

WYBIERAM ROWER!



*Poradnik
młodego turysty*

WYBIERAM ROWER!

Poradnik
młodego turysty

pod redakcją
Jolanty Śledzińskiej
i Andrzeja Wielochy

WARSZAWA 2012



Zespół autorski:
Andrzej Kaleniewicz,
Rafał Kowalczyk, Marian Kotarski, Jolanta Śledzińska

Opracowanie graficzne:
Andrzej Wielocha

Fotografie:
Tomasz Dronka, Jakub Galiński, Kamila Jarzębowska,
Andrzej Kaleniewicz, Bartosz Kucharski, Piotr Pęcherski,
Błażej Piniarski, Justyna i Paweł Pontek, Sebastian Wojczyk,
Władysław Wojtulewicz, Piotr Żurawski

Koordynator projektu
Jolanta Śledzińska

Wydanie I

ISBN 978-83-7005-536-3

Książka dofinansowana ze środków
Ministerstwa Sportu i Turystyki

Egzemplarz bezpłatny

Zarząd Główny
Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego

Wydawnictwo PTTK „Kraj”
00-075 Warszawa, ul. Senatorska 11

www.pttk.pl



Witajcie!

Książka, którą macie przed sobą została przygotowana z myślą o rozpoczynających swoją przygodę z turystyką rowerową. Być może, również Ci, którzy od lat korzystają z roweru podczas turystycznych wypraw też coś znajdą w niej dla siebie.

Wybieram rower to kompendium wiedzy o tym jak się przygotować do wyprawy rowerowej, krok po kroku, od wyboru odpowiedniego roweru poczynając. Zwracamy uwagę w jakie podstawowe akcesoria powinien rower być wyposażony w zależności od długości i rodzaju pokonywanej trasy. Opisujemy jak powinniście ubrać się na wycieczkę rowerową. Znajdziecie tu informacje jak przygotować się do wędrowki jednodniowej, a jak do wielodniowej. Samemu, czy z grupą? Zarówno samotny jak i grupowy wyjazd mają wady i zalety. Znajdziecie też wskazówki jak bezpiecznie uprawiać turystykę rowerową, udzielać pierwszej pomocy, a nawet jak się powinien prawidłowo odżywiać turysta-kolarz. Poznacie zasady znakowania szlaków rowerowych a także propozycje tras w poszczególnych województwach. By zachęcić rowerzystów do poznawania kraju, jego zabytków, pomników przyrody, czy miejsc znanych z historii, PTTK ustanowiło kilka ogólnopolskich odznak, o których również piszemy. Wymagają one nie tylko pokonania określonych tras, lecz także wyszukania i zwiedzenia obiektów o szczególnych wartościach krajoznawczych. Rower pozwoli Wam dotrzeć do wielu miejsc niedostępnych samochodem, a zbyt odległych na pieszą wędrowkę.

Jadąc rowerem masz szansę na przeżycie wspaniałych przygód, poznanie najciekawszych zakątków naszego kraju, spotka-

ZAPRASZAMY!

nie ciekawych ludzi. Poczujesz zapach lasu, wiatr będzie muskał twoją twarz, a Ty walcząc z przeciwnościami losu pokonasz kolejny dystans, bo smak przygody nie jest Ci obcy.

Do zobaczenia na szlaku



Wędrujcie z nami!





1 Bakcył bicykla, czyli wstęp

Rower to środek transportu znany niemal na całym świecie. Niemal, ponieważ są miejsca, w których jest zupełnie nieprzydatny: na wydmach gorących pustyń, w śniegach i lodach okolic podbiegunowych, w gęstwinach lasów deszczowych, na bezkresnych obszarach mórz i oceanów. Jednak możemy chyba się łątwo zgodzić, iż tak naprawdę muszą wstąpić ekstremalne warunki, aby jazda na rowerze była niemożliwa. Prawie wszędzie tam, gdzie bytuje człowiek, towarzyszy mu najtańszy – nie licząc własnych nóg – i najbardziej niezawodny środek transportu: rower.

Szybki postęp cywilizacji technologicznej sprawił, iż rower już dawno nie jest najszybszym środkiem transportu na naszym globie. Prześcignęły go inne pojazdy – motocykl, samochód, statek, kolej czy samolot. Być może dlatego rower, będąc jednym z najbardziej popularnych środków transportu na świecie, jednocześnie stracił wiele na prestiżu w pierwszej połowie XX w., będąc obwołanym pojazdem dla biedoty, dla mieszkańców krajów rozwijających się, ewentualnie dla dzieci. Dziś to zjawisko nazywane jest syndromem chińskim i oznacza stereotyp, wedle którego człowiek, poruszający się na rowerze, musi być ubogi, ponieważ nie stać go na szybszy, a zatem droższy środek transportu. Jednak w ostatnich dziesięcioleciach, wraz z upowszechnieniem się, zwłaszcza w krajach wysoko rozwiniętych, mody na zdrowy tryb życia oraz równocześnie z zastosowaniem w konstrukcjach rowerowych coraz to lżejszych i niezawodnych materiałów rodem z epoki lotów kosmicznych, także ten specyficzny pojazd szybko odzyskuje swój prestiż. Nie bez znaczenia są tu emocje sportowe towarzyszące największym imprezom kolarskim: Tour de France, Giro d'Italia czy chociażby nasz swojski Tour de Pologne. Coraz



szybszy przepływ informacji, dzięki radiu, telewizji i Internetowi sprawił, że dobry, wyścigowy rower stał się przedmiotem pożądania milionów ludzi na całym świecie. Był jednak pewien problem, który utrudniał szczęśliwym właścicielom wymarzonych „szosówek” bezgraniczne oddanie się swej pasji: lawinowo rosnąca liczba samochodów i nieodłącznie związane z nimi kraksy, z których posiadacze jednośladów wychodzili zazwyczaj znacznie gorzej niż kierowcy pojazdów mechanicznych. Ucieczka poza gładkie, ale ruchliwe szosy właściwie nie wchodziła w grę, wiadomo, cieniućkie i delikatne opony rowerów szosowych nie radziły sobie nawet na drogach szutrowych, nie wspominając nawet o tych bardziej piaszczystych czy kamienistych.

W połowie lat 70. XX w. pojawił się rower, który miał to wszystko zmienić. Niesforny nastolatek z Kalifornii, Gary Fisher, pozbawiony możliwości startu w zawodach kolarskich z powodu zbyt długich włosów, zaczął majstrować przy swoim rowerze – Schwinnie Excelsiorze X z lat 30. XX w. w celu przerobienia go na rower, który mógłby z powodzeniem poruszać się po terenowych drogach górskich. „Balonowe” opony i wytrzymała rama w połączeniu z kilkoma pomysłowymi przeróbkami doprowadziły do powstania tzw. roweru górskiego (ang. *mountain bike*, w skrócie MTB), który zrewolucjonizował nie tylko samą konstrukcję roweru, ale także podejście do niego dotychczasowych sceptyków. W latach 90. zeszłego wieku rower zdecydowanie przestał być *passee*, stał się *trendy*, a spędzanie wolnego czasu właśnie na rowerze stało się rozpoznawalną wizytówką nie tylko przyszczytanych nastolatków, ale także zagonionych pracą biznesmenów, na co dzień widzianych za kierownicami (lub nawet na tylnym siedzeniu) swych luksusowych limuzyn.

Jedna bardzo ważna cecha odróżnia rower od wspomnianych powyżej, znacznie szybszych, środków transportu – zużycie energii. Otóż zarówno motocykl, jak i samochód, statek, pociąg czy sa-



molot potrzebują znaczne ilości energii do tak sprawnego poruszania się. Energia jest dostarczana zazwyczaj za pomocą paliwa, które jest pracochłonne i kosztowne w wydobyciu i przetworzeniu, a więc drogie. Rower nie potrzebuje paliwa, porusza się za pomocą energii, wytwarzanej przez mięśnie jego użytkownika. Oczywiście rowerzysta bez energii nie pojedzie, musi prawidłowo się odżywiać. Według badań naukowców, układ przeniesienia energii, składający się z dwóch kół zębatych i łańcucha, jest najbardziej wydajny i bezstratny ze wszystkich znanych ludzkości! Tzw. efektywność pojedynczego napędu rowerowego (bez przerutek) jest bliska 99% – pułap nie do osiągnięcia przez konkurentów roweru, którym trudno chociażby zbliżyć się do 50%. Oczywiście nie oznacza to, że rowerem możemy pojechać na księżyc, ale przejechanie na rowerze 1 km oznacza najmniejszy wydatek energetyczny spośród wszystkich pojazdów. Co to oznacza dla zwykłego zjadacza chleba? Ni mniej ni więcej tylko to, iż rower jest najlepszym pomysłem na podróżowanie!

W tym momencie wielkim głosem zakrzykną czytelnicy wszelkich podróżniczych książek: jak to rower?! Przecież „prawdziwy podróżnik” porusza się samolotem, jeepem, może nawet balonem, ale... rowerem? Owszem – w dobie dzisiejszych możliwości i chęci odwiedzania najdalszych zakątków naszej planety każdy szybszy od roweru środek transportu przydaje się w błyskawicznym dotarciu do określonego ogólnie celu naszej podróży – np. kraju na innym kontynencie niż ten, na którym mieszkamy. Jednak gdy już jesteśmy na miejscu, warto wsiąść na rower, żeby zobaczyć więcej. Bo z siodła roweru widać właśnie najwięcej. Nie wierzycie? Można to łatwo sprawdzić. Jak? Jeśli Wasz dom od szkoły (pracy) itp. dzieli przynajmniej kilka kilometrów, a pokonujecie ją zawsze samochodem, pociągiem czy autobusem, spróbujcie w jeden z wolnych dni pokonać tę trasę na rowerze. Łatwo przekonacie się, jak duża ilość ciekawych szczegółów umyka, gdy poruszamy się szybko i gdy jesteśmy oddzieleni od otaczające-



go nas świata barierą ze szkła. Bo podróżowanie to nie jest tylko i wyłącznie dotarcie do celu, to przemieszczanie się samo w sobie, które dla osób, które chcą poznać otaczający je świat, jest największą kopalnią wiedzy i przeżyć. Przeżyć tym bardziej pozytywnych, im bardziej niezawodny jest rower, którym się poruszamy. A rower jest tym bardziej niezawodny, im większa jest nasza wiedza na jego temat. W uzyskaniu tej wiedzy ma pomóc Wam, drodzy Czytelnicy, niniejszy poradnik.

Miłej lektury!





2 Historia (rowerowym) kołem się toczy

Historia pojazdu jednośladowego, napędzanego siłą mięśni, jest znacznie dłuższa, niż mogłoby się wydawać. Pierwsze rysunki czegoś, co z dużą dozą optymizmu można by uznać za przodka obecnego roweru – odkryto na antycznych płaskorzeźbach, pochodzących z terenu Babilonii i Egiptu. Projekt bicykla powstał pod koniec XV w. w pracowni Leonarda da Vinci, jednak na zawsze pozostał na papierze, jak wiele innych, niezbyt udanych, chociaż wyprzedzających swoje czasy, pomysłów genialnego Włocha. Dopiero trzy stulecia później pojawił się pojazd, który można z całą pewnością określić jako prototyp roweru. W istocie przypominał on dzisiejsze „chodzone” rowerki dla dzieci. Jego konstrukcja była jeszcze bardziej uproszczona: dwa koła (stąd nazwa bicykl), połączone na sztywno za pomocą deski z przytwierdzonym siodłem, nie miały nic wspólnego z względnym nawet komfortem, wzięwszy pod uwagę chociażby stan ówczesnych dróg. W projekcie na próżno szukać jakichkolwiek hamulców – musiały wystarczyć własne buty. Kierownica służyła tylko do trzymania się – nie można było nią skręcać! Żeby zmienić kierunek jazdy, należało się zatrzymać, zsiąść i przestawić ciężką konstrukcję. To wszystko w połączeniu z faktem, iż zjazdy tą konstrukcją gwarantowały obrażenia ciała, a podjazd były praktycznie niesterowalny sprawiło,



iz dumny konstruktor – Francuz Made de Sivrac – pozostał niszowym producentem, znanym wyłącznie niewielkiej liczbie ekscentryków.

Francuska konstrukcja „maszyny do biegania”, jakkolwiek ogólnie mówiąc, nie pozbawiona wad, stała się jednak podstawą do skonstruowania jej znacznie ulepszonej wersji. Najwięcej istotnych zmian do projektu wniósł w 1816 r. Niemiec, Karl Freiherr Drais von Sauerbronn. Otóż to właśnie on nie tylko po raz pierwszy wprowadził obrotowy widelec przedniego koła, który,



w połączeniu z kierownicą, pozwalała na zmianę kierunku jazdy bez zsiadania, ale także dodał własnej konstrukcji hamulec, uruchamiany linką oraz wymyślił regulowaną wysokość siodelka. Konstrukcja, zwana od nazwiska swego twórcy „draisine” czyli „dreżyna”, była nadal pozbawiona własnego napędu, ważyła aż 45 kg i rozwijała prędkość do 10 km/h.

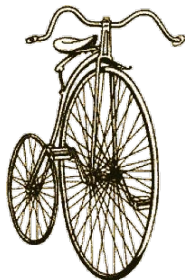
Następne wersje były już znacznie udoskonalone i przy wadze 20 kg potrafiły się rozpędzić do szalonych 15 km/h, oczywiście na płaskim terenie. Pragmatycznemu Niemcowi nieobcy był ówczesny marketing: zachowały się notatki na temat osmiokilometrowej podróży, jaką wynalazca odbył na swoim wehikule 12 czerwca 1817 r. z Mannheim do Rheinau. Sława opłaciła się, rok później Karl Dreis został mianowany profesorem mechaniki i otrzymał przywilej książący na wyłączną produkcję „dreżyn” – na kształt dzisiejszego patentu. Oryginał „dreżyny” można obejrzeć dziś w muzeum w rodzinnym mieście wynalazcy – Karlsruhe.

Sława niemieckiej konstrukcji dotarła za kanał la Manche – Brytyjczyk Dennis Johnson rozpoczął produkcję dreżyn w ilo-



ściach, które można było uznać za masowe. Jednak to Szkot, Kirkpatrick MacMillan, został autorem kolejnego wielkiego skoku technologicznego w historii jednośladów. Otóż w 1839 r. wymyślił on pierwszy – dość skomplikowany – napęd. Istota jego działania polegała na naprzemiennym popychaniu nogami w przód i w tył pionowych prętów zwisających z kierownicy, do których, na przegubach, dołączone były pręty poziome, które z kolei – przy pomocy specjalnych zawiasów – wprawiały w ruch piastę tylnego koła. Choć brzmi to dość zawile, to jednak w 1842 r. twórca tego jednoślada pokonał na nim trasę z Courthill do Glasgow liczącą 229 km – i to w obie strony, osiągając średnią prędkość przejazdu w granicach 13 km/h. Niestety MacMillan spowodował też pierwszy znany wypadek rowerowy. Za potrącenie dziecka przyszło mu zapłacić karę w wysokości 5 szylingów. Kto wie, być może właśnie to było przyczyną, dla której konstrukcja roweru z napędem, przeniesionym na tylne koło, została na jakiś czas zapomniana?

Następny krok w rozwoju roweru należał do Francuzów. Mieszkańcy kontynentu, jak to zwykle bywa, mieli zupełnie inny na niego pomysł niż sąsiedzi na wyspach. Pierre Michaux wraz z synem Ernestem stworzyli w 1861 r. koncepcję tzw. roweru wysokiego z napędem, przenoszonym poprzez pedały bezpośrednio na piastę przedniego koła. Welocyped, gdyż tak nazwali swój pojazd Francuzi, był o wiele doskonalszy pod względem technologicznym od poprzednika: stalowa konstrukcja ramy zastąpiła drewnianą, siodło uzyskało pierwszą amortyzację, a koła – choć wciąż drewniane – uzyskały stalowe obręcze. Problemem wciąż pozostawała kiepska prędkość, osiągana przez welocypedy. Poradzono sobie z tym problemem w zdumiewający dla oka postronnego obserwatora sposób: przednie, napędowe koło, coraz to bardziej zwiększało swój rozmiar względem tylnego, które z kolei ulegało coraz większej miniaturyzacji. W rezultacie powstał bicykl, jednoślad



z przednim kołem cztery razy większym od tylnego. Jazda na takim monstrum była jednak niebezpieczna – upadek z dużej wysokości mógł skończyć się dla śmiałka nie lada obrażeniami ciała. Ostatnim novum na tym etapie rozwoju roweru było zastąpienie grubych, drewnianych szprych cienkimi, metalowymi, pracującymi na rozciąganie, coraz częściej mocowanymi stycznie w stosunku do piasty, w różnego typu sploty i krzyże. Generalnie taka konstrukcja koła rowerowego, autorstwa Jamesa Starleya i Williama Huntera, z niewielkimi zmianami przetrwała do dziś.

Ogólna konstrukcja roweru miała jednak jeszcze ulec dalece idącym transformacjom. Inicjatywę tym razem znów przejęli wyspiarze. W 1879 r. Brytyjczyk Harry John Lawson powrócił do koncepcji napędu, przekazywanego na tylne koło, tym razem za pomocą nowego medium: łańcucha. Do tego totalnej zmianie uległa sama rama przybrając kształt dwóch trójkątów o przylegających bokach. Gdy w dodatku, za sprawą Johna Kempa Starleya oba koła powróciły do tego samego, średniego rozmiaru, powstał nowy pojazd – o genialnej nazwie *rover* (ang. wędrowiec lub niespokojny duch). Ta właśnie nazwa, w przeciwieństwie do większości innych krajów, przyjęła się w Polsce.

To nie był jednak koniec innowacji. Kolejne miały dotyczyć głównie komfortu. W 1888 r. weterynarz z Belfastu, John Boyd Dunlop, wymyślił oponę napełnianą powietrzem, tzw. pneumatyczną. Nie tylko poprawiło to wygodę na zazwyczaj wyboistych drogach, ale także przyczyniło się do zwiększenia osiąganych prędkości. Fundamentalnym ulepszeniem był wolnobieg, zwany inaczej torpedem, zastosowany po raz pierwszy przez firmę Fichtel und Sachs w roku 1900, który uniezależnił rotację kół od obrotów korby, gdy w danym momencie nie zachodziła potrzeba napędzania pojazdu. Dodatkowo wolnobieg mógł być wyposażony w hamulec, aktywowany za pomocą obrotu korby w tył. Na kolejną rewelację nie pozwolili zbyt długo czekać panowie James



Archer oraz Henry Sturmei, którzy już w 1902 r. skonstruowali pierwsze rowerowe przerzutki. Dwu-, a następnie trójprzekładniowy system znajdował się w tylnej piaście i dawał rowerzyście możliwość zmiany biegów w czasie jazdy.

Rower „dla ludu” był gotowy i w niewiele zmienionej wersji dotarł do czasów dzisiejszych. Kolejne zmiany dotyczyły nie tyle komfortu, ile wyników sportowych, jakie można było na rowerze osiągnąć. Od coraz to lżejszych i wytrzymalszych materiałów, poprzez coraz precyzyjniej działające komponenty, aż po wymyślne systemy amortyzacji. Tymczasem jednak tryumfy święcił rower szosowy.



Trzy najważniejsze wieloetapowe wyścigi kolarskie świata to przede wszystkim legendarny Tour de France (od 1903 r.), Giro d'Italia (od 1909 r.) oraz Vuelta a Espana (od 1935 r.) – rozgrzewały wyobraźnię kibiców, ale przed wszystkim przyczyniały się do postępu w wytrzymałości i działaniu rowerowych podzespołów. Pojawiły się aerodynamiczne kierownice, wygięte w charakterystycznego „baranka”. Pierwsza przerzutka polegała na umieszczeniu dwóch zębatek po dwóch stronach piasty. Aby zmienić przełożenie, należało... odwrócić koło! Potem już było tylko łatwiej, przerutek było coraz więcej, a dźwignie do ich obsługi powędrowały na ramę, a później – na kierownicę. Coraz skuteczniejsze hamulce pozwalały kolarzom na osiągnięcie karkołomnych prędkości na alpejskich zjazdach, a ultralekkie kompozyty, stosowane do budowy ramy – na mordercze, wielogodzinne podjazdy. Gdy wydawało się już, iż hegemonii roweru szosowego nie jest w stanie nic zagrozić, w Kalifornii pojawił się niesforny nastolatek, któremu zakazano startu w wyścigach szosowych z uwagi na zbyt długie włosy.

Gary Fisher, buntownik z wyboru, nie zamierzał jednak zostać bibliotekarzem. Postanowił uprawiać sporty motocrossowe na stromych zboczach Mount Talmapais w kalifornijskim okręgu Marin County. Gdy jednak aktywność ta została wkrótce zakazana ze względu na zanieczyszczenie środowiska, Gary i jego kumple postanowili wwozić pick-upami na górę rowerowe cruisery¹ na balonowych oponach z lat 30. – Schwiny Excelsiory – a następnie na nich zjeżdżać. Mimo mocnej konstrukcji, pocziwe clunkery, czyli rzęchy często ulegały awariom i sytuacja wymagała wprowadzania coraz to nowych udoskonaleń do ich konstrukcji. Kierownice, wymontowane z motocykli, z przytwierdzonymi do nich klamkami hamulców i dźwigniami przerzutek, regulowane wsporniki siodła oraz coraz lżejsze ramy – przyczyniły się do powstania prototypu dzisiejszego roweru górskiego.

Od prototypu do produkcji seryjnej długa droga, o czym przekonała się pierwsza wytwórnia rowerów, nazywanych już oficjalnie „góorskimi” (mountains bikes, MTB), założona w 1979 r. przez trzech znajomych Toma Ritchey’a, Gary’ego Fishera oraz Charliego Kelly’ego. Różnice światopoglądowe sprawiły, iż ich drogi rozeszły się już w 1984 r. Całą trójkę „pogodziła” firma Specialized, założona przez Marka Sinyarda z kalifornijskiego San Jose. W 1981 r. wypuściła ona na rynek pierwszy seryjny rower górski – skonstruowany przez Tima Neena Specialized Stumpjumper – w cenie ok. 750 \$. Jako jeden z pierwszych posiadał on aluminiowe felgi w miejsce stalowych, co skutecznie obniżyło wagę roweru.

1 cruiser – typ roweru rozpowszechnionego w USA w latach 30. XX w. Charakteryzuje się ekspresyjną budową ramy, wykonanej z łagodnie giętych rur, kołami na grubych oponach, tzw. balonowych, napędem bez przerzutek oraz wyprostowaną pozycją jadącego. Rowery te, wywodzące się z lat Wielkiego Kryzysu, były zazwyczaj wykonane z ciężkiej, wytrzymałej stali – stąd legendarna długowieczność tych konstrukcji – i nie nadawały się do jazdy sportowej, a jedynie do powolnej, pełnej godności jazdy, najczęściej po nadmorskich bulwarach. Liderem produkcji tego typu rowerów była firma Schwinn, która wzornictwo swych produktów zaadoptowała z pierwszych motocykli i motorowerów. Stąd ludzkie podobieństwo cruiserów do jednoślada, napędzanego silnikiem.



Lata 80. upłynęły pod znakiem ostrej konkurencji pomiędzy firmami Suntour i Shimano, produkującymi grupy podzespołów rowerowych, przeznaczonych dla określonego typu jazdy, którą bezapelacyjnie wygrała ta ostatnia. Konkurencja, jak zwykle, miała zbawienny wpływ na rynek: pod koniec lat 80. już większość rowerów sprzedawanych w USA, należała do kategorii „górali”. Rynek europejski, zawsze nieco opóźniony w stosunku do amerykańskiego, właśnie szykował się na inwazję MTB. Podbój okazał się błyskawiczny i bezlitosny...



A co w Polsce? Nasi rodacy bardzo szybko polubili jazdę na zdrowych jednośladach. Warszawskie Towarzystwo Cyklistów – pierwsze, skupiające miłośników bicykli, powstało już w 1886 r. Tak, jak było wspomniane wcześniej, nazwa „rower” została zapożyczona nieco później od angielskich produktów, zaprojektowanych przez Johna Starleya.

Pierwsze bicykle były sprowadzane z Anglii i Niemiec, później – składane w Polsce, ze sprowadzonych podzespołów. Pierwsza manufaktura, należąca do Franciszka Zawadzkiego, powstała w 1917 r. i w pierwszych latach produkowała zaledwie po kilkanaście rowerów rocznie, aby w latach 30. osiągnąć wynik w okolicy 60 sztuk. Oczywiście istniała i konkurencja. Jak grzyby po deszczu, powstawały kolejne wytwórnie rowerów: Adama Kamińskiego, Antoniego Rybowskiego i inne. Wkrótce w każdym większym mieście znajdowała się fabryczka, wytwarzająca rowery. Prawdziwie seryjnej produkcji jednośladów podjęła się w 1929 r. firma

Łuczniczka. Oznaczało to wytwarzanie ok. 80 tys. rowerów rocznie, przy średniej ok. 5 – 6 tys. w przypadku prywatnych manufaktur.

Po II wojnie światowej, głównie z uwagi na wprowadzony w Polsce ustrój, który nie sprzyjał prywatnej inicjatywie, prawie wszystkie prywatne rowerowe manufaktury przestały istnieć. Od 1949 r. monopol na produkcję rowerów miała fabryka-gigant ROMET, posiadająca wyspecjalizowane zakłady w wielu miejscach w Polsce. Niestety, ówczesne produkty firmy były zacofane technologicznie i słabe jakościowo, co powodowało, iż turyści rowerowi, aby osiągnąć cel podróży, musieli mieć dobrze rozwinięty zmysł techniczny i pomysłowość. Ta ostatnia przydawała się w epoce permanentnego braku na rynku podstawowych akcesoriów takich, jak wentyle i dętki, nie wspominając o obręczach, szprychach, pompkach itd. Dopiero lata 90 zeszłego wieku, wraz z ekspansją roweru górskiego, przyniosły upadek niewydolnego giganta, nie umiającego nadążyć za zmieniającą się technologią produkcji. Dziś polskie fabryki rowerów nie tylko zaopatrują rodzimy rynek, często skutecznie konkurując z firmami zagranicznymi, ale także eksportują swoje produkty do wielu krajów świata, nie wyłączając tych wysoko rozwiniętych.

Czy ekspansja roweru górskiego oznaczała jego bezwzględną dominację na świecie? Bynajmniej! Obecnie rowery uległy specjalizacji i każdy użytkownik może dobrać taki rodzaj jednoślada, jaki dokładnie odpowiada jego stylowi jazdy.





3 Wybór roweru oraz dodatków

Dawniej kupno roweru – oczywiście w przewrotnym sensie – było bardzo prostą sprawą. Jeśli tylko była możliwość nabycia jakiegokolwiek roweru – natychmiast się to robiło. Dziś kupno roweru jest nadal bardzo prostą sprawą. Niestety, znów w przewrotnym znaczeniu tego słowa. Otóż wystarczy mieć odpowiednią ilość gotówki, pójść do najbliższego sklepu i wybrać jeden rower spośród setek dostępnych – ten, który nam podoba się i będzie służył przez wiele lat.

Przewrotność sytuacji polega na tym, iż po pierwsze – zazwyczaj trudno o łatwy wybór spośród wielu typów i modeli, tym bardziej, że różnice pomiędzy nimi są jednak istotne. Po drugie, jak już wybierzemy, okazuje się, że ilość gotówki, która przeznaczylismy na jego zakup, jest zbyt skromna. Dzisiaj, gdy cena roweru „z górnej półki” potrafi stanowić równowartość nowego samochodu średniej klasy, jest to sytuacja nader często spotykana. Jak więc poradzić sobie z tak istotnym zakupem? Poniżej garść przydatnych informacji.

Po pierwsze – typ roweru

Przede wszystkim powinniśmy sobie odpowiedzieć na pytanie jaki typ roweru będzie dla nas najlepszy? Należy pamiętać, iż nie ma roweru wszechstronnego, który będzie się sprawdzał w każdych warunkach terenowych i przy każdym stylu jazdy. Oczywiście najlepiej mieć kilka rowerów, każdy przeznaczony do różnych zadań. Ponieważ jednak na taką ekstrawagancję mało kto ma pieniądze i miejsce do przechowywania, warto przed zakupem dobrze się zastanowić, do czego tak naprawdę będzie



nam nasz jednoślad służył. Pomoże nam w tym mała klasyfikacja rowerów.

Rower górski – zdecydowanie najpopularniejszy i najczęściej sprzedawany typ roweru w ostatnim ćwierćwieczu w Polsce. To dość dziwne biorąc pod uwagę, jak niewielki procent powierzchni Polski stanowią tereny górskie i pogórza. Wraz z coraz większym wyborem rowerów w naszych sklepach moda na „górala” powoli jednak ustępuje innym odmianom rowerów, o których można przeczytać poniżej.

Rower górski służy do jazdy po trudnych terenowo ścieżkach, najlepiej górskich i leśnych, na których występują trudne podjazdy i strome zjazdy. Charakteryzuje się mocną, zwartą ramą, najczęściej o dużym przekroju rur. Pozioma, górna część ramy zazwyczaj opada

od kierownicy do siodła (tzw. sloping), pozwalając na łatwe wsiadanie i zsiadanie z roweru. Rower górski najczęściej posiada wytrzymałe koła o średnicy 26 cali na felgach o wysokim profilu i z grubymi oponami, wyposażo-

nymi w terenowy bieżnik. Ostatnio panuje moda na koła o średnicy 29 cali – z turystycznego punktu widzenia jest to dobry pomysł, ponieważ większe koło daje większy komfort na nierównościach i lepiej sprawdza się na długich dystansach.

Rower górski w swej najbardziej wyrafinowanej i najdroższej wersji jest w pełni amortyzowany (full suspension). Zakup takiej konstrukcji ma sens, jeśli zamierzamy dużo i szybko jeździć po górskich szlakach, pełnych podjazdów i zjazdów, kamieni i ko-



rzeni. Jeśli mieszkamy na nizinach i tam spędzamy głównie czas – rower z amortyzatorem przednim i wygodnym siodełkiem powinien wystarczyć w zupełności. Rower górski, z uwagi na swój sportowy charakter, zazwyczaj pozbawiony jest błotników, bagażników i oświetlenia.

Rower crossowy – to w zasadzie „odchudzona” wersja roweru górskiego. Rama, zazwyczaj aluminiowa lub karbonowa, w zasadzie identyczna z tą od „górala”, jednak często o nieco mniejszym przekroju rur. Tak samo jak swój górski brat, ze względu na sportową „duszę” pozbawiony jest „zbędnych” akcesoriów typu błotniki, bagażniki czy oświetlenie, natomiast posiada koła o średnicy 28 cali, najczęściej na felgach o wysokim profilu, wyposażony w opony typu „semi-slick” (gładkie na górze, terenowe po bokach). Daje to dużą wszechstronność tego typu roweru – nadaje się on zarówno na szybką jazdę po szosach, jak i na dość komfortowe poruszanie się po drogach szutrowych i leśnych. Nie oznacza jednak, że jest to rower dobry do wszystkiego, ponieważ nie poradzi sobie ani na trudnych, terenowych szlakach, ani nie może konkurować na asfalcie z rowerem szosowym. Rowery crossowe zazwyczaj (choć nie zawsze) wyposażone są w przedni amortyzator, nieco delikatniejszy i o mniejszym skoku niż w przypadku roweru górskiego. Stosunkowo rzadko rowery crossowe występują w odmianie w pełni amortyzowanej.

Rower turystyczny (trekkingowy) – najlepsza inwestycja z punktu widzenia turysty. Jest to zazwyczaj rower podobny w budowie do swego crossowego odpowiednika, jednak wyposażony jest we wszelkie akcesoria, przydatne przy wycieczkach rowerowych: oświetlenie, pełne błotniki montowane na stałe, bagażniki, nóżkę, często lusterko wsteczne czy wysoką, wygodną kierownicę wielopozycyjną. Najbardziej wyrafinowana odmiana roweru turystycznego to tzw. trekking, czyli rower, przygotowany na długie wyprawy. Zazwyczaj jest to bardzo drogi „krążownik



szos”, zaopatrzony w najlepsze i najwytrzymalsze rozwiązania, dostępne na rynku. Charakterystyczną cechą roweru trekkingowego jest bagażnik przedni, montowany zazwyczaj na widelcu przedniego koła (który to widelec wcale niekoniecznie występuje w odmianie amortyzowanej, co zwiększa wytrzymałość roweru). Ten nisko mocowany bagażnik, zwany z angielska „low-rider”, służy do mocowania niewielkich sakw przednich. Są one nieocenione nie tylko jako dodatkowa przestrzeń bagażowa, ale także jako element dobrego wyważenia roweru, który na tylnym kole musi nie tylko wieźć często nawet 25 kg bagażu, o ciężarze samego rowerzysty nie wspominając.

Rower szosowy – ekstremalnie lekki z charakterystycznie wygiętą kierownicą, tzw. „barankiem” i dużymi kołami o średnicy 28 cali, z cieniutkimi, szosowymi oponami, zwanymi sztytkami. Jak sama nazwa wskazuje, zazwyczaj jest to rower o sportowo-



wyczynowym charakterze, stworzony po to, aby jak największe dystanse na szosie pokonywać w jak najkrótszym czasie. Priorytetem jest tu aerodynamika – stąd znaczne pochylenie rowerzysty – ale już niekoniecznie komfort samej jazdy. Stąd brak amortyzacji czy bardzo wąskie siodełko. Zazwyczaj rowery szosowe, ze względu na małą wszechstronność, niezbyt nadają się do tu-

rystyki. Istnieje jednak specyficzna odmiana roweru szosowego, popularna zwłaszcza w krajach o dobrych nawierzchniach dróg i dużej ilości dróg rowerowych (Niemcy, Holandia, Francja), prze-

znaczzonego do jazdy rekreacyjnej, a nawet dalekich wypraw. Zazwyczaj kierownica umieszczona jest w nim dość wysoko, rower ten posiada pełne błotniki montowane na stałe, bagażniki, często nóżkę i oświetlenie. Ze względu na pewien anachronizm budowy takiego roweru często jest on wystylizowany na pojazd typu retro, co nie przeszkadza w zastosowaniu materiałów ramy i komponentów w technologii rodem z ery kosmicznej.

Rower miejski – rower na dużych kołach i ramie, dającej możliwość komfortowej jazdy w mocno wyprostowanej pozycji. Daje to dobrą widoczność w „miejskiej dżungli”, gdzie potrzebne są „oczy dookoła głowy”, aby nie spowodować łatwej w intensywnym ruchu kolizji. Zazwyczaj rowery miejskie wyposażone w pełne błotniki montowane na stałe, osłonę łańcucha (żeby nie wkręcały się spodnie czy sukienka), oświetlenie na dynamo, nóżkę, dzwonek i koszyk, mocowany do szerokiej, rozłożystej wręcz kierownicy. Rzadko występuje amortyzacja. Osiągi nie są w tym przypadku priorytetem, stąd budulcem ramy jest często ciężka stal węglowa. Rzadko wyposażone w przerzutki, często tylko trzy, schowane w piaście tylnego koła. Za specyficzną odmianę roweru miejskiego można uznać tzw. cruisery.

Generalnie, rowery miejskie ze względu na sporą wagę i mały zakres (lub brak) przerzutek raczej nie nadają się do turystyki chyba, że poruszamy się tylko w przestrzeni miejskiej.

Rower poziomy – zwany także sympatycznie „poziomką”, to rower, który pozwala właścicielowi na przyjęcie w czasie jazdy pozycji leżącej. Plusem takiego rozwiązania jest znacznie mniejszy opór aerodynamiczny, co z kolei pozwala na osiągnięcie dużych prędkości i pokonywanie imponujących dystansów kosztem mniejszego wysiłku w porównaniu do roweru tradycyjnego. Niestety, są też duże minusy: ograniczenie jazdy w zasadzie do dróg asfaltowych, kiepska widzialność przez kierowców innych pojazdów oraz trudności z pokonywaniem stromych wzniesień.



Ze względu na specyficzną budowę są to rowery droższe od tradycyjnych.

Składak – rower na małych kółkach i ze składaną ramą. Dobry pomysł na łatwy transport w bagażniku samochodu czy w środkach komunikacji miejskiej. Małe koła kiepsko się sprawdzają na nierównościach terenu oraz nie nadają się do szybkiej jazdy, stąd składak sprawdzi się raczej jako dodatek do łodzi czy campera – na krótkie wycieczki lub zrobienie zakupów.



BMX – niewielki rowerek zbudowany na bardzo mocnej ramie i odpornych na uderzenia, niewielkich kołach, wyposażonych w tzw. pegi, czyli elementy, na których można dodatkowo oprzeć nogi. Służy on do rowerowej ekwilibristyki, będącej raczej akrobacją powietrzną niż jazdą po ziemi. Ze względu na brak przełożeń tego typu rower nie nadaje się do turystyki.

Tandem – specyficzna odmiana roweru, może występować w każdej z powyższych kategorii. Cechą charakterystyczną tandemu jest to, że posiada dwie kierownice, dwa siodełka i dwie korby, czyli mogą na nim jechać jednocześnie dwie osoby. Jest to rozwiązanie tylko dla rowerzystów, którzy albo są wyjątkowo zgodni, albo jeden z nich jest wyraźnie dominujący i nie pozwala na podejmowanie własnych decyzji temu drugiemu, który, z kolei, się z tym zgadza. Pamiętajmy, że sterowanie tandemem jest trudniejsze niż w przypadku roweru standardowego, a rowerzysta, jadący z tyłu, zawsze ma gorszą widoczność. Ciekawy pomysł na nietuzinkowe wycieczki, choć do dalekich wypraw takie rozwiązanie nie jest polecane ze względu na wytrzymałość materiałową. Tandem, który musi „obsłużyć” dwoje rowerzystów, ma tylko dwa koła i tyle miejsca na sakwy, co pojedynczy rower.

Jest natomiast świetnym rozwiązaniem dla pary rowerzystów, z których jeden jest niewidomy. Tandemy w wersji dla więcej niż dwóch osób są ekstremalnie trudne w kierowaniu, stąd stanowią raczej ciekawostkę niż nadają się do praktycznego zastosowania.

Rower dziecięcy – może występować w wielu powyższych odmianach, jednak z jedną cechą wspólną: jest niewielki, dostosowany do niedużego wzrostu dzieci. Ponieważ w stosunku do swego rozmiaru rowerki dziecięce są stosunkowo ciężkie i ze względu na niewielkie koła osiągają niewielkie prędkości, musimy pamiętać, aby na wspólnej wycieczce nie zamęczyć zbytnio naszego „malucha”, próbującego nadążyć za dorosłymi.

Rower damski – rowery specyficzne dla sylwetki kobiecej. Dotyczy to większości wyżej wymienionych typów rowerów. Charakterystycznymi cechami rowerów przeznaczonych dla pań są: niski „przekrok” ram, skrócenie odległości pomiędzy kołami, krótsze, za to szersze siodło, krótsze ramiona korb, węższe kierownice oraz stylistyka, trafiająca w gusta płci pięknej. Wszystkie powyższe cechy mają dobry wpływ nie tylko na komfort, ale i samopoczucie.

Na pytanie, jak rower jest najlepszy dla nas, tak naprawdę możemy sobie odpowiedzieć dopiero po decyzji o rodzaju turystyki, jaką mamy zamiar uprawiać. Jeśli nie mamy o tym zielonego pojęcia, najmniej zaryzykujemy wybierając rower crossowy lub turystyczny – są to typy najbardziej wszechstronne i sprawdzą się w przypadku większości standardowych zastosowań.

Po drugie – Internet

Zanim ruszymy się z domu w celu odwiedzenia sklepów rowerowych, najpierw warto „poszperać” w Internecie. To kopalnia wiedzy, z której trzeba jednak umieć korzystać rozsądnie. Zasoby sieciowe mogą pomóc nie tylko w doborze właściwego dla nas

typu roweru, ale także mogą nam podpowiedzieć, które sklepy handlują którymi markami rowerów i gdzie się one znajdują. Zawsze warto czytać opinie – zarówno te na temat obsługi sklepów, obsługi gwarancyjnej, jak i na temat konkretnych modeli rowerów i akcesoriów. Pamiętajmy, aby nie sugerować się – najczęstszymi w sieci – opiniami tych, którzy kupili swój rower niedawno i, chcąc się swoją radością podzielić z innymi, szukają przeróżnych miejsc w Internecie, gdzie mogliby dać upust swej, nieprzetestowanej przecież jeszcze, satysfakcji. Dużo rozsądniej jest brać pod uwagę te opinie, które pochodzą od osób, które dany rower użytkują dłużej czas (przynajmniej jeden sezon) oraz tych, które – często w swym rozgoryczeniu – oceniają dany model nisko ze względu na problemy, jakie w związku z nimi doświadczyli.

Po trzecie – telefon do znajomego

Jeśli planujemy kupić rower (nieważne – nowy czy używany) i czujemy, że nie znamy się na tym tak dobrze, żeby dokonać wyboru samemu – powinniśmy poradzić się kogoś, kto odpowiednią wiedzę posiada. Najlepiej, gdy mamy kogoś w rodzinie lub znajomego, kto jest zapalonym rowerzystą i może nam pomóc w trudnym wyborze. Mówiąc o „zapalonym” rowerzyście mam na myśli kogoś, kto dużo czasu spędza na rowerze i najlepiej jeśli jeździ w takim stylu, jaki i nam odpowiada (sportowiec nie zawsze zrozumie potrzeby turysty itd.). Najgorzej, gdy nasz „ekspert” jest zapalony do zakupu możliwie najdroższego modelu z najbardziej wyszukаныmi komponentami – czyli, w gwarze cyklistów, jest tzw. „maniakiem sprzętowym”. Tego typu ludzie zazwyczaj skupiają się na kolekcjonowaniu coraz droższych części, sama jazda jest mniej istotna – przecież w ten sposób nastąpiłoby szybkie zużycie roweru, z takim trudem doposażonego. Tego typu „ekspertów” należy wręcz unikać, gdyż mogą nam wyrządzić więcej szkód, niż przynieść pożytku.

Po czwarte – dobry sklep i sprzedawca

Nie mniej istotne jest to, gdzie dokonamy zakupu i kto będzie nam rower sprzedawał. Przede wszystkim unikajmy jak ognia najtańszych wyrobów „roweropodobnych”, oferowanych przez sieci supermarketów. Rower, który w chwili zakupu wyda nam się atrakcyjną propozycją, zwłaszcza ze względu na cenę, z pewnością nie tylko będzie stanowił utrapienie podczas jazdy, ale – co gorsza – po krótkim okresie użytkowania rozpadnie się i przyjdzie nam myśleć o zakupie następnego. Gdzie więc ta korzyść finansowa? Niestety, najtańsze rowery z supermarketów aby możliwie najbardziej obniżyć cenę montowane są na najcięższych ramach ze stali węglowej i wyposażane w najgorsze jakościowo, najmniej trwałe komponenty. Największe oszczędności dotyczą tego, czego nie widać gołym okiem. Przykład? Pedał z tworzywa sztucznego montowane są bezpośrednio na ośkę, z pominięciem łożysk tocznych – wobec czego nierzadkim widokiem jest pedał, odpadający od roweru po przejechaniu zaledwie kilkudziesięciu kilometrów.

Sklep powinien spełniać kilka warunków. Przede wszystkim powinien posiadać duży wybór różnych rodzajów rowerów w różnych przedziałach cenowych. Poza tym powinien on oferować nie tylko same rowery, ale także szeroki wachlarz komponentów i akcesoriów: błotniki, lampki, bagażniki, narzędzia, ubrania, kaski itd. Dobrze o sklepie świadczy też to, że posiada profesjonalnie wyposażony serwis rowerowy, który wykonuje naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne. Oczywiście rower trudno kupić „na oko”, dlatego dobry sklep powinien umożliwiać jazdę próbną na wybranym przez nas rowerze. Oczywiście możemy w takim przypadku spodziewać się, że sprzedawca będzie próbował się jakoś zabezpieczyć przed tym, abyśmy na wypróbowywanym rowerze nie odjechali w siną dal bez zapłaty – żądając dowodu osobistego czy wpłaty zaliczki. Najważniejszy jest jednak sam sprzedawca.

Dobry sprzedawca umie słuchać klienta i na podstawie tego, co usłyszy, zaproponować kilka rowerów w różnych przedziałach cenowych. Zły sprzedawca słyszy tylko i wyłącznie samego siebie. Dobry zaś na podstawie tego, co usłyszy od klienta umie dobrać rower taki, który będzie spełniać jego oczekiwania. Bardzo często zdarza się, iż zły sprzedawca chce nam sprzedać jak najdroższy rower, nie przejmując się tym, że klienta albo najzwyczajniej na to nie stać, albo po prostu możliwości tak wyrafinowanego sprzętu nie jest w stanie wykorzystać.

Litanie niepożądanych cech sprzedawców można by ciągnąć w nieskończoność – kupując rower, po prostu słuchajmy swego własnego instynktu. Jeśli uznamy, że sprzedawca stara się nam wcisnąć coś, czego nie chcemy – zmienimy sklep.

Po piąte – śpiesz się powoli

Zakup roweru – zwłaszcza takiego, który ma nam służyć długo – to niełatwa sprawa i nadmierny pośpiech jest w tym przypadku złym doradcą. Kupujemy rower znacznie wcześniej, nie na chwilę przed wyprawą. Rower, jak każdy skomplikowany mechanizm, musi się „dotrzeć” (stąd wymóg przy zakupie nowego roweru tzw. przeglądu zerowego – po przejechaniu ok. 100-200 km należy rower oddać do serwisu, który – zazwyczaj za darmo lub za symboliczną opłatą, naciągnie luzy na linkach, skoryguje długość łańcucha i ogólnie poprawi jego działanie). Zazwyczaj przegląd zerowy jest wymagany, jeśli chcemy, aby nasz rower objęty był gwarancją. To nie wszystko, my także musimy się do danego roweru przyzwyczaić. Do jego geometrii, do obsługi poszczególnych przerutek i hamulców, być może przyjdzie nam zmienić wysokość tzw. sztycy podsiodłowej lub nachylenia samego siodła. To są naturalne następstwa kupna roweru i należy przeznaczyć na nie tyle czasu, ile będzie potrzeba, abyśmy – po pewnym czasie – uznali, że nasz rower jest idealnie dopasowany do naszych potrzeb.

Po szóste – komponenty

Komponenty to po prostu elementy, z których zbudowany jest rower. Komponentami są nie tylko rama i koła, ale także inne, niezbędne dla działania roweru podzespoły: kierownica, siodło, przerzutki itd. Typ i klasa cenowa roweru często zależą od doboru właściwych komponentów. Bardzo często przy okazji zakupu nowego roweru możemy poprosić sprzedawcę, aby wymienił niektóre komponenty na takie, które będą nam bardziej odpowiadać. W dobrym sklepie nie powinno być to problemem, powinniśmy tylko dopłacić różnicę w cenie pomiędzy komponentem oryginalnym, a takim, na który chcemy go wymienić.

A więc po kolei:

Rama – to serce i najważniejszy komponent roweru. Nie warto na jej zakupie nadmiernie oszczędzać, ponieważ przy może nam służyć wiele lat. Do budowy najtańszych ram, stosowana jest stal węglowa (Hi-Ten), którą cechuje łatwość obróbki, a więc niska cena. Niestety, są one bardzo ciężkie i podatne na korozję.

Ciekawym rozwiązaniem jest stal z dodatkiem chromu i molibdenu (Cro-Mo), która nie tylko jest lżejsza (zwłaszcza w swych cieniowanych wersjach: podwójnie – double butted i potrójnie – triple butted) i trudniej koroduje od swego węglowego odpowiednika, to także wspaniale tłumi drgania. Niestety, cienkie w przekroju i wytrzymałe, za to stosunkowo drogie w produkcji ramy chromowo-molibdenowe zostały w ostatnich latach niemal całkowicie wyparte przez tańsze aluminium. Chociaż jest ono lżejsze, to jednak jego wytrzymałość jest o wiele niższa od stali. Stąd przekroje rurek, z których wykonane są ramy aluminiowe, są znacznie większe. Z tego powodu są też one bardzo sztywne bocznie i praktycznie nie tłumią drgań, konieczne jest więc stosowanie przynajmniej amortyzatorów przedniego koła. Ramy aluminiowe nie ulegają korozji, co jest ich nieocenionym plusem. Ramy te mogą być cieniowane, jednak

zazwyczaj wpływa to mało korzystnie na ich trwałość. Niestety, dla turystów – zwłaszcza tych, jeżdżących z ciężkimi sakwami na wielodniowe wyprawy, ramy aluminiowe nie są zbyt dobrym pomysłem. Dlaczego? Otóż aluminium jest miękkie i kruche. Stanowi to problem w miejscu mocowania bagażnika, zwłaszcza tylnego, poddawanego największym obciążeniom. Gwintowane otwory mają tendencję do „wyrabiania się”, w wyniku którego bagażnik dosłownie potrafi odpaść od roweru w najmniej oczekiwanym momencie. Producenci



próbują radzić sobie z tym problemem przy pomocy stalowych tulejek z gwintowanym otworem, wklejanych w otwory aluminiowych ram. Niestety, dotyczy to tylko górnych punktów mocowania, dolne – poddawane mniejszym obciążeniom są zazwyczaj pozostawiane bez wzmocnienia. Tak czy inaczej, wysiłki technologów zazwyczaj są nieskuteczne, ponieważ

wspomniane tulejki mają, po określonym czasie jazdy z obciążonym bagażnikiem, w zwyczajnym wypadaniu.

Czy więc zakup roweru na ramie aluminiowej jest niewskazane? Tak absolutnie nie jest, jeśli uprawiamy turystykę w granicach naszego kraju, czy nawet Europy. Jeśli jednak zamierzamy wyruszyć w dalekie podróże do krajów mało uprzemysłowionych, powinniśmy rozważyć zakup ramy z trwalszego materiału.

Nie da się ukryć, że stal Cro-Mo, jako budulec ram turystycznych, sprawdza się najlepiej. Można się o tym przekonać w przypadku najdroższych rowerów wyprawowych, których ramy zazwyczaj wykonane są ze stali. Jest jeszcze jedna zaleta ram stalowych: w przypadku pęknięcia można ją zespawać w najprostszym warsztacie. Spawanie aluminium wymaga specjalistycznego sprzętu, m. in. osłony argonowej i sporych umiejętności, inaczej jest mało skuteczne.

Bardzo modnym ostatnio budulcem ram, zwłaszcza rowe-
rów wyczynowych, są włókna węglowe (carbon). Efektowny
w wyglądzie (zwłaszcza w wersji niemalowanej) karbon nie nadaje
się jednak do turystyki zupełnie. Jest on nie tylko najmniej trwały
z wyżej wymienionych materiałów, ale także mało sztywny bocz-
nie (co przy obciążeniu roweru sakwami ma kardynalne znacze-
nie) i po uszkodzeniu nie da się go naprawić.

Ciekawym, lecz rzadko stosowanym materiałem do budowy
ram rowerowych, głównie ze względu na rzadkie występowanie
w przyrodzie, a więc i bardzo wysoką cenę, jest tytan (Ti). Cha-
rakterystyczne, zimno-szare ramy, wykonane z tytanu, zdążyły
obrosnąć wieloma mitami. Przy zastosowaniu odpowiednich,
wymagających wysoko wyspecjalizowanych technologii obrób-
ki i spawania, ramy te łączą wszystkie najbardziej pożądane ce-
chy: sztywność boczną i tłumienie drgań, nierdzewność, trwałość
i ogólną niezawodność. W zasadzie dobrze dobrana rozmiarem
rama tytanowa powinna przeżyć swego właściciela. Tutaj rodzi się
pytanie: czy aby na pewno chcemy mieć jedną ramę przez całe
życie, czy się ona nam nie znudzi? Na to pytanie zapewne nie ma
jednoznacznej odpowiedzi. Niestety, skrajnie trudna obróbka ty-
tanu powoduje, iż kupując ramę tytanową z niesprawdzonego
źródła, za którą i tak z pewnością słono zapłaciliśmy, ryzykujemy
niemiłe niespodzianki. Tak więc decydując się na ramę tytanową
nastawmy się na spory wydatek, ale najpierw – poszukiwanie re-
nomowanego producenta, najlepiej jeśli będzie to manufaktura,
dająca dożywotnią gwarancję na swoje wyroby.

**Jak dobrać właściwy rozmiar ramy? Jest wiele różnych me-
tod. Oto najpopularniejsze z nich:**

☞ Stań w taki sposób, aby mieć poziomą, górną rurę ramy
pomiędzy nogami. Rama ma dobry rozmiar, jeśli pomiędzy ramą
a kroczeniem odległość wynosi od dwóch do kilku centymetrów. Za-
pobiegnie to urazom przy wsiadaniu i zsiadaniu z roweru.

☞ Usiądźmy na siodełku i oprzyjmy piętę na pedale, umieszczonym w najniższej możliwej pozycji (najlepiej, żeby ktoś inny w tym czasie trzymał rower). Jeśli noga jest zgięta w kolanie, stopniowo ją prostujemy. Jeśli będzie trzeba, stopniowo wysuwamy siodło coraz wyżej. Jeśli wyprostujemy nogę, a rura podsiodłowa nie zostanie wysunięta powyżej zaznaczonej granicy bezpieczeństwa – rower ma odpowiedni dla nas rozmiar.

☞ Stojąc na podłodze bez butów, mierzymy odległość pomiędzy ziemią z naszym krocem (po wewnętrznej stronie nogi), a następnie odejmujemy od niej 33 – 38 cm. Uzyskana liczba oznacza najlepszą dla nas wielkość ramy, rozumianą jako odległość od środka korby do środka ramy górnej.

☞ Jeśli jesteśmy leniwi i nie chce nam się wykonywać żadnych z czynności wymienionych powyżej, możemy posłużyć się – oczywiście znając nasze wymiary – jeden z ułatwiających życie rowerzystom algorytmów, zamieszczonych w Internecie, wystarczy wpisać w wyszukiwarkę „jak dobrać rozmiar ramy rowerowej”.



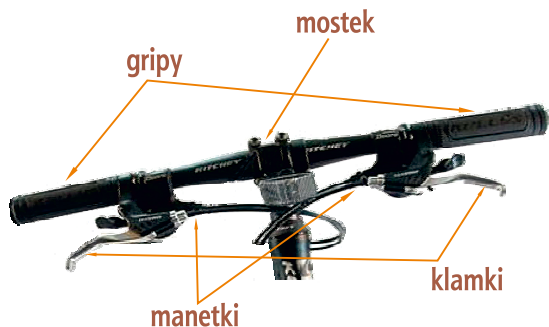
Pamiętajmy, że najważniejszą zasadą właściwego doboru ramy powinno być przekonanie się w praktyce, czy wygodnie się nam na niej jedzie. Pomiar i formułki nie zawsze się sprawdzają – zwłaszcza w przypadku nieproporcjonalnej budowy ciała (co ma miejsce nader często) albo gdy po prostu mamy nietypowe upodobania

do pozycji, w której dobrze nam się jedzie na rowerze. Powinniśmy jednak pamiętać, że w turystyce rowerowej za najzdrowszą sylwetkę uznaje się taką, gdy, siedząc na siodle i trzymając kierownicę rękoma z wyprostowanymi łokciami, nasze plecy są po-

chylone pod kątem 45 stopni. Nota bene, rowery z wyższej półki najczęściej wyposażone są we wsporniki bez możliwości regulacji kąta nachylenia i wysokości, warto więc dobrać odpowiedni już na etapie zakupu roweru.

Absolutnie nie kupujemy roweru, zanim się na nim nie przejeździemy! Jeśli sklep jest odpowiednio duży, możliwe jest to w jego wnętrzu. Jednak w większości przypadków trzeba będzie wyjść na dwór. Nie mamy oporów przed taki rozwiązaniem, ponieważ w większości przypadków dopiero test praktyczny umożliwi nam ocenę, czy dany rower jest dla nas wygodny. Podczas jazdy testowej dokonajmy tak dużo manewrów, jak to tylko możliwe: zmienimy kilka przełożeń, przyspieszmy, ostro zahamujemy, wejdźmy w ciasny zakręt, podczas jazdy stańmy na pedałach itd. Jeśli coś nie pasuje, najlepiej poprawić to, zanim wybierzemy rower – bez fachowej pomocy sprzedawcy może to być znacznie trudniejsze.

Kierownica, gripy i rogi – kierownica, wydawałoby się, jeden z najbardziej banalnych komponentów, potrafi przybierać przeróżne kształty i formy. Począwszy od prostych i wąskich kierownic, charakterystycznych dla wyścigowych rowerów górskich, poprzez lekko wygięte i szerokie kierownice rowerów przeznaczonych do zjazdów, wygiętych w stronę jadącego rowerów



miejskich, mocno wygiętych bmx-ów do skakania, „baranków” szosówek, skończywszy na skomplikowanych kształcie wielopozycyjnych kierownic rowerów trekkingowych. Jest jeszcze „lemondka”, czyli specjalny dodatkowy uchwyt wraz z oparciami na łokcie, pozwalający na przyjęcie mocno pochylonej, aerodynamicznej pozycji na długim dystansie¹. Jaka kierownica najlepiej sprawdzi się w turystyce? Zapewne taka, jaka jest dla nas wygodna! Szeroka czy wąska? Szeroka jest lepsza dla prawidłowego oddychania i umożliwia łatwiejszą kontrolę nad mocno obciążonym rowerem, węższa – pozwala na precyzyjne sterowanie na wąskich, terenowych ścieżkach, poza tym jest wygodniejsza w przewożeniu roweru w pociągu. Wielopozycyjna kierownica uwzględnia wszystkie możliwe pozycje uchwytu i w tym sensie jest najlepsza na długie dystanse, gdy od trzymania kierownicy obciążonego sakwami roweru szybko zaczynają boleć ręce. Niestety, jest duża i ciężka. Zwolennicy prostszych kierownic zazwyczaj dokładają tzw. rogi, które także służą do zmiany chwytu, zazwyczaj podczas długich podjazdów. Jeśli sprzedawca oferuje nam taki dodatek, nie brońmy się przed nimi, ale wybierzmy takie, których dotyk sprawdzi nam przyjemność. Nie inaczej ma się sprawa z gripami, czyli uchwytami. Zazwyczaj ich rola jest niedoceniana, choć ich jakość wpływa w istotnym stopniu na amortyzację, a więc bezpośrednio na komfort dłoni i całych rąk. Zazwyczaj „standardowe” chwytaki wykonane są z twardej gumy. Warto rozważyć ich wymianę na delikatniejsze. Co prawda będzie je trzeba co jakiś czas (np. co sezon), wymieniać, za to nie będą powodować odcisków na dłoniach. Najbardziej wszechstronne są gripy gumowe, najbardziej odporne na spocone, niekiedy brudne ręce – i najłatwiejsze do odczyszczenia. Z kolei najdelikatniejsze dla rąk są ekskluzywne chwytaki – skórzane, jednak zostawmy je „szpanerskim” cruiserom – po kilku ulewnych dniach ich estetyka może pozostawiać wiele do

1 Nazwa tego udogodnienia wzięła się od jego pierwszego użytkownika, wielobiciela innowacji w kolarstwie, tryumfatora Wielkiej Pętli, czyli Tour de France, Amerykanina Grega le Monda.

życzenia. W tanich rowerach występują niekiedy chwytzy z gąbki, ale nie jest to dobre wyjście – mają one tendencję do szybkiego dziurawienia się i rwania. Kierownice rowerów szosowych pokrywane są specjalną taśmą, na podobieństwo raket tenisowych, którą także można wymieniać, jednak wymaga to pewnego doświadczenia. Dla celów turystycznych warto wybrać grubą, amortyzującą taśmę z dziurkami, poprawiającymi wentylację.

Siodełko – jako jeden z punktów styczności kierującego ze swym pojazdem jest ważne dla komfortu rowerzysty. Wbrew temu, co mogłoby się wydawać – wcale to najbardziej miękkie nie musi być najwygodniejsze, zwłaszcza na długich dystansach. Trudno o jednoznaczne stwierdzenie, jakie siodełko jest najwygodniejsze dla wszystkich (zapewne takie nie istnieje), ale na kilka rzeczy na pewno warto zwrócić uwagę.

👉 Jednym z najlepszych materiałów, którymi może być obitye siodło, jest naturalna skóra. Nie powoduje odparzeń, a więc także zmniejsza ryzyko obtarć. Charakterystyczna, gruba skóra, stosowana przy produkcji klasycznych siodeł na sprężynach, znanych teraz głównie z rowerów zabytkowych i tych, które są wykonywane w nostalgicznym stylu vintage, w swej cieńszej postaci nadal jest stosowana przy obszywaniu siodełek rowerów wysokich klasy, także tych wyczynowych. Niestety, tego typu luksusy trzeba chronić przed warunkami atmosferycznymi. Jeśli pozostawiamy rower na noc w wilgotnych warunkach, należy takie siodełko zabezpieczyć, chociażby kawałkiem foliowej torebki.



👉 Siodełko pokryte materiałem sztucznym nie musi być wcale gorsze, pod warunkiem, że nie powoduje w naszym przypadku odparzeń. Takie pokrycie jest dobre na deszcz i inne niesprzyja-

jące warunki atmosferyczne – w przypadku ulewy wystarczy je przed użyciem przetrzeć, choćby dłonią i możemy jechać dalej, bez obawy, że coś złego mu się stanie.

👉 Twarde czy miękkie? Najtwardsze, wyczynowe „deski” bez żadnej amortyzacji pozostawmy wyczynowcom. One w założeniu nie mają być wygodne, za to możliwie najlżejsze. W turystyce dużo lepiej sprawdzi się siodło delikatnie amortyzowane sprężynami (ciężkie!) lub nowoczesnymi elastomerami (lekkie!). Nie wybierajmy super miękkich, wielkich „kanap”. Są one dobre na krótką wycieczkę po mieście, ale po kilkudziesięciu kilometrach „nadmiar” materiału może powodować obtarcia wewnętrznych części ud.



👉 Wąskie czy szerokie? Kości kulszowe u kobiet rozstawione są szerzej niż u mężczyzn, stąd siodła dla tych pierwszych powinny być (minimalnie) szersze niż dla tych drugich. Pamiętajmy jednak, że przesada w żadną stronę nie jest dobra dla żadnej ze płci.

👉 Długie czy krótkie? Tu odpowiedź jest łatwa: krótsze dla kobiet, dłuższe dla mężczyzn. Długie siodło może być dodatkowym wsparciem na stromych podjazdach, gdy występuje potrzeba przesunięcia ciężaru ciała nieco ku przodowi. Jeśli lubimy długie siodła – warto zaopatrzyć się w takie, które jest wąskie z przodu, szerokie z tyłu – każda, przyjęta na nim pozycja, powinna być wtedy wygodna.

👉 Z dziurą czy bez? Kilka lat temu pojawiły się w sprzedaży siodła z frapująco wyglądającym otworem pośrodku, mającym w założeniu poprawiać ergonomię dzięki „odciążeniu” wrażliwych części krocza, zarówno u kobiet, jak i mężczyzn. Dodatkowo,

otwór tego typu zmniejsza wagę siodełka. Jeśli tylko mamy taką możliwość i chęć, to koniecznie wybierzmy takie z dziurą!

Pedały – początkującym rowerzystom wystarczą zwykłe pedały, takie, jakie są zazwyczaj oferowane w zestawie z nowym rowerem. Ważne żeby były raczej stalowe (aluminiowe) niż plastikowe. Plastik jest zbyt słabym materiałem do poważnych zastosowań, poza tym istnieje niebezpieczeństwo, że metalowe osie, na których są osadzone, łatwo go wyłobią.

Wraz z popularnością sportów wyczynowych, także w turystyce upowszechniły się tzw. pedały zatraskowe, od skrótu, używanego przez jednego z największych ich producentów – firmę Shimano – „espedami” (SPD = Shimano Pedalling Dynamics). Łączą one buty (muszą być specjalne, z możliwością mocowania w podeszwie tzw. bloków) z pedałami w bezpieczny sposób, to znaczy w razie potrzeby można się wypiąć, na podobieństwo wiązań bezpiecznikowych w nartach. Zatraski pomagają w bardziej efektywnym pedałowaniu. Siła przekazywana przez mięśnie nóg służy wtedy nie tylko do naciskania na pedały, ale rozkłada się na cały obrót korby, łatwiejszymi czyniąc nie tylko podjazdy, ale także nabieranie prędkości i jej utrzymanie.

Pedały zatraskowe cechują się dość skomplikowaną budową i często niewielkim rozmiarem, co nie wpływa dobrze na ich trwałość. W przypadku więc, gdy wybieramy się w dalszą wyprawę, warto rozważyć zakup dużych pedałów platformowych, stosowanych w niewielkich rowerkach, służących do rowerowej ekwilibrystyki – tzw. bmx-ów. Ich potężne łożyska są niezwykle trwałe, a tzw. piny – czyli niewielkie, ostre śrubki, wystające z platform, trzymają podeszwy butów niemal tak dobrze jak pedały zatraskowe. Używając tego typu platform, trzeba jednak uważać na piny, które, przy nieumiejętnym użytkowaniu, potrafią skaleczyć kości piszczelowe i łydki. Zazwyczaj można je po prostu wykręcić, choć stracimy wtedy na przyczepności. Kolejną zaletą platform



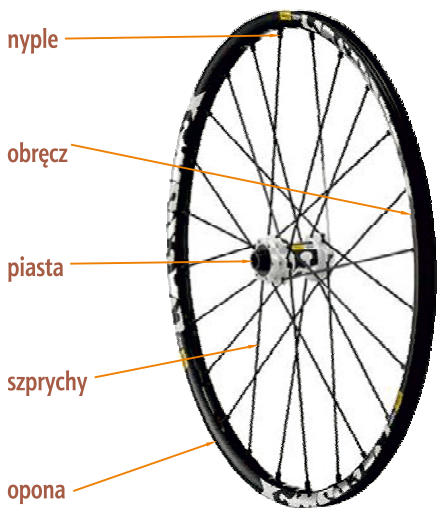
bmx jest to, że możemy stosować każde obuwie, a nawet jechać na bosaka – w tym ostatnim przypadku warto jednak odkręcić piny, chyba, że mamy zadatki na fakira.

Wsporniki – służą do mocowania do ramy kierownicy i siodła. Mostek, czyli wspornik kierownicy, występuje zasadniczo w dwóch odmianach: klasycznej, wpuszczanej do otworu, tzw. główki ramy oraz nowszej, zwanej z angielską „a-head”. Mostek klasyczny, dziś już nieco anachroniczny, pozwala jednak zazwyczaj na regulację wysokości kierownicy. Niestety, jego specyficzna budowa (pierścień klinujący) jest podatna na powstawanie luzów, co przy dłuższych wyjazdach zmusza do wożenia dodatkowego, sporego klucza. Dużo łatwiejsze do kasowania luzów i regulacji są trwalsze wsporniki typu a-head, mocowane poziomo ułożonymi śrubami, zazwyczaj kompatybilnymi z kluczami imbusowymi. Najczęściej nie pozwalają one na regulację kierownicy w pionie, chociaż istnieją specjalne a-heady z zawiasem, które umożliwiają taką czynność – niestety, kosztem ciężaru i sztywności.

Sztycyca, czyli wspornik siodła, to ważny czynnik komfortu i bezpieczeństwa. Przede wszystkim nie może być wysunięty poza tzw. granicę bezpieczeństwa, zaznaczoną zazwyczaj na jednej trzeciej wysokości. Taka niefrasobliwość grozi uszkodzeniem ramy i poważnymi konsekwencjami, także dla zdrowia. Jeśli sztycyca, wysunięta do granicy bezpieczeństwa, jest nadal dla nas za krótka, oznacza to, że rama roweru jest dla nas zbyt mała. Doraźnie możemy rozwiązać problem stosując dłuższy wspornik, choć w takim przypadku ryzykujemy uszkodzenie ramy, która zapewne nie została do niego dostosowana. Przy zakupie sztycy pamiągamy, że jej średnica musi zgadzać się co do milimetra z oryginalną – inaczej jej dopasowanie będzie prawie na pewno niemożliwe.

Koła i opony – koła rowerów dla dorosłych występują generalnie w dwóch rozmiarach: 26 cali (rowery górskie) oraz 28 cali (wszystkie inne na tzw. dużych kołach). Tzw. koła 29 cali, ostatnio modne wśród

rowerów górskich, w rzeczywistości mają także 28 cali, a cyfra 29 to sprytny zabieg marketingowy protoplasty ich stosowania w „góralach” i także ojca samych rowerów górskich – Gary Fishera. Koła na obręczach 26 cali są mocniejsze (krótkie szprychy), ale niezbyt dobre na długie dystanse. Większe koła są nieco słabsze (dłuższe szprychy), za to łatwiej „zjadają” kilometry. Obręcze, stosowane w rowerach górskich są szersze, węższe w turystycznych i trekkingowych, najwęższe – w szosowych. Podyktowane jest to odpowiednią dla każdego z typów rowerów szerokością opon. Powinniśmy pamiętać o zasadzie, że im szersza opona, tym lepsze działanie w terenie, ale i większe opory toczenia. Im węższa, tym mniejsze opory, ale i gorsze działanie w terenie. Nie bez znaczenia jest także bieżnik opony: im bardziej wydajny (cross), tym lepszy w teren, ale gorszy na szosę i odwrotnie (slick). Jeśli stosujemy najbardziej typowe dla turystyki rowery typu cross lub trekking, warto pomyśleć o oponie uniwersalnej, tzw. semi-slick. Jej budowa polega na tym, że bieżnik występuje tylko po bokach, więc nie przyczynia się do zbędnego oporu toczenia na szosie, ale po zapadnięciu się opony w drodze terenowej pomaga w przyczepności. Przy zakupie roweru warto także zwrócić uwagę na to, czy opony są wyposażone w boczny pasek odblaskowy – co poprawi nasze bezpieczeństwo – oraz tzw. wkładkę antyprzebiciową, co z kolei przynajmniej zmniejszy liczbę dziur, które przyjdzie nam łątać na trasie. Kolejny ważny element koła to obręcz, najlepsza



o przekroju stożka, co znacznie ją wzmacnia. Ilość szprych też jest istotna – koła o 36 szprychach będą mocniejsze od tych o 32, ponadto szprychy powinny być oczkowane, czyli wzmocnione w miejscu styku z obręczą. Wreszcie piasta, która powinna posiadać tzw. uszczelki labiryntowe, zabezpieczające łożyska przed wodą i piaskiem.

Układ przeniesienia napędu – czyli korby (ramiona, do których przymocowane są pedały), zębatki (na sztywno przymocowane do korb tarczy zębate przednie, zazwyczaj trzy), kaseta (zębatki tylne, od siedmiu do dziesięciu) oraz łańcuch. Każdy producent tzw. osprzętu oferuje swoje komponenty w tzw. grupach. Idealnie, gdy cały układ przeniesienia napędu należy do jednej z nich, choć dopuszczalne jest także mieszanie grup w ramach jednego roweru. Do turystyki najlepiej posłuży napęd z środkowego przedziału cenowego, reszta to strata energii lub pieniędzy.

Przerzutki i manetki – także należą do osprzętu. Najbardziej charakterystycznym i zwracającym uwagę kupujących elementem jest tylny wyprzęgacz, zwany przerzutką tylną, który zazwyczaj za pomocą dużych liter dumnie oznajmia swą nazwę. Niestety, wiedzą o tym producenci rowerów, którzy starają się montować przerzutki tylne wysokiej klasy w połączeniu z innymi komponentami już znacznie niższej klasy – trzeba na to uważać. Nie jest to łatwe tym bardziej, że przeciętny zjadacz chleba będzie miał trudności w rozpoznaniu klasy przerzutki przedniej, piast czy korb, nie wspominając o kasecie czy łańcuchu. Stąd warto wybrać się na zakupy w towarzystwie znajomego eksperta. Manetki to elementy sterowania przerzutkami i hamulcami, umieszczone zazwyczaj na kierownicy. Rozróżniamy dwa typy manetek. Cynglowe (inaczej Rapidfire) – precyzyjniejsze, ale bardziej skomplikowane, trudniejsze do regulacji i przypadkowego przełączenia, łatwiejsze do zepsucia oraz obrotowe (inaczej Gripshift lub Revoshift): mniej precyzyjne, łatwiejsze do przypadkowego przełączenia, za to intuicyjne w obsłudze i łatwiejsze do regulacji.

Hamulce – są nieocenione dla naszego bezpieczeństwa, więc nie powinniśmy na nich oszczędzać. Obecnie najbardziej popularne są dwa rodzaje hamulców: v-brake'i oraz tarczowe.

Te pierwsze mają formę dwóch długich dźwigni połączonych linką, która przy hamowaniu je do siebie zbliża. Przymocowane do nich gumowe klocki trą o bok obręczy, zatrzymując w ten sposób rower. Jest to najlepsze rozwiązanie pod względem stosunku jakości do ceny, wagi i najprostsze w naprawie, co sprawia, że jest ono najczęściej stosowane przez dalekobieżnych turystów. Przy kupnie roweru pamiętajmy, że ramiona v-brake'ów absolutnie nie mogą być ani plastikowe, ani aluminiowe, oblane plastikiem – obydwa rozwiązania świadczą o niskiej sztywności hamulców, co negatywnie przekłada się na ich skuteczność. Powinny być z pełnego aluminium! Używając ten typ hamulców na długim górskim zjeździe na w pełni obciążonym rowerze powinniśmy je stosować z wyczuciem – w innym przypadku ryzykujemy starcie dwóch par gumowych klocków, zanim dotrzemy do jego końca! V-brake'i są także mało odporne na wilgoć i błoto, a przy uszkodzeniu obręczy potrafią stać się zupełnie bezużyteczne.

Dużo cięższe od v-brake'ów hamulce tarczowe wykorzystują niewielkie tarcze, zamontowane do piast kół, na których zaciskają się klocki metaliczne lub żywiczne. Tańsze, mechaniczne hamulce tarczowe, są mało skuteczne i trudne w regulacji. Znacznie lepsze, zarówno pod względem żywotności, jak i siły hamowania, są hamulce hydrauliczne. Niestety, są one nie tylko o wiele droższe (choć ich ceny spadają z roku na rok), ale także w praktyce niemożliwe do naprawy w warunkach polowych. Tak więc można je bez obawy stosować, podróżując po Europie, na bardziej egzotyczne wyprawy lepiej zabrać niezawodne v-brake'i. Hamulce tarczowe będą nadal użyteczne przy uszkodzeniu obręczy koła, są też prawie całkowicie odporne na warunki atmosferyczne.

Niewielką mniejszość stanowią inne rodzaje hamulców, trącące myszką cantilevery (poprzedniki v-brake'ów, mają krótsze



ramiona i więcej linki), przestarzałe i mało skuteczne u-brake'i w rowerach szosowych, hydrauliczne hamulce szczękowe oraz hamulce rolkowe, stosowane w rowerach miejskich. Są to jednak rozwiązania rzadko już dziś stosowane, które niezbyt nadają się do uprawiania turystyki, zwłaszcza tej z sakwami.

Amortyzacja – moda na amortyzację w rowerze przysłała wraz z upowszechnieniem się MTB. Jak większość rozwiązań w sporcie wyczynowym, nie miała ona bynajmniej na celu podniesienia komfortu, ale poprawienie wyników sportowych oraz bezpieczeństwo. Chodziło o to, aby koła roweru miały w jak największym stopniu kontakt z podłożem – rower, wybity w powietrze przez wybój lub kamień pozbawiony jest przecież możliwości sterowania. Najbardziej popularna jest amortyzacja widelca przedniego, polecana zwłaszcza przy nie tłumiących drgań ramach aluminiowych. Z grubsza, widelce dzielimy ze względu na medium ściskane: najtańsze i najgorsze w działaniu są te, które wykorzystują kawałek elastomeru, czyli plastiku, „pamiętającego” swój pierwotny kształt. Niestety, przy jeździe w niskiej temperaturze potrafi on stwardnieć na kamień, tracąc w 100% swe właściwości amortyzujące. Nieco droższe i najcięższe, sprężynowe, są najczulsze na drobne nierówności i niewrażliwe na warunki atmosferyczne. Najdroższe widelce wykorzystują kartusze powietrzne, więc są najlżejsze. Niekoniecznie są one jednak ideałem – w przypadku odszczelnienia komory powietrznej błyskawicznie stają się bezużyteczne.

Jaki widelec wybrać? Na pewno nie elastomerowy. Dobry widelec powinien nie tylko się uginać, ale także tłumić tzw. odbicie, żeby rowerzysta zbyt nie na wybojach nie podskakiwał, co także potrafi doprowadzić do niesterowności roweru. W przypadku widelców sprężynowych tłumienie odbywa się za pomocą oleju, w którym zanurzona jest sprężyna. W przypadku widelców powietrznych za tłumienie odbicia odpowiedzialna jest dodatkowa sprężyna lub – także dodatkowa – komora powietrzna.



Najbardziej komfortowe są rowery w pełni amortyzowane (tzw. fulle, z ang. *full suspension*), w których za pomocą dodatkowego, niewielkiego amortyzatora, zwanego dumperem, ugina się także rama. Jest to rozwiązanie, coraz powszechniejsze w rowerach górskich, jednak w przypadku turystyki – jako opcja droga – jest rzadko stosowane.

Po siódme – akcesoria

Akcesoria to wszystkie te elementy, które nie są niezbędne do tego, aby poruszać się na rowerze, ale podnoszą komfort i bezpieczeństwo. Należą do nich:

Błotniki – docenimy je dopiero wtedy, gdy przyjdzie nam podróżować na rowerze w ulewie. Może nie zdarza się to często, ale musimy się spodziewać, że, nawet wybierając się na rowerze tylko za miasto, prędzej czy później czeka nas „próba wody”. Najbardziej skuteczne są tzw. błotniki pełne, zakrywające przynajmniej połowę obwodu koła, montowane za pomocą aluminiowych prętów. Jeśli to możliwe, wybierzmy błotniki z kompozytów – w przypadku wygięcia, np. w wyniku wkręcenia w szprychy gałęzi – tylko wyginają się i same wracają do poprzedniego kształtu. Unikajmy za to błotników blaszanych – które w powyższym przypadku najprawdopodobniej pękną i nie będą nadawały się już do użytku. Dobrze, gdy błotniki wyposażone są w rozszerzone końcówki, zwane chlapaczami – docenimy je w ulewie.

W sprzedaży występują także plastikowe błotniki „do szybkiego montażu”, jednak jest to rozwiązanie doraźne, przydatne raczej w sporcie niż w turystyce. W zamierzeniu chronią one oczy sportowca przed wodą i błotem, ale ubrania już raczej nie. Poza tym, nie zawsze można je zamontować do roweru turystycznego (bagażnik!). Ich wątle mocowanie potrafi łatwo i nieoczekiwanie pęknąć, pozostawiając nas samych sobie z pędzącym bieźnikiem

opony, ochoczo rozsiewającym kropelki wody i błota po całej naszej sylwetce.

Oświetlenie – rzadko stosowane w sporcie, w turystyce i jeździe po mieście odgrywa kluczową rolę nie tylko dla widoczności po ciemku, ale – może i przede wszystkim – dla bezpieczeństwa samego rowerzysty.

Najwygodniejsze oświetlenie, stosowane zazwyczaj w rowerach turystycznych i trekkingowych, jest zamontowane na stałe i zasilane jest z dynamy magnetycznego, wbudowanego w piastę przedniego koła. Dynamo zasila zazwyczaj zarówno białe światło przednie, jak i czerwone – tylne. Najdroższe modele mają opcję



światła postojowego – to znaczy, po zatrzymaniu się, na przykład na skrzyżowaniu, światła jeszcze przez jakiś czas świecą, chroniąc cyklistę przed kolizją z nadjeżdżającym samochodem. Opcja dynamy zintegrowanego z piastą jest najwygodniejsza dla jadącego – dynamo magnetyczne generuje niewielki opór,

którego jadący po prostu nie czuje.

Tańsze modele, bardziej tradycyjne, zasilane z dynamy zewnętrznej, są o wiele mniej ergonomiczne. Dynamo, które jadący musi przycisnąć do ścianki bocznej opony, generuje znaczne opory, co w połączeniu z podjazdem i ciężkimi sakwami może szybko prowadzić do zmęczenia. Dynamo zewnętrzne jest też, niestety, stosunkowo ciężkie i łatwo ulega awariom.

Kolejnym typem oświetlenia, stosowanym najczęściej w rowerach crossowych i górskich, jest oświetlenie bateryjne. Ponieważ nie generuje żadnego oporu toczenia kół, wydaje się najbardziej ergonomiczne w użytkowaniu. Niestety, w tym przypadku jesteśmy uzależnieni od stanu naładowania baterii, a poza tym – i to jest największa bolączka tego typu oświetlenia – niezmiernie ła-

two je zgubić lub przypadkowo popsuć, na przykład upuszczając na ziemię lub zgniatając w sakwie.

Lampki, zasilane z baterii, dzielą się – ze względu na rodzaj żarówki – na zwykłe, czyli używające zwykłej żarówki, halogenowe oraz diodowe. Te ostatnie, ze względu na niski pobór mocy w stosunku do mocy światła oraz szybki postęp technologiczny, są obecnie najbardziej popularne i lubiane wśród rowerzystów.

Przy zakupie lampki warto pamiętać, aby sugerować się nie tylko jej mocą, ale także kątem rozsyłanego światła – zbyt skupione będzie nie tylko razić nadjeżdżających z przeciwka, ale także nie będzie oświetlać poboczy. Poprzez zbyt duży kontrast pomiędzy snopem światła a nieoświetlonymi partiami będzie mogło wprowadzać rowerzystę w błąd przy ocenie sytuacji, co może w prosty sposób prowadzić do wypadku.

Wygodnym rozwiązaniem, stosowanym w lampkach bateryjnych, jest system szybkiego montażu do kierownicy o dowolnej grubości, bez użycia dodatkowych narzędzi. Zmniejsza to do minimum czas, potrzebny na założenie i zdemontowanie lampki, na przykład wtedy, gdy chcemy na chwilę pozostawić rower przed sklepem. Uniemożliwi to kradzież akcesorium przez przygodnego złodzieja.

Lusterko wsteczne – niezbędne nie tylko kobietom przy codziennym makijażu, przede wszystkim wpływa na bezpieczeństwo użytkowników tzw. dróg publicznych. Nieocenione jako dodatek do roweru z sakwami, gdy jedno spojrzenie w lusterko daje nam pewność, że możemy bezpiecznie wyminąć dziurę w asfalcie, wolniej od nas jadącą furmankę lub samochód, stojący na poboczu.

Przy zakupie warto zwrócić uwagę na to, żeby lusterko pasowało do konfiguracji naszej kierownicy. W zależności od tego możemy zastosować lusterko mocowane na samą kierownicę, na



róg lub nawet do ramy. Nie warto kupować lusterka „w ciemno”, poprośmy sprzedawcę o zamontowanie go do naszego roweru i przejdźmy się kawałek aby sprawdzić, czy faktycznie widzimy w nim wszystko to, co znajduje się za nami. Niektóre lusterka mają sferyczną powierzchnię – wtedy widać w nich więcej, ale zniekształcona jest perspektywa, dzięki czemu to, co widzimy, wydaje się być bardziej od nas oddalone, niż to ma miejsce w rzeczywistości. Nie warto na lusterko wydawać zbyt dużo pieniędzy – jest to element, który dość często ulega zepsuciu, na przykład przy wywrotce roweru. Rynek oferuje różne, czasami zaskakujące formy lusterka, na przykład montowane do kasku lub ukryte w rogach przy kierownicy. O tym, co najbardziej nam pasuje, musimy zdecydować sami.

Bagażniki – kolejny nieoceniony element wyposażenia turysty rowerowego. Najbardziej rozpowszechnione są bagażniki tylne, montowane za pomocą śrub do widełek tylnego koła. Przy zakupie roweru z takim bagażnikiem (lub samego bagażnika) zwróćmy uwagę na to, czy jest on przeznaczony do obciążenia min.



25 kg. Dobrze też, gdy bagażnik ma przynajmniej trzy wsporniki z każdej strony i jest złożony z jak najmniejszej ilości elementów. Każdy dodatkowy element bagażnika, nie połączony z nim w sposób stały, czyli najczęściej za pomocą spawu, obniża trwałość tego akcesorium. Najbardziej wyrafinowane, a więc i najdroższe bagażniki, oferowane rowerowym obięźniom,

są minimalistyczne w formie i składają się dosłownie z kilku rurek, nie oferując np. zmiany rozmiaru. Ich nośność niekiedy dochodzi nawet do 40 kg!

Generalnie bagażniki tylne dzielimy na aluminiowe – są one lżejsze – oraz na stalowe – są cięższe, ale w razie pęknięcia można je łatwo zespawać. Wybór, jak zwykle, należy do nas.

Nieodłącznym elementem roweru wyprawowego jest bagażnik przedni, montowany do widelca przedniego koła, zwany low-rider. Daje on możliwość zastosowania niewielkich sakw przednich, które jednak stanowią nie tylko nieocenioną, dodatkową przestrzeń bagażową, ale także przyczyniają się do lepszego wyważenia roweru, który na tylnym kole dźwiga nie tylko bagaż, ale także samego właściciela. Low-rider mocowany jest zazwyczaj do specjalnych otworów montażowych w widelcu, albo – gdy ich nasz rower nie posiada – do każdego widelca przy pomocy specjalnych obejm. Dobrze, gdy low-rider wyposażony jest we własną nóżkę, niezależną od tylnej – ułatwia to stabilne postawienie roweru tam, gdzie nie ma możliwości oparcia go o ścianę.

Oprócz powyższych bagażników występują także inne, np. mocowane do samej sztycy podsiodłowej, jednak mają one niewielką nośność, ograniczoną zazwyczaj do kilku kilogramów i nadają się co najwyżej na jednodniowe wycieczki poza miasto.

Sakwy – nieodłączny element wizerunku prawdziwego turysty rowerowego. Obciążają rower, zamiast jadącego, dając temu ostatniemu możliwość nieskrępowanej niczym radości z jazdy. Jazdy rowerem, objuczonym sakwami, trzeba się nauczyć – jest to specyficzna umiejętność, która, w dłuższym rozrachunku, sprawia większą frajdę niż jazda „na lekko”.

Najtańsze, ceratowe, jednoczęściowe sakwy, można kupić już za kilkadziesiąt złotych. Ich zaletą – oprócz niskiej ceny – jest niska waga i zazwyczaj bardzo skuteczne mocowanie do roweru. Niestety, wspomniana skuteczność, standardowo realizowana przy pomocy pasków z rzepami, jednocześnie staje się utrapieniem, gdy musimy załadowane sakwy odpiąć od roweru, na przykład przed załadowaniem go do pociągu czy samochodu.



Nieco droższe modele oferują nie tylko udoskonalone systemy mocowania do bagażnika za pomocą plastikowych (gorzej) lub metalowych (lepiej) haków, ale także często dają możliwość rozłączenia trzech elementów – dwóch bocznych i górnego – spiętych za pomocą np. zamka błyskawicznego. Dobrze, gdy sakwy uszyte są z grubej, odpornej na zniszczenia mechaniczne cordury i mają kilka zewnętrznych kieszonek – co ułatwi kontrolę nad wieloma drobiazgami, które warto mieć zawsze pod ręką.



Najbardziej zbliżone do ideału sakwy uszyte (a właściwie sklejonę) są z nieprzepuszczającego wody PCV i zawijane są od góry na podobieństwo worka marynarskiego. Czyni je to nie tylko odpornymi na zmienne warunki atmosferyczne, ale także chroni nasz dobytek w przypadku, gdy rower przewróci się w kałużę lub wpadnie do rzeki (tak, historia rowerowych podróży, także po Polsce, odnotowała wiele takich zdarzeń!). Każda taka sakwa zazwyczaj stanowi odrębny element (co ułatwia ich odpinanie) i mocowana jest do bagażnika za pomocą haków, czasem z wymyślnymi mechanizmami bezpiecznikowymi. Profesjonalny zestaw sakw tylnych potrafi kosztować nawet do tysiąca złotych!

Często spotykanym elementem wyposażenia roweru turysty jest stosunkowo niewielka sakwa przednia, montowana bezpo-

średnio do kierownicy. Jest ona szczególnie przydatna w przypadku używania sakw plastikowych, które nie mają niewielkich kieszonek zewnętrznych do przechowywania tzw. drobnicy. Sakwa przednia może spełniać wiele przydatnych funkcji: przede wszystkim służy do przewozu często używanych elementów ekwipunku: aparatu fotograficznego, gps-a, dokumentów, pieniędzy czy tzw. reperaturki. Sakwa przednia bywa wyposażona w foliowy, przezroczysty mapnik, w którym, nawet w deszczowe dni, możemy wozić mapę, która, nie zamakając, jest widoczna dla rowerzysty także w trakcie jazdy, ułatwiając nawigację i orientację w nieznanym terenie. Dobrze, gdy sakwa przednia jest nieprzemakalna i usztywniona – co zwiększa niepomniernie jej funkcjonalność. Jeśli nie mamy lampki przedniej, mocowanej do korony amortyzatora przedniego, warto się upewnić, iż sakwa przednia, którą mamy zamiar kupić, jest wyposażona w możliwość montażu lampki bateryjnej. Po prostu zamontowana na kierownicy sakwa przednia zazwyczaj uniemożliwia zastosowanie lampki, zazwyczaj montowanej na tej samej wysokości.

Widok rowerzysty, który, jadąc rowerem, objuczonym sakwami, wiezie na plecach także plecak, świadczy o nim jak najgorzej. Oznacza brak umiejętności pakowania się i zero szacunku dla własnego zdrowia, gdyż jazda na rowerze z ciężkim plecakiem jest po prostu niezdrowa. Tak więc stosujemy sakwy, pakujemy się z umiarem i oszczędzamy kręgosłup, zapewniając właściwą wentylację plecom. To rower jest od tego, żeby za nas dźwigał ciężary!

Przyczepka – z tym ostatnim stwierdzeniem niekoniecznie zgoda się miłośnicy przyczepki bagażowych do roweru. Argumentują oni, i jest w tym wiele racji, że, stosując specjalną przyczepkę, narażamy na niepomniernie mniejszy szwank i tak obciążone ciężarem rowerzysty tylne koło. To prawda, jednak są i duże minusy takiego rozwiązania: przede wszystkim, dochodzi nam do ewentualnego serwisowania kolejne koło (lub dwa, w zależności

od budowy przyczepki), poza tym niezbyt dobrze się ona sprawdza w terenie oraz na stromych podjazdach i zjazdach. Przyczepka – zwłaszcza, gdy jedziemy samotnie – jest także trudniejsza do załadowania do pociągu, samochodu itp. Nie da się jednak ukryć, że jest to dobre rozwiązanie, gdy dużo waży nie tylko bagaż, ale i sam rowerzysta. Obciążenie w ilości 140 kg może być zabójcze dla każdego, nawet najbardziej wyrafinowanego w budowie, jednoślada.

Dzwonek – często lekceważony, jest jednak obowiązkowym wyposażeniem jednoślada każdego rowerzysty, chcącego poruszać się po drogach publicznych! Dobrze, gdy dzwonek jest tak skonstruowany, że dzwoni, wtedy, gdy my tego chcemy, a nie na każdej napotkanej nierówności terenu. Niestety, słaby dźwięk dzwonka jest często ignorowany przez np. pieszych na drodze rowerowej, o kierowcach samochodów nie wspominając. Zamiast dzwonka możemy stosować także inne pomysły rozwiązania, na przykład trąbkę na sprężone powietrze, zgromadzone w specjalnym bidonie, pompowane za pomocą pompki rowerowej lub na stacji benzynowej. Taka syrena, o głośności zbliżonej do tej z 18-kołowej ciężarówki z amerykańskich filmów akcji, nie tylko zwraca na siebie uwagę kierowcy, nawet tego, słuchającego głośno muzyki, ale także potrafi „oczyścić” drogę rowerową z intruzów na długości kilkudziesięciu metrów. Po prostu ktoś, kto słyszy dzwonek, zazwyczaj najpierw leniwie odwraca się do tyłu, żeby sprawdzić, kto zakłóca mu spokój, a dopiero w następnej kolejności schodzi nam z drogi. Albo i nie. Przy zastosowaniu trąbki na sprężone powietrze ten sam delikwent najpierw w strachu dokona susu w pobliże krzaki, a dopiero później sprawdzi, jaka też ciężarówka wtargnęła na chodnik (lub drogę rowerową). Jest to rozwiązanie, dające rowerzyście wiele satysfakcji w nerwowym ruchu miejskim. Musimy jednak pamiętać, aby nie straszyć nim dzieci lub osób starszych. W przypadku tych ostatnich możemy nawet spowodować zawał, a naszą przestrzeń rekreacyjną

pomniejszyć do rozmiarów więziennego spacerniaka. Rosjanie powiadają: „ciszej jedziesz, dalej zajedziesz” – może jednak coś w tym jest?

Koszyk na bidon – rozwiązanie, popularne początkowo wśród kolarzy szosowych, przyjęło się także w jeździe rekreacyjnej, w tym – turystycznej. Dobry koszyk nie tylko daje nam pewność, że nie zgubimy bidonu z cennym pićciem, ale także – niekiedy – daje możliwość mocowania butelek o różnym obwodzie. Warto rozważyć zakup koszyka, do którego możemy zamocować dużą butelkę z wodą – o pojemności od 1,5 do 2 litrów. Takie butelki są łatwo dostępne w sklepach całego świata i wydłużają do maksimum konieczność uzupełniania zapasu płynów. Jeśli pozostajemy przy standardowym koszyku i bidonie, warto – jeśli tylko jest taka techniczna możliwość – zamontowanie przynajmniej dwóch. Wtedy w jednym bidonie możemy wieźć np. izotonik, a w drugim – czystą wodę.

Alternatywą dla bidonów i butelek z wodą jest patent, wymyślony dla żołnierzy amerykańskich wojnie w Zatoce Perskiej, a w zastosowaniach cywilnych popularny wśród rowerzystów górskich z pustynno-skalistych obszarów Stanów Zjednoczonych. Jest to minimalistyczny w formie plecaczek z workiem o pojemności 1,5 – 3 litrów z rurką, przewieszoną przez ramię, zakończoną niekapiącym ustnikiem. Po włożeniu go do ust i zagryzieniu, możemy mieć szybki dostęp do płynów, bez konieczności odrywania rąk od kierownicy. Wydaje się jednak, że w typowych zastosowaniach turystycznych jest to przerost formy nad treścią, a poza tym – tego typu rozwiązanie naraża nas na spocone plecy. Przy niezbyt dobrej izolacji worka z płynem od pleców ten pierwszy bardzo szybko zmienia się w ciepłą lurę. Czy na pewno tego chcemy?

Nóżka – przydatna jest wtedy, kiedy chcemy mieć możliwość postawienia roweru, gdy nie ma go o co oprzeć. Warto sprawdzić, czy nóżka, którą kupujemy, ma możliwość szybkiej



zmiany długości. W przypadku roweru z ciężkimi sakwami nóżki nader często odkręcają się, łamią lub wyginają, i to niezależnie od tego, jak bardzo „pancernie” prezentują się w sklepie. Są na to dwa sposoby: albo pomyśleć o dodatkowej nóżce, np. montowanej do przedniego bagażnika typu low-rider, albo zakupić tzw. nóżkę motocyklową, w kształcie, zbliżonym do trójkąta. Montowana do płaskownika, znajdującego się przed tylnym kołem, jest ona stosunkowo ciężka, za to przy jej użyciu nawet rower z pełnym podróжным ekwipunkiem stoi prosto, stabilnie i bez przechylania się. Tego typu rozwiązanie nie sprawdzi się jednak w trudnym terenie, gdy stawiamy rower na mocno nierównym podłożu.

Licznik – kolejne akcesorium, wymyślone dla sportowców, użyteczne jest także w turystyce. Podstawowe modele mają tylko kilka funkcji: prędkość chwilową, przejechany dystans całkowity, dystans dzienny, prędkość średnią, zegarek, czas podróży itd. Z sensorem, umieszczonym na widelcu przedniego koła, są one zazwyczaj połączone za pomocą kabla. Nieco droższe modele oferują bezprzewodowe połączenie z sensorem, a poza tym mają wiele dodatkowych funkcji: temperaturę, podświetlenie (przydatne w naszej szerokości geograficznej), pamięć ustawień dla dwóch rozmiarów kół itp. Najdroższe modele mają nie tylko możliwość dołączenia kilku rodzajów czujników, ważnych dla sportowców (tzw. czujnik kadencji, czujnik pulsometru), ale także oferują ciekawostkę, przydatną nie tylko sportowcom, ale także wszystkim innym, którzy podróżują po drogach górskich: czujnik chwilowego nachylenia drogi i – za pomocą dołączonego oprogramowania do komputera - możliwość sporządzania raportów z trasy, w tym rysowania wykresów przewyższeń.

Jeśli kupujemy nasz pierwszy licznik, zwłaszcza, jeśli ma być on dodatkiem do właśnie kupowanego roweru, poprośmy sprzedawcę, aby go nam zamontował i ustawił, gdyż jest to dość skomplikowana i pracochłonna czynność, zwłaszcza dla laika. Dobry sprzedawca zrobi to za darmo.



Najbardziej zaawansowaną formą licznika rowerowego jest odbiornik gps – specjalnie przeznaczony do użytku na rowerze lub o ogólnym, outdoorowym zastosowaniu.

Po ósme – cena

Na rower można wydać praktycznie każdą ilość gotówki, ale czy warto? Z punktu widzenia turysty – z pewnością nie. Otóż kupując najdroższe na rynku rowery, należące do grupy wyczynowej komponenty czy akcesoria, najczęściej słono płacimy za ich niewielki ciężar i precyzję działania, trwałość nie jest jednak w tym przypadku priorytetem. Tymczasem turysta, zwłaszcza ten długodystansowy, wyprawowy, potrzebuje roweru, który będzie jak najdłużej służył i nie będzie narażał nas na zbyt częste wizyty w serwisie, co często jest w trasie niewykonalne. Pamiętajmy, że cięższa kasetka czy korba ze średniej półki cenowej jest nieporównywalnie trwalsza od lekkiej, wyczynowej, horrendalnie drogiej. Oczywiście warto mieć niezbyt ciężki rower, ale pewna granica rozsądku powinna być naszą żelazną zasadą. Jednocześnie pamiętajmy też, że dobry rower musi swoje kosztować, a wyrób roweropodobny z supermarketu nada się co najwyżej na pojechanie po bułki do najbliższego sklepu, a i w tak banalnej sytuacji potrafi zawieść pokładane w nim (i tak niewielkie) nadzieje.

Po dziewiąte – gwarancja i serwis

Przed zakupem wybranego przez nas modelu roweru sprawdźmy, jaki rodzaj serwisu dany sprzedawca oferuje. Czy w przypadku przeglądu zerowego i ewentualnych późniejszych wymian zużytych podzespołów i ewentualnych napraw będziemy mogli korzystać z serwisu, oferowanego na miejscu przez sam sklep, czy będzie trzeba (nie daj Boże) jechać na przeciwny do miejsca naszego zamieszkania kraniec miasta lub nawet wysyłać rower kurierem? Rowerom przydarzają się czasem poważne awa-

rie, np. pęknięcia ramy, które nie zawsze są bezproblemowo uznawane za wadę materiałową, dlatego przed zakupem konkretnego roweru sprawdzić w Internecie, czy takie przypadki zdarzają się i jak zostały załatwione przez producenta lub sprzedawcę. Wszystko po to, aby nasz wymarzony zakup nie zamienił się w historię, która zniechęci nas do jeżdżenia na rowerze na zawsze.

Po dziesiątę – przezorny zawsze ubezpieczony

Kupując rower, warto pomyśleć o jego zabezpieczeniu. Po pierwsze – dosłownym. Służą do tego różnego rodzaju zapięcia. Nie warto kupować cienkich, lekkich linek, które każdy, nawet nie-wprawny złodziej, otworzy szybciej, niż my otworzymy je kluczykiem. Najskuteczniejsze są zapięcia, stosowane do motocykli, stalowe szkle typu U-Lock, składane na wzór miarek budowlanych zapięcia ze stali hartowanej oraz łańcuchy z kłódkami, ulubione wśród kurierów rowerowych. Niestety, wszystkie te zapięcia dużo ważą, ale dają nam nadzieję, że po pozostawieniu roweru, po powrocie znów będziemy się mogli nim cieszyć.





4 *Savoir-vivre*, czyli jak się zachowywać?

Tak, jak w przypadku innych środków transportu, tak i na rowerze obowiązuje określony kodeks zachowania, zwany z francuska *savoir-vivre*. Warto go przestrzegać, zgodnie ze znaną formułą „nie czyni drugiemu, co tobie niemiłe”. Wszelkie poniższe zasady będą tylko twórczym i specjalistycznym rozwinięciem powyższej myśli.

Znakomita większość reguł rowerowego *savoir-vivre*u dotyczy jazdy po mieście, jednak część z nich jest znacznie bardziej uniwersalna. Dla doświadczonego rowerzysty ich lektura nie będzie zapewne niczym odkrywczym, jednak nowicjuszom być może otworzy oczy na kilka, pozornie nieistotnych, spraw.

👉 Nie szarżuj, oczywiście mowa tu nie o maratonie rowerowym, na którym szarżowanie jest wręcz wskazane, ale o spokojnej jeździe turystycznej. Popisywanie się na rowerze, wygłupy, podjeżdżanie, straszenie, rwanie tempa, rozpychanie się – te wszystkie zachowania powodują, że jesteśmy zazwyczaj oceniani jako męczący i niepożądany uczestnik wyjazdów. Jeśli mamy w zwyczaju podróżowanie w grupie, z pewnością składa się ona z rowerzystów o różnych umiejętnościach jazdy na rowerze i odmiennych temperamentach – na każdego nasze popisy będą działać inaczej, ale przynajmniej na część – irytująco. Poza tym pamiętajmy, iż takie zachowanie na rowerze wyłącza myślenie, więc nietrudno o wypadek.

👉 Przestrzegaj przepisów drogowych, ich lekceważenie jest jedną z głównych przyczyn klasycznej niechęci kierowców do rowerzystów. A więc przede wszystkim przestrzegaj prawostronnego ruchu. Nie dotyczy to tylko i wyłącznie dróg publicznych, ale jakichkolwiek, z których mogą korzystać także inni uczestnicy



ruchu – dróg i szlaków rowerowych, ścieżek leśnych i polnych itd. Nie chodzi już nawet o kodeks drogowy w swej klasycznej formie, ale o pewne przyzwyczajenia i odruchy, których nabieramy, mieszkając od urodzenia w kraju, gdzie obowiązuje ruch prawostronny¹.

👉 Zawsze uprzedzaj o swych zamiarach, nawet, jeśli jesteśmy bardzo biegli w jeździe na rowerze, to nie zawsze manewr, który właśnie chcemy wykonać, jest oczywisty dla innego rowerzysty. Tym bardziej, że może być on początkującym cyklistą lub po prostu nas w danym momencie nie widzi lub ma uwagę skupioną na czymś innym. Tak więc używajmy rąk, żeby na przykład wskazać, w którą stronę mamy zamiar za chwilę skręcić. Róbmy to, zanim wykonamy manewr, jeśli te dwie czynności wykonamy równolegle, może być już za późno. Warto to robić nawet, gdy wydaje nam się, że jesteśmy sami. W dobie lawinowo rosnącego ruchu rowerowego inny rowerzysta może pojawić się zupełnie niespodziewanie, nie mówiąc o samochodzie. Kolizja z innym rowerzystą może doprowadzić do ciężkich obrażeń, nie wspominając już o samochodzie.

👉 Wyprzedzaj z głową, zanim postanowisz wyprzedzić innego rowerzystę (lub wolno jadący pojazd, od niedawna wolno to robić z lewej i z prawej strony, pod warunkiem, że mamy wystarczającą ilość miejsca), upewnij się, że mamy dobrą widoczność, pozwalającą bezpiecznie przeprowadzić ten manewr i że ten, kogo będziemy wyprzedzać, wie o tym. W przypadku rowerzysty wystarczy delikatnie zadzwonić dzwonkiem, zazwyczaj to wystarczy, aby zjechał on na prawo. Robimy to we własnym interesie – niepotrzebne straszenie jadących przed nami rowerzystów może doprowadzić do ich niekontrolowanych zachowań – kraksa gotowa.

1 Stosunkowo nowym pomysłem miejskich architektów ruchu w Polsce są korpasy rowerowe. Pamiętajmy, że są one stosunkowo wąskie, ponieważ służą do jazdy rowerem tylko i wyłącznie pod prąd. Jeśli jedziemy zgodnie z ruchem samochodów, wtedy korzystamy z tej samej jezdni.

👉 Chodnik służy do chodzenia, nie do jeżdżenia rowerem. Dlatego, jeśli już musimy jechać chodnikiem, pamiętajmy, że to piesi mają na nim bezwzględne pierwszeństwo. Jeśli przed nami idą piesi całą szerokością chodnika, delikatnie zadzwoniemy dzwonkiem, zamiast wykonywać gwałtowne gesty w stylu hamowania z piskiem opon, lub krzyków. Niestety, podczas jazdy chodnikiem musimy uwzględnić czas, jaki będziemy musieli poświęcić na czekanie, aż piesi zorientują się, o co chodzi i nas przepuszczą. Podobna sytuacja jest na ciągu pieszo-rowerowym, na którym także piesi mają pierwszeństwo. Generalnie pamiętajmy: jeśli nam się spieszy, korzystajmy z jezdni.

👉 Bądź widoczny: jedną z głównych przyczyn wypadków z udziałem rowerzystów jest to, że słabo ich widać. Dlatego, gdy jedziemy na rowerem w dzień, starajmy ubierać się kolorowo i raczej w jasne niż ciemne barwy. Warto zainwestować niewielką sumę w kamizelkę odblaskową. Każdy kierowca potwierdzi, że jest to jedna z najlepszych rzeczy, jaką rowerzysta może zrobić dla własnego bezpieczeństwa. Dobra kamizelka posiada odbla-



ski, dzięki którym widoczni będziemy także w nocy. Jednak to nie wystarczy, wybierając się na jazdę po ciemku, bezwzględnie pamiętajmy o oświetleniu przedni i tylnym!

👉 Bądź zawsze uśmiechnięty i pomocny – jazda na rowerze ma nam sprawiać przyjemność. Nic gorszego od rowerzysty z zaciętą miną, który okazuje nam swoją wyższość lub zniecierpliwienie. Ta uwaga dotyczy, niestety, głównie płci męskiej. Tak to już jest, że płęć brzydsza ma tendencję do rywalizacji, która w swej niezdrowej i niekulturalnej formie zabija przyjemność z jazdy wszystkim w pobliżu. Rowerzysta płci męskiej powinien szczególną opieką otoczyć rowerzystki – nie tylko zachowywać się wobec nich kulturalnie i uprzejmie, ale także pomagać, np. przy wnoszeniu roweru po schodach lub w przypadku jakiejś awarii. Ten ostatni przypadek jest przecież najlepszym sposobem na pokazanie jacy my, mężczyźni, jesteśmy pomocni, potrzebni, męscy!





5 Przeważnie zawsze zabezpieczony czyli jak unikać ryzyka

Jazda na rowerze – tak, jak każda inna dziedzina naszej aktywności – obarczona jest pewną dozą ryzyka. Któż z nas w dzieciństwie nie spadł z roweru i nie potłukł się? Oczywiście nikt, planując rowerowy wyjazd, nie zakłada, że w programie znajdą się także kraksy, lub że ktoś go okradnie. Jednak trzeba zawsze przewidywać najgorsze. Co nie oznacza, oczywiście, że powinniśmy popadać w czarnowidztwo.

Ubezpieczenie – dla rowerzystów nie jest obowiązkowe, tak, jak w przypadku kierowców, jednak warto je wykupić. Przede wszystkim wtedy, gdy wybieramy się na zagraniczną wycieczkę rowerową, chociaż i w kraju także może się przydać. U większości ubezpieczycieli na polskim rynku (jest ich ok. 40) nazywa się ono ubezpieczeniem podróżnym. Zazwyczaj jego koszty nie przekraczają kilkudziesięciu zł na okres miesiąca.

Oto w najwięźszym skrócie rodzaje ubezpieczeń i korzyści, płynące z ich posiadania.

Koszty leczenia – to zazwyczaj podstawowa opcja każdego ubezpieczenia podróżnego. Zwłaszcza w przypadku wyjazdu zagranicznego nie warto oszczędzać na składce – w wielu krajach koszty hospitalizacji są znacznie wyższe niż w Polsce. Pamiętajmy, aby ubezpieczenie kosztów leczenia obejmowało opcję bezgotówkowego rozliczenia pomiędzy ubezpieczycielem a szpitalem. W innym przypadku będziemy najpierw musieli – np. jeszcze w szpitalu – wyłożyć taką gotówkę na leczenie, którą rzadko ktoś

ma na koncie, nie mówiąc o tej przy sobie. Odzyskanie tych pieniędzy od ubezpieczyciela może być kłopotliwe.

OC – czyli ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej; przydaje się wtedy, gdy, na skutek jazdy rowerem, wyrządzimy szkody komuś innemu, na przykład kierowcy lub pieszemu. Na pierwszy rzut oka może się wydawać, że uszkodzenie samochodu rowerem jest mało prawdopodobne. Policyjne statystyki jednak nader często notują np. samochodowe reflektory i lusterka zbite przez kolizję z rowerem lub porysowany lakier. Jeśli protokół z wypadku stwierdzi naszą winę – lepiej, żebyśmy mieli ubezpieczenie! W przeciwnym przypadku możemy – w zależności od spowodowanych strat i modelu samochodu – uszczuplić nasze konto (lub, w przypadku niepełnoletnich, konto rodziców) o kilkaset, a nawet kilku tysięcy złotych. O trwałym uszczerbku na zdrowiu potrąconego lepiej nawet nie wspominać.

NNW – czyli ubezpieczenie od następstw nieszczęśliwych wypadków. Wypłacane jest wtedy, gdy w wyniku wypadku doznamy trwałego uszczerbku na zdrowiu, a więc nieodwracalnych urazów. Procent trwałego uszczerbku określa tabela w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia, które zawsze warto czytać mimo, że są obszerne i zazwyczaj napisane małą czcionką. To może zabrzmieć nieco makabrycznie, ale szansę na wypłatę pełnej sumy ubezpieczenia NNW mamy (a właściwie ma nasza rodzina) tylko w przypadku 100% utraty zdrowia, czyli – śmierci. Warto pamiętać o opcji pokrycia kosztów ewentualnego transportu zwłok do kraju – zwłaszcza wtedy, gdy wyjeżdżamy naprawdę daleko. W przeciwnym przypadku koszty, związane z tą czynnością, mogą być dla naszej rodziny podwójnym horrorem: finansowym oraz proceduralnym.

BP i SS – czyli opcje, oznaczające utratę bagażu podróżnego i sprzętu sportowego; zazwyczaj obowiązuje przypadkowo, gdy stracimy go wskutek rozboju oraz włamania. Te niezwykle kuszące dla

rowerzystów opcje są, niestety, zazwyczaj bardzo drogie i obfitują w wiele tzw. warunków wyłączających. Na przykład opcje będą nieważne, jeśli ktoś skradnie nam rower z namiotu, przypięty do płotu lub z piwnicy – której drzwi nie były zabezpieczone przynajmniej dwoma, uznanymi przez ubezpieczyciela, zamkami. Oczywiście w przypadku kradzieży – czy to roweru, czy też bagażu – zazwyczaj w pierwszej kolejności należy udać się na najbliższy posterunek policji i złożyć zeznanie, którego kopia będzie podstawą do ubiegania się o odszkodowanie.

Assistance – rzadko wspominane w kontekście ubezpieczenia rowerzystów, w określonych sytuacjach może być bardzo przydatne. Oznacza ono pomoc ubezpieczyciela w przypadkach, które niekoniecznie oznaczają wypadek lub uszczerbek na zdrowiu, na przykład niezaplanowany, wcześniejszy powrót do domu z powodu kradzieży roweru lub nagłej choroby bliskiej osoby. Jeśli wybieramy się w góry pamiętajmy, aby opcja Assistance obejmowała także koszty akcji ratowniczej przy użyciu helikoptera. Polska jest jednym z nielicznych krajów, w których akcje ratunkowe TOPR i GOPR są darmowe. Należy pamiętać, iż – generalnie – wypłata ubezpieczenia następuje pod pewnymi ogólnymi warunkami. Należą do nich na przykład brak alkoholu we krwi w trakcie wypadku lub posiadanie zeznań świadków rozboju. Przede wszystkim przeczytajmy uważnie OWU!

Warto wiedzieć, że **jeśli jesteś członkiem PTTK** i posiadasz ważną legitymację członkowską z opłaconą aktualną składką, to jesteś ubezpieczony od następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW). Ubezpieczenie obejmuje następstwa nieszczęśliwych wypadków powstałych na terytorium Europy w wariantcie obejmującym pełny czas ochrony ubezpieczeniowej (24 godziny), w szczególności w życiu prywatnym oraz:

- 1) podczas uczestnictwa w imprezach PTTK w okresie objętym ochroną ubezpieczeniową, za które uznaje się wszystkie im-

prezy organizowane lub współorganizowane przez struktury organizacyjne PTTK,

- 2) podczas pobytu w obiektach PTTK będących w użytkowaniu lub własnością PTTK w związku z realizacją zadań statutowych lub z tytułu korzystania z noclegu albo atrakcji turystycznych,
- 3) podczas zdobywania odznak turystycznych PTTK,
- 4) podczas indywidualnego uprawiania turystyki.

Ubezpieczenie obejmuje koszty poniesione na akcję ratowniczą lub poszukiwawczą, prowadzoną przez wyspecjalizowane służby ratownicze w celu ratowania życia lub zdrowia Ubezpieczonego na terenie Europy.

Zabezpieczenie – roweru przed kradzieżą. Nieważne, gdzie zostawiamy nasz pojazd: w piwnicy, na polu namiotowym, pod sklepem czy na niestrzeżonym parkingu w mieście, warto pomyśleć o ewentualnych skutkach naszej decyzji. Złodzieje rowerów wydają się być międzynarodową grupą, która w każdym kraju świata posiada wielu członków, posługujących się zadziwiająco podobnymi metodami kradzieży.



Każdy złodziej jest z założenia osobą leniwą (gdyby tak nie było, zarabiałby uczciwie na swój chleb), która liczy na szybki i łatwy zysk. Im bardziej go mu uniemożliwimy, tym lepiej dla nas. Tak więc pamiętajmy o kilku prostych zasadach.

Im zapięcie bardziej wyrafinowane, tym lepiej. Niestety, im lepsze, tym cięższe, większe i droższe. Najprostsza linka ze zwykłym zamkiem wystarczy co najwyżej do krótkotrwałego zabezpieczenia roweru, zaparkowanego przed sklepem spożywczym na wsi i to najlepiej wtedy,

gdy mamy go przez cały czas na oku, na przykład przez szybę. Pamiętajmy jednak, że złodziej potrafi takie zabezpieczenie prędzej przeciąć, niż my otwieramy je kluczykiem (lub za pomocą szyfru), więc najzwyczajniej możemy nie zdążyć nawet wybiec ze sklepu, gdy złodziej będzie już zniknął za zakrętem.

Znacznie lepszym rozwiązaniem jest ta sama linka z zamkiem, ale w wydaniu motocyklowym: czyli w grubym oplocie z cienkich drucików lub zachodzących na siebie łusek (żeby było trudno przeciąć) i z zamkiem, otwieranym na tzw. kluczyk rurkowy. Niestety, jest to bardzo ciężki przedmiot i także nie gwarantuje nam pełnego sukcesu.

Najlepszym rozwiązaniem wydaje się szekła, zwana z angielska U-lockiem. Ten hartowany, wygięty w kształt litery „U” pręt, zamknięty prostą sztabką z solidnym zamkiem, ma najlepszy stosunek jakości do ceny (co nie znaczy, że jest tani) i nie jest z pewnością lubiany przez złodziei rowerów. Niestety, ma także swoje wady: oprócz wagi i małej wygody przewożenia, nie da się zastosować w każdej sytuacji, na przykład wtedy, gdy mamy dużą odległość pomiędzy ramą roweru, a elementem, do którego chcemy go przypiąć. Krytycznym elementem szekli jest zamek, który powinien gwarantować brak możliwości rozwiercenia. Właściciele U-locków straszy się możliwością zaatakowania ich sprayem z ciekłym azotem, a gdy metal skruszeje rozbiciem uderzeniem młotka. Ten wariant należy raczej uznać za miejską legendę – nawet jeśli jest prawdziwa, to złodziej, który dysponuje takimi możliwościami technicznymi, będzie potrafił pokonać każde możliwe zabezpieczenie.

Istnieją także inne, alternatywne rozwiązania, na przykład zabezpieczenia w kształcie pantografu z hartowanymi elementami



stalowych, które można złożyć, bądź gigantyczne i piekielne ciężkie łańcuchy z hartowanej stali z potężnymi zamkami – ulubiona opcja kurierów rowerowych w Nowym Jorku. Zanim jednak je wybierze-
my, zastanówmy się, czy nie ważą więcej niż sam rower. Wybór, jak zwykle, należy do nas.

Bardzo ważna uwaga: nawet najlepsze zabezpieczenie świata nie pomoże, jeśli przypniemy nim rower do nietrwałego elementu, na przykład cienkiego płotu, słupka, mocowanego do chodnika za pomocą śrub, chwiejącego się znaku drogowego itp. Krótko mówiąc – jeśli złodziej łatwiej pokona element, do którego przymocowaliśmy rower, niż samo zabezpieczenie. Tym ostatnim zajmie się już na spokojnie, w swoim garażu. Dlatego myślimy, gdy przypinamy do czegoś rower. Jeśli tego nie zrobimy, złodziej z pewnością pomyśli za nas. To samo dotyczy tego, który element roweru mocujemy. Nie ma sensu przypinać koła, gdyż wtedy złodziej bardzo chętnie ukradnie resztę – zostawiając niezbyt wiele warte koło. Najlepiej, gdy zabezpieczymy ramę. Jeszcze lepiej, gdy zastosujemy dwa zapięcia: jedno do ramy, drugie do koła... i tak dalej.


Najlepsza rada? Albo nie zostawiamy roweru bez dozoru w ogóle, zapłaćmy kilka groszy na parking strzeżonym albo po prostu zastosujmy model holenderski – czyli po mieście poruszajmy się na jakimś rżęchu, którego nikt nie zechce ukraść. Dowcipni powiadają, że zabezpieczenie rowerowe jest tylko wtedy skuteczne, gdy jest więcej warte od samego roweru.





6 *Dura lex, sed lex,* czyli kodeks drogowy i inne przepisy¹

Rowerzystom, zwłaszcza tym młodszym i mniej doświadczonym (choć nie jest to wcale regułą), nader często wydaje się, że ich nie dotyczą żadne przepisy. W związku z tym jeżdżą tak, jak chcą: bez świateł po zmroku, pod prąd, straszą pieszych na chodnikach i czynią wiele innych głupot, stanowiąc nie tylko utrapienie dla innych, ale także zagrażając swemu własnemu zdrowiu, a nawet życiu. Tymczasem rowerzystę, tak samo, jak każdego innego uczestnika ruchu, na drogach publicznych² obowiązują określone przepisy ruchu drogowego – kodeks drogowy i różne rozporządzenia. Są one tak samo, a nawet może i surowiej, jak w przypadku kierowców, egzekwowane przez policję i straż miejską. Dlatego, zanim spowodujemy sytuację, która może nas dużo kosztować dosłownie i w przenośni, zapoznajmy się z podstawowymi zasadami poruszania się po drogach publicznych na rowerze. Pamiętajmy, że w konfrontacji ze stróżem prawa, nieznanomość przepisów nie będzie stanowiła okoliczności łagodzącej!

 Po pierwsze – trzeźwość! Co prawda ta pierwsza zasada dotyczy z zasadzie tylko dorosłych rowerzystów, ale warto o niej wspomnieć nawet w przypadku tzw. nieletnich. Niestety, zawar-

1 *Dura lex, sed lex* (łac): Twarde prawo, ale prawo – rzymska zasada prawnicza, oznaczająca, iż prawo stoi ponad wszystkim.

2 Droga publiczna – droga, znajdująca się pod odpowiednim zarządem dróg: gminnym, powiatowym, wojewódzkim lub krajowym. Jeśli nie jesteśmy tego pewni, najlepiej założyć, że droga publiczna to taka, przy której stoją znaki drogowe, choć czasem może to być mylące. Nietwardzone drogi leśne i polne zazwyczaj nie są drogami publicznymi, choć i z tym może być różnie. Najlepiej stosować ułatwiającą życie zasadę: na każdej drodze jadę zgodnie z przepisami ruchu drogowego.



tość alkoholu w wydychanym powietrzu jest obecnie przyczyną największej liczby zatrzymań rowerzystów przez policję. Tzw. próg alkoholowy wynosi 0,2 promila i jest to bardzo niewiele. Tak niewiele, że ludzie o typowej wadze ciała i prawidłowym trawieniu dużo ryzykują, wsiadając na rower nawet po 1 piwie, kieliszku wina czy najmniejszym kieliszku wódki. Zatrzymanie przez policję na rowerze po spożyciu alkoholu wiąże się z poważnymi konsekwencjami, np. możliwością odebrania prawa jazdy i utraty pracy, dlatego najlepiej stosować jasną, prostą zasadę: nigdy nie wsiaść na rower po spożyciu alkoholu.

👉 Po drugie – wyposażenie roweru! Rower powinien posiadać: białe światło stałe z przodu (nie migające!), czerwony okrągły odblask z tyłu plus światło czerwone stałe lub migające, jeden sprawny hamulec oraz dzwonek. W żadnej mierze nie są to warunki trudne do spełnienia i należy pamiętać, zwłaszcza przy zakupie roweru, aby uzupełnić jego wyposażenie w taki sposób, abyśmy nie mieli problemów w przypadku zatrzymania przez policję. Pamiętajmy, że sprzedawca nie jest zobowiązany do zaoferowania nam roweru, wyposażonego tak, aby był dopuszczony do ruchu po drogach publicznych.

👉 Po trzecie – uprawnienia! Wprawdzie do kierowania rowerem nie są one potrzebne osobom pełnoletnim, ale... Dzieci do 7 roku życia powinny być wożone przez rodziców, do 10 lat mogą jeździć pod opieką osób dorosłych. W wieku 10 lat mogą zdać egzamin na kartę rowerową, która przez osiem kolejnych lat uprawnia do jazdy na rowerze po wszelkich drogach. Takie egzaminy zazwyczaj organizowane są przez szkoły, więc trudno je przeoczyć. Oczywiście to, że jeździmy na rowerze, będąc pełnoletnim, nawet nie posiadając prawa jazdy, nie zwalnia nas z obowiązku przestrzegania przepisów drogowych.

👉 Po czwarte – inni uczestnicy ruchu! Rowerzyści są często nie lubiani przez innych uczestników ruchu dlatego, że zachowują



się tak, jak gdyby byli wśród nich najważniejsi. Dotyczy to zarówno ich podejścia do tych słabszych (pieszych), jak i – o dziwo – tych silniejszych (kierowców). Generalnie, rowerzyści powinni poruszać się drogą publiczną, ewentualnie drogą rowerową (jeśli taka akurat jest), a chodnikiem tylko pod bardzo szczególnymi warunkami, o których mowa poniżej. Jazda chodnikiem, „bo tak się nam podoba” albo dlatego, że „czujemy się niepewnie wśród samochodów” niestety, jest zabroniona, nie wspominając już o braku kultury w postaci agresywnej jazdy względem pieszych. Zwłaszcza na ciągach pieszo-rowerowych (oznakowanych za pomocą charakterystycznych, niebiesko-białych tablic, przedzielonych pośrodku), nie wspominając już o chodnikach, to pieszy ma pierwszeństwo i rowerzysta w każdej sytuacji powinien mu ustępować. Gdy pokonujemy przejście (nomen-omen „dla pieszych”) powinniśmy bezwzględnie zsiąść z roweru, choć mało któremu rowerzyście się to podoba. Wracając natomiast do kierowców: powinniśmy ich z właściwym wyprzedzeniem informować o każdym manewrze, który mamy zamiar wykonać – i to we własnym, dobrze pojętym interesie. W innym przypadku grozi nam nie tylko kalectwo, ale nawet śmierć! Jazda po zmroku właściwie oświetlonym rowerem jest nie tylko spełnieniem wymogu prawnego, ale może uratować nam życie. Zupełną oczywistością wydaje się wymóg jazdy na rowerze możliwie najbliżej prawej krawędzi jezdni, choć jest on trudny do spełnienia, gdy blisko tej krawędzi są koleiny lub źle zabezpieczone studzienki. Nieobowiązkowe są natomiast kamizelki odbłaskowe oraz kaski. Tyle, że są to rzeczy absolutnie genialnie przyczyniające się do bezpieczeństwa rowerzystów. Nie chcemy ich stosować? Ależ proszę bardzo – zgodnie z zasadą: nasze zdrowie w naszych rękach.

👉 Po piąte: nowe przepisy! Weszły one w życie latem 2011 r. i nieco zbliżyły sytuację prawną rowerzystów polskich do tych z krajów Europy Zachodniej. Co konkretnie się zmieniło? Otóż rowerzysta zyskał możliwość poruszania się po chodniku nie tylko

wtedy (jak to miało miejsce dotychczas), gdy ma on przynajmniej 2 m szerokości, a prędkość dopuszczalna na drodze wynosi ponad 50 km/h, ale także wtedy, gdy panują złe warunki atmosferyczne, ulewa lub śnieżyca itp. Teraz można także wyprzedzać z prawej strony pojazdy stojące w korkach lub poruszające się wolniej od roweru. Kierowca, skręcający w drogę poprzeczną, musi przepuścić rowerzystę, którego tor jazdy przetnie się z jego torem. Kierowcy mieli dotąd tendencję do zajeżdżania rowerzystom drogi w ten sposób, że najpierw ich wyprzedzali, a chwilę potem skręcali w prawo. Teraz rowerzyści, przed wjazdem na skrzyżowanie, mają prawo poruszania się środkiem pasa ruchu, co uniemożliwi kierowcom te niebezpieczne praktyki. Na jezdniach zostały dopuszczone pasy do jazdy na rowerze (także tzw. kontrapasy, do jazdy przeciwnie do ruchu innych pojazdów) oraz tzw. śluzy rowerowe na skrzyżowaniach, które pozwalają rowerzystom na czerwonym świetle zająć miejsce przed stojącymi samochodami. Najbardziej kontrowersyjna nowość dotyczy możliwości jazdy rowerzystów obok siebie, gdy nie stwarza to zagrożenia na jezdni. Kto odpowie na pytanie: jak właściwie ocenić stan zagrożenia? Jeszcze jeden nowy przepis ułatwił życie rowerzystom: legalizacja przyczepek rowerowych. Nie chce się wierzyć, iż do niedawna można było być za ich używanie ukaranym mandatem.





7 Mapy i nawigacja satelitarna

Każdy, kto choć przez krótki czas miał do czynienia z turystyką rowerową, na pewno przyzna, że kluczową rolę w planowaniu każdego wyjazdu rowerowego pełni odpowiednia mapa i umiejętność posługiwania się nią. O ile sportowiec może polegać na jednej lub kilku odpowiednio ułożonych do jego potrzeb tras i jeździć po nich raz za razem, o tyle turysta ma coś z odkrywcy – ponieważ często wybiera trasy, których nie zna i nigdy ich wcześniej nie przemierzał. Żeby jednak wiedzieć jak trafić tam, gdzie chcemy dojechać i żeby przy okazji odwiedzić ciekawe miejsca, nie wystarczy nam byle jaka mapa. Powinna być to mapa w odpowiedniej skali i zawierająca odpowiednie dla nas informacje. Jak poznać, że dana mapa będzie dobra właśnie dla nas?

Podstawowym parametrem, które określa mapę, jest jej skala, zwana także podziałką. Skala to – w dużym uproszczeniu – stosunek odległości na mapie do odpowiadającej jej odległości w rzeczywistości. I tak, jeśli 1 cm na mapie odpowiada 1 km w terenie, wtedy taką mapę nazywamy „setką” (1: 100 000), jeśli 2 km – „dwusetką” (1: 200 000) itd. Drugim parametrem jest rodzaj informacji, jakie dana mapa zawiera. Tak więc mamy mapy administracyjne, polityczne, fizyczne, pogodowe. Oczywiście niniejszy poradnik skierowany jest do turystów, dla których najlepsza mapa będzie turystyczna czyli taka, która wskazuje drogi i ścieżki, ciekawe miejsca, szlaki turystyczne, miejsca noclegowe itp. Niestety, nie zawsze mamy możliwość dostępu do akurat takiego typu mapy. Ogólnie rzecz ujmując, każdemu turyście najbardziej przydatna powinna być mapa topograficzna, czyli taka, która pokazuje specyficzne ukształtowanie terenu oraz rodzaj roślinności, jaki na nim występuje. Jaka mapa najlepsza będzie natomiast dla

cyklisty? To zależy od tego, jaki rodzaj turystyki uprawia. Oczywiście najłatwiej pójść do księgarni i poprosić o wyspecjalizowaną mapę danego terenu dla rowerzystów. Niestety, nie zawsze akurat taką można dostać, a poza tym – nie zawsze mapa, która nosi przymiotnik „rowerowa” na okładce, tak naprawdę nadaje się do użytku przez rowerzystów.

Do eksploracji stosunkowo niewielkiego obszaru, zwłaszcza tam, gdzie brak utwardzonych dróg i traktów, np. przy uprawianiu turystyki rowerowej górskiej, im dokładniejsza mapa, tym lepiej. W zasadzie jednak skala 1: 50 000 (pięćdziesiątka) powinna w zupełności wystarczyć. Mapa o takiej dokładności pozwoli na poruszanie się nie tylko znakowanymi szlakami, ale także poza nimi, dając możliwość rozpoznania miejsca naszego aktualnego przebywania po charakterystycznych elementach ukształtowania terenu. Jest to skala wygodna do przeliczania odległości także dla pieszych turystów górskich, stąd duża popularność właśnie tej skali w wydawnictwach, dotyczących polskich, czeskich i słowackich. Inna sprawa, że większość „pięćdziesiątek” (nawet tych wojskowych) posiada obecnie naniesione szlaki turystyczne, a więc to, co turystę powinno interesować najbardziej.

Do uprawiania typowej turystyki wycieczkowej z powodzeniem powinny wystarczyć mapy w skalach od 1:75 000 do 1:200 000. Są to najpopularniejsze skale. Przy założeniu, iż pokonujemy kilkadziesiąt kilometrów drogami o niedużych trudnościach terenowych, dokładniejsze mapy sprawiłyby, że bardzo szybko wyjechalibyśmy poza ich teren. W ten sposób musielibyśmy wziąć ich kilka, co niepotrzebnie zwiększyłoby ciężar bagażu, nie wspominając nawet o kosztach.

Długodystansowemu podróżnikowi z sakwami, poruszającego się głównie utwardzonymi drogami, w zasadzie wystarczy zwyczajna mapa samochodowa o skali 1:500 000 – 1:1 000 000. Nie tylko rowerowi globtroterzy, ale także zwyczajni wakacyjni



cykloturyści, potrafią pokonywać podczas wielodniowych wypadów tysiące kilometrów, a więc zabieranie ze sobą dziesiątek dokładnych map topograficznych, raczej nie miałoby sensu.



Dobór mapy to jedno, odpowiednie dbanie o nią to drugie. Ostatnio w sprzedaży pojawiły się mapy laminowane, odporne nie tylko na zniszczenie, ale także na wilgoć. Niestety, są one nie tylko drogie, ale także ciężkie. Lepszym rozwiązaniem wydaje się więc zakup specjalnego mapnika z folii, w którym mapę można używać wiele dni bez obawy jej zniszczenia. Niektóre sakwy, montowane na kierownicy roweru, wyposażone są w przypinany mapnik, który nie tylko chroni mapę, ale także pozwala na korzystanie z niej w czasie jazdy, bez odrywania rąk od kierownicy.

Oczywiście właściwe posługiwanie się mapą wymaga nie tylko wyobraźni, ale także pewnej wiedzy, którą powinien zapewnić program szkoły podstawowej. Jest natomiast prostszy, choć znacznie droższy sposób na orientację w terenie i podążanie

wcześniej zaplanowaną drogą – nawigacja satelitarna. Tradycjonaliści co prawda twierdzą, że nawet najlepszy odbiornik GPS nie zastąpi dobrej mapy i umiejętności jej używania, ale przy gwałtownie rosnącej liczbie dostępnych map cyfrowych i spadającej cenie turystycznych odbiorników do nawigacji, stają się one powoli coraz większą konkurencją dla swych analogowych odpowiedników.



Trudno przewidzieć, czy technologia GPS wyprze z rynku mapy tradycyjne. Wydaje się to wątpliwe. Największe zalety tradycyjnej mapy to niska cena i łatwość obsługi. Korzystanie z odbiornika GPS wymaga pewnej wprawy oraz pamiętania o naładowaniu baterii. Podobnie jak każde inne elektroniczne urządzenie, odbiornik GPS może się nieoczekiwanie zepsuć, pozostawiając nas na łasce gwiazd, ewentualnie mchu rosnącego ponoć po północnej stronie drzew i kamieni. Technologia GPS może bardzo pomóc, do końca nie zastąpi jednak ani mapy, ani tym bardziej pewnych podstawowych wiadomości na temat orientacji w terenie.

Aby odnaleźć się na mapie, rowerzysta zazwyczaj musi się zatrzymać, wyjąć mapę, rozłożyć ją... A jeśli wieje i pada? Jest jeszcze

jedna delikatna kwestia. Otóż, niestety, coraz mniej ludzi potrafi właściwie korzystać z mapy. Chodzi tu nie tylko o zorientowanie mapy w terenie, czyli ustawienia jej zgodnie ze stronami świata, ale także o odnalezienie swojej pozycji w gąszczu tajemniczych symboli. GPS mruga do nas przyjaźnie kursorem, który nie pozostawia wątpliwości co do tego, gdzie się znajdujemy. Do korzystania z małego ekranika GPS trzeba się jednak przyzwyczaić.

Przed wyborem odbiornika GPS musimy się przede wszystkim zastanowić, jakie będzie miał on zastosowanie. W tym miejscu nie ma sensu pisać o rozpowszechnionych, także w naszym kraju, GPS-ach samochodowych, gdyż są one mało przydatne w terenie. Dla rowerzysty liczy się rozmiar i waga, niski pobór mocy oraz jak największa dokładność. Takie warunki spełniają urządzenia typowo turystyczne. Małe i lekkie, rozmiarem i kształtem przypominające telefony komórkowe, zasilane są z baterii, na których potrafią działać kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt godzin. Można je powiesić na szyi, doczepić do plecaka bądź paska od spodni lub przymocować do rowerowej kierownicy. Nie posiadają interfejsu głosowego, który zużywa zbyt wiele energii, ale nawigacja odbywa się za pośrednictwem wskazań na ekranie, ewentualnie sygnalizowanych odpowiednimi dźwiękami ostrzeżeń. Najdroższe odbiorniki wyposażone są w kompas elektroniczny oraz wysokościomierz barometryczny – o przydatności tych urządzeń sympatyków dwóch kółek z pewnością nie trzeba przekonywać. GPS-y turystyczne mogą mieć wyświetlacz monochromatyczny lub kolorowy. Do tych ostatnich zazwyczaj można wgrać mapę, na której tle możemy zobaczyć naszą aktualną pozycję. Na razie są to zazwyczaj tzw. mapy wektorowe, a więc elektroniczne, dużo mniej



atrakcyjne wizualnie niż papierowe. Natomiast ich dokładność sięga kilku metrów, podczas gdy tradycyjne potrafią pomylić się nawet o sto lub więcej. Najdroższe urządzenia mają możliwość wgrania skanów map tradycyjnych i kalibracji ich w taki sposób, aby w jak najwierniejszy sposób naśladowały swoje cyfrowe odpowiedniki, ale jest to raczej zabawa w sensie estetycznym i z prawdziwą dokładnością, na jaki stać mapę cyfrową, nie ma



nic wspólnego. Mapa w odbiorniku GPS nie jest jednak aż tak niezbędna, jak by się mogło wydawać. Tak czy inaczej, „bezmapiowiec” ma wbudowany prosty podkład, pokazujący najważniejsze drogi i miejscowości. Nawet jeśli zagubimy się w lesie, możemy odnaleźć na ekranie naszego urządzenia najbliższy znany nam punkt i podążać w jego kierunku. Inna sprawa, że każde urządzenie GPS zapamiętuje trasę, po której się poruszamy, w postaci kolejnych punktów w układzie współrzędnych. Odpowiednie oprogramowanie, będą-

dące w standardowym wyposażeniu typowego turystycznego GPS-a, pozwala na nawigację z powrotem po tej samej trasie, po której się poruszaliśmy.

Z dostępem do map, zwłaszcza tych dokładniejszych, bywa różnie. Istnieje szeroki wybór map drogowych, choć musimy oczywiście pamiętać, że konkretny model odbiornika zazwyczaj obsługuje tylko określone formaty plików. Z mapami dokładniejszymi, a więc topograficznymi, jest w naszym kraju dużo gorzej. Na rynku jest kilka propozycji komercyjnych map Polski z przydomkiem TOPO, choć zazwyczaj z prawdziwą mapą topograficzną mają one, niestety, niewiele wspólnego. Możemy także korzystać z darmowych map opracowanych przez entuzjastów nawigacji satelitarnej na podstawie popularnych WiG-owskich „pięćdziesiątek” i „setek”.

Jeśli nawet nasz odbiornik nie posiada funkcji obsługi mapy, trasę przebytej drogi możemy zobaczyć na tle mapy dostarczonej wraz z oprogramowaniem albo dowolnej zeskanowanej mapy papierowej. W tym ostatnim przypadku ważne jest jednak to, żeby była ona zgodna z układem współrzędnych GPS. Taką informację znajdziemy zazwyczaj na jej okładce. „Ślad” naszej wycieczki możemy także umieścić w sieci bądź wysłać do znajomych e-mailem. W ten sposób inna osoba posiadająca urządzenie GPS może podążyć dokładnie tą samą drogą, nawet nie znając terenu. W zależności od modelu możemy także zobaczyć profil wysokości trasy, czas przebycia danego odcinka i alternatywne, łatwiejsze lub szybsze warianty. Możliwości są praktycznie nieograniczone. W Internecie istnieje wiele portali, na których rowerzyści mogą się wymieniać plikami ze śladami GPS.

Coraz częściej na rynku telefonów komórkowych pojawiają się modele wyposażone dodatkowo w funkcje nawigacji satelitarnej. Trzeba jednak uważać i czytać wszystkie informacje zamieszczone drobnym drukiem. Sprzedawca w sklepie rzadko poinformuje nas

z własnej woli, że dokładność nawigacji w komórkach jest dużo mniejsza od tej w urządzeniach specjalistycznych i nie przekracza 25 m! Nieco lepiej wygląda nawigacja w smartfonach wyposażonych w duży, kolorowy wyświetlacz. Niestety, piętą achillesową zarówno zwykłych komórek, jak i smartfonów, zwłaszcza dla rowerzystów, jest delikatność tego typu sprzętu oraz duży pobór mocy, a co za tym idzie – krótki czas działania baterii. Zanim więc technologia zasilania dogoni w rozwoju technologię nawigacji, gps-em w komórce możemy się posłużyć w samochodzie, po podłączeniu jej do gniazda ładowarki, lub co najwyżej ją użyć, aby w mieście znaleźć najbliższy bankomat. W terenie, na wielogodzinnej, nie wspominając o wielodniowej wycieczce, niewiele nam ona pomoże.





8 Sztab, czyli jak planować wycieczki

Nawet najlepszy rower, odpowiednio przygotowany i wyposażony, sam nie wymyśli wycieczki i nas na nią nie zabierze, tak więc pewne czynności przygotowawcze musimy poczynić sami. Jeśli dotąd nie mieliśmy nic wspólnego z planowaniem jakichkolwiek, nawet najkrótszych wypadów rowerowych, warto zobaczyć, jak to robią inni, bardziej doświadczeni. W tym celu najpierw przeszukujemy listę naszych kontaktów, aby ustalić, kto z naszych znajomych jeździ na rowerze i ma już jakieś doświadczenie w tym zakresie. Jeśli nikogo takiego nie znajdziemy, wtedy warto zajrzeć do Internetu. Z pewnością w najbliższej okolicy znajduje się siedziba jakiegoś oddziału lub koła PTTK, w którym z pewnością – wszak rower jest ostatnio bardzo modny – znajdują się rowerzyści, którzy zapewne chętnie powitają nową osobę w swym gronie. Decydując się na taki krok, możemy być niemal pewni, iż trafimy pod dobre skrzydła, a nowo nabyte umiejętności będą miały wiele wspólnego z prawdziwą turystyką, a nie jedynie bezmyślnym połykaniem kilometrów. Jeśli jednak w pobliżu nie znajdziemy żadnej struktury PTTK, na pewno w taki lub inny sposób dotrzemy do jakiegokolwiek lokalnej społeczności, która skupia się pod sztandarem uprawiania turystyki kolarskiej – w dobie coraz łatwiejszego dostępu do sieci jest to bardzo popularny sposób na kontaktowanie się ludzi o podobnych zainteresowaniach.

Jeśli jednak dysponujemy już pewnym doświadczeniem wycieczkowym lub po prostu cenimy dochodzenie do wszystkiego samemu, warto pamiętać o kilku ważnych zasadach:

Kilometraż. Nie przesadzajmy z długością planowanych wycieczek i dostosujmy ją do naszej kondycji, możliwości rowe-



ru, pogody, pory roku itp. Niewłaściwie zaplanowana wycieczka potrafi na długo zniechęcić do roweru, a przecież nie o to nam chodzi. Dlatego warto zaczynać od wycieczek krótkich, najwyżej kilkunastokilometrowych, zaczynających się i kończących na progu naszego domu. Oszczędzi to nie tylko nasz czas, ale i przysgotuje nas do nieco ambitniejszych wyzwań, a w razie ewentualnej awarii, której nie damy rady usunąć w terenie, pozwoli na powrót do domu w rozsądnym terminie.

Nawierzchnia. Planując trasę wycieczki, zwracajmy uwagę, po jakiego rodzaju drogach będzie ona przebiegać. Dużo mniej czasu zabierze nam pokonywanie gładkich dróg asfaltowych, niż tej samej długości dróg polnych czy leśnych. Także ogólne ukształtowanie terenu ma duże znaczenie: dzienny dystans, jaki będziemy w stanie pokonać w terenie górzystym, z pewnością będzie znacznie krótszy od tego, na który będziemy mogli sobie pozwolić w terenie nizinnym.

Rodzaj roweru. Jeśli dysponujemy jednym rowerem, warto trasy wycieczek dopasować do jego możliwości. I tak na rowerze z oponami szosowymi nie wybierajmy się na trudne terenowosćieżki, z kolei na rowerze górskim „obutym” w szerokie, ciężkie opony na terenowym bieżniku nie ma raczej sensu pokonywać setek kilometrów gładkich, asfaltowych szos. Pamiętajmy jednocześnie, iż charakter roweru bardzo łatwo zmienić za pomocą zmiany rodzaju opon. I tak do zwykłego roweru turystycznego z pewnością znajdziemy opony z prawdziwie terenowym bieżnikiem, a do „górala” – cienkie, szosowe „szytki”. Znacznie mniejszy koszt od kupna nowego roweru, a po co się męczyć?

Pogoda i pora roku. Wiadomo, że latem dzień jest dłuższy niż zimą, a i warunki termiczne pozwalają na dłuższą radość z jazdy rowerem. Powinniśmy więc tak zaplanować wycieczkę, aby nie wrócić głęboką nocą, przemoczeni, przemarznięci na kość itp. Tutaj dużo zależy nie tylko od zaplanowanego dystan-

su, ale także odpowiedniego wyposażenia w odzież i oświetlenie. O ile w ciepły dzień, gdy prognoza pogody jest optymistyczna, możemy pozwolić sobie na oszczędność w ciężarze bagażu, o tyle w chłodnej aurze zawsze musimy się przygotować tak, jakbyśmy mieli spędzić całą noc na dworze.

Inni uczestnicy wycieczki. Jeśli planujemy wyjazd w grupie, należy bezwzględnie przestrzegać zasady dopasowania tempa i kilometrażu wyjazdu do najsłabszego członka zespołu. Inaczej rzecz ujmując, możliwości grupy rowerzystów można przyrównać do łańcucha rowerowego: co z tego, jeśli większość jego ogniw jest w świetnym stanie. Wystarczy, iż jedno pęknie i dalsza jazda jest niemożliwa. Przed zorganizowaniem wyjazdu warto także pamiętać o tym, aby możliwie dobrze dobrać jego uczestników pod względem kondycyjnym. Jeśli tego nie zrobimy, z pewnością nie wszyscy czerpać będą taką samą przyjemność z jazdy. I jeszcze jedno: starajmy się utrzymywać kontakt z turystami o podobnych zainteresowaniach. Jeśli najbardziej lubimy zwiedzać miejskie zabytki, niekoniecznie po drodze będzie nam z miłośnikiem dzikiej przyrody itp.

Komunikacja w grupie. Zanim wybierzemy się w trasę, upewnijmy się, że wszyscy mają ze sobą naładowane telefony komórkowe i że każdy ma w pamięci swego telefonu numery do pozostałych uczestników. Zapobiegnie to wielu niepotrzebnym „nerwówkom” w trakcie wycieczki i pozwoli na bezproblemową realizację planu w razie nieprzewidzianych okoliczności.

Bagaż. Generalnie nie zabierajmy niepotrzebnych rzeczy, ale pamiętajmy o apteczce, tzw. reperaturce, kurtce przeciwdeszczowej, lampkach, dokumentach, pieniądzach, ewentualnych biletach i prowiancie na drogę, względnie aparacie fotograficznym. Nadmiar niepotrzebnych rzeczy uczyni nas ociężałymi i mało wydolnymi. Cóż, do sprawnego i właściwego pakowania się dochodzi się często długoletnią praktyką.



Stan techniczny roweru. Przed wyjazdem (najpóźniej w przeddzień, nie tego samego dnia) warto sprawdzić podstawowe podzespoły roweru: koła (czy nie pękła żadna szprycha, czy mamy powietrze w oponach), hamulce i przerzutki (czy działają prawidłowo), łańcuch (czy jest nasmarowany) i wszystkie śruby, zwłaszcza te mocujące bagażnik. Maja one tendencję do odkręcania się i gubienia w najmniej spodziewanym momencie, więc warto zwrócić na nie szczególną uwagę i zawsze mieć chociaż jedną w zapasie. Niezmiernie ważne jest oświetlenie, nawet, jeśli planujemy powrót za dnia: jeśli używamy lampki na baterie, sprawdźmy, czy te ostatnie nie są wyczerpane. W przypadku, gdy używamy akumulatorów, naładujmy je.

Orientacja w terenie. Nie zapomnijmy o mapach, kompasie lub odbiorniku nawigacji satelitarnej. Bez nich wycieczka w nieznanym terenie może zamienić się w sztukę przeżycia.

Zabezpieczenie przeciw kradzieży. Nawet, jeśli nie planujemy zwiedzania lub zakupów na trasie, zabierzmy ze sobą chociaż jedno lekkie zapięcie: pozbawi ono nas niepotrzebnego stresu w sytuacji, jeśli jednak z jakiegokolwiek powodu przyjdzie nam zostawić chociaż na chwilę rower bez dozoru.

Czas. Nie przygotowujmy niczego na ostatnią chwilę, gdyż pośpiech nie jest dobrym doradcą! Trasę wycieczki planujmy tak, aby w jej trakcie mieć czas na przerwy regeneracyjne i zwiedzanie plus przynajmniej godzinę na nieprzewidziane sytuacje: zablądzenie, awarię itp.

Dobry humor i optymizm. Nawet największe problemy w czasie wyjazdu rozwiążemy łatwiej, gdy podejdziemy do nich z odpowiednim nastawieniem. Nie snujmy czarnych wizji i nie psujmy sobie i innym wycieczki złym humorem – wszak wyjazd ma być przyjemnością a nie karą.





9 Jak ubierać się na rower?

Jednym z głównych problemów, jakie stają przed początkującym rowerzystą zaraz po zakupie roweru, jest kwestia ubioru. Poniżej garść przydatnych informacji, od ogółu do szczegółu.

★ **Swoboda** – Przede wszystkim, na rowerze musimy czuć się swobodnie. Jeśli tylko cokolwiek krępuje nasze ruchy, odbiera nam dużą część przyjemności z jazdy. Dlatego pierwszą zasadą wyboru ubrań na wycieczkę rowerową powinno być to, żebyśmy w tym, co wybierzemy czuli się po prostu wygodnie.

★ **Bezpieczeństwo** – jeśli to tylko możliwe, pamiętajmy, aby nasz ubiór był widoczny i bezpieczny. Dobrze, żeby nasza odzież miała jaskrawe kolory (w dzień) lub chociaż kilka elementów odblaskowych (w nocy). Na rowerze nie warto być ubranym zbyt skąpo – w razie wywrotki zdieramy własną skórę zamiast ubrania. No i kask – niech będzie przyzwyczajeniem takim samym, jak zapinanie pasów w samochodzie. W końcu nie mamy nic cenniejszego, niż głowa.

★ **Zwartość** – na rowerze lepiej sprawdzą się ubrania „przy ciele” niż luźne, swobodnie powiewające. Te ostatnie nie dość, że furkoczą na wietrze, obniżając naszą prędkość, to jeszcze łatwiej je zgubić lub niechcący wkręcić, na przykład w szprychy kół.

★ **Oddychalność** – jeśli mamy na rowerze jechać w ubraniach przylegających do ciała, dobrze byłoby, żeby były one oddychające. Bycie spoconym na rowerze to nic przyjemnego, poza tym łatwo się przeziębic. Oczywiście na rowerze często trudno uniknąć spocenia, na przykład na długim górskim podejździe, ale wtedy – gdy np. osiągniemy przełęcz – oddychający ubiór sprawi,



że szybciej „odparujemy”, niż wtedy, gdy mam na sobie coś nieoddychającego. Uwaga: mieszanie warstw odzieży oddychającej i nieoddychającej zniweczy całe założenie: oddychająca bluza, założona pod ortalionową kurtkę, i tak będzie przepocona. Ubierajmy się więc z głową,

★ Nieprzemakalność – do pogody, nawet tej zapowiadanej jako idealna, powinniśmy mieć ograniczone zaufanie. Dlatego zawsze warto mieć ze sobą coś przeciwdeszczowego. Idealnie, gdy jest to strój zarówno nieprzemakalny, jak i oddychający. To jednak dość drogie rozwiązanie. Jeśli nas na to nie stać – warto mieć chociaż zwykłą ortalionową kurtkę. Gdy złapie nas ulewa i związane z nią ochłodzenie, zawsze lepiej być spoconym pod kurtką niż przemoczonym do szpiku kości i przewianym.

★ Brak przesady – przesada w żadną stronę nie jest wskazana. Na rower nie warto ubierać się zbyt grubo (nawet zimą), ponieważ rowerzysta wydziela bardzo dużo ciepła. Tak więc jeśli jest chłodno – ubierajmy się niezbyt grubo, ale w miarę możliwości – oddychająco i nieprzewiewanie. Jednym z najmniej wskazanych strojów na rower jest gruby, klasyczny polar – bardzo łatwo się w nim przeziębic od przegrzania połączonego z przewianiem. Z kolei zminimalizowany strój latem może odwdzięczyć się poparzeniem słonecznym i przykrymi konsekwencjami przy upadku.

★ Wyczucie i styl – to coś, czego nie nauczycie się z żadnego poradnika. Warto mieć na rowerze swój własny, niepowtarzalny styl, niekoniecznie dyktowany zdjęciami z katalogów. Wybierając się na rower, warto dobrze przemyśleć nasz ubiór. Na przykład założenie na siebie krótkich spodenek i koszulki z przylegającej do ciała lycry w dniu, w którym mamy zamiar zwiedzać miasto i obiekty sakralne (w szczególności: cerkwie lub meczety) może sprawić problemy z wejściem do wnętrza. Z kolei zbyt skąpa odzież, założona zimą (bo „tak wygląda bardziej profesjonalnie”), może skończyć się poważnym przeziębieniem. I tak dalej...

A teraz – od stóp do głów, a właściwie odwrotnie:

Kask – powinien być obowiązkowym elementem stroju każdego rowerzysty – z rozsądku, ponieważ w wielu krajach, w tym także w Polsce, nie ma obowiązku jazdy na rowerze w kasku. Dobór właściwego kasku to niełatwa sprawa i dobrze, jeśli ktoś bardziej doświadczony nam w tym pomoże. Gdy już dobraliśmy odpowiedni rozmiar do obwodu naszej głowy i wyregulowaliśmy wszystkie paski i tasiemki (co trwa zwykle długo i jest nużące) – sprawdźmy, czy kask trzyma się sztywno na naszej głowie. Sztywno, ale bez przesady, inaczej po jakimś czasie zacznie nas boleć głowa. Nie może być też zbyt luźny, inaczej w przypadku kraksy zjedzie nam z głowy i jej nie ochroni. Dobrze, gdy kask ma dobrą wentylację – czyli jak największą liczbę jak największych otworów. Im kask lżejszy, tym szybciej o nim zapomnimy podczas jazdy. O atestach nie ma sensu pisać, ponieważ obecnie wszystkie kaski rowerowe, nawet te sprzedawane w supermarketach, muszą je posiadać. To, czy kask ma być wyposażony w daszek, czy nie, zależy wyłącznie od naszych osobistych preferencji. Daszek przydaje się, jak osłona przed słońcem (w pewnych sytuacjach) oraz jako zasłona przed deszczem. Za to warto, aby w przednich otworach kasku znajdowała się siateczka, która ochroni nas przed wpadającymi tam owadami.



Jeśli mamy zamiar jeździć na rowerze zimą, warto zaopatrzyć się w specjalną czapkę pod kask z cienkiego polaru, zakrywającą uszy, z nieprzewiewną warstwą z przodu.

Okulary – warto je mieć w każdą pogodę. Chronią oczy przed wysuszeniem od wiatru, przed owadami i deszczem. Jeśli

nie chcemy wozić kilku par, warto zaopatrzyć się w jedną, z wymiennymi szybkami: ciemnymi na słońce, białymi na noc, żółtymi na zmierzch i pochmurne dni. Warto zainwestować w okulary z prawdziwym filtrem UV, w przeciwny przypadku możemy uszkodzić rozszerzone źrenice, ukryte za ciemnymi szklami. Jeśli jesteśmy w kasku, po zdjęciu okularów nie ma z nimi co zrobić, bo przecież na włosy ich nie założymy. Dobrym pomysłem jest łańcuszek bądź tasiemka zakładana na zauszuki, która pozwoli na zawieszenie okularów na szyi i w ten sposób ochroni je przed zgubieniem. Osoby z wadą wzroku mogą kupić specjalne okulary z podwójnymi szklami – zewnętrznymi ochronnymi i zewnętrznymi – korekcyjnymi.

Coś na szyję – szyja i kark to często lekceważone części ciała. Niestudnie, ponieważ wystawione na działanie silnego słońca czy mroźnego wiatru, potrafią sprawić wiele cierpienia. Warto mieć zawsze na podorędziu jakąś chustkę, którą zasłonimy te wrażliwe miejsca.

Ręce – w ciepłe, letnie dni, wystarczą rękawiczki rowerowe bez palców. Nie tylko ochronią nasze ręce przed odciskami i urazami w razie wywrotki, ale także poprawią kontakt dłoni z kierownicą oraz zapewnią amortyzację drobnych drgań (bardzo dokuczliwą dla nadgarstków). Wygodnym patentem do łatwiejszego zdejmowania ciasnych rękawiczek są specjalne tasiemki, wszyte pomiędzy palcami.

Na chłodniejsze dni przydadzą się grubsze rękawice z pełnymi palcami. Nie mogą one być jednak zbyt ciasne, żeby nie utrudniać przepływu krwi – w mroźne dni może być to przyczyną poważnych odmrożeń!

Tułów – w ciepłe, letnie dni, kolarska koszulka lub bawełniany T-shirt wystarczą. W upalne, słoneczne dni, warto pomyśleć o jasnej, przewiewnej bluzce z długim rękawem, co uchroni nas

przed oparzeniami słonecznymi. Wraz ze spadkiem temperatury przydadzą się: cienki polar („setka”), nieprzewiewana bluza, najlepiej ze stójką (np. typu „soft-shell”), na końcu – nieprzemakalna kurtka z membraną oddychającą. Zakładanie większej ilości warstw na siebie podczas jazdy, nawet w silny mróz, nie ma raczej sensu. Za to czasami warto przebierać się na postoju – np. zimą w suche ciuchy, żeby nie zmarznąć.

Nogi – latem najwygodniejsze będą specjalne kolarskie spodnie z wkładką, zwaną przez kolarzy „pamperssem”. Nie chodzi jednak o to, żebyśmy załatwiali potrzeby fizjologiczne bez zsiadania z roweru, ale o to, żebyśmy nie obcierali wrażliwych części ciała o siodełko. Pod spodnie z wkładką nie zakładamy majtek, gdyż ich szwy mogą także spowodować obtarcia! Spodnie rowerowe, zarówno krótkie, jak i długie, mogą być do pasa lub na szelkach – co kto lubi. Spodnie mogą mieć luźny krój, przypominający standardowe spodnie, albo mogą być elastyczne, przyległe do ciała, w stylu wyścigowym. W zależności od potrzeby mogą być krótkie lub długie. Jeśli długie i szerokie – to warto zadbać, aby zabezpieczyć prawą nogawkę przed wkręceniem się w przednią zębatkę (korbę). Wystarczy ją podwinąć lub zastosować patent naszych ojców i dziadków – spinacz do suszenia bielizny. W mroźne dni warto założyć pod spodnie kalessony. Na zimę można kupić specjalne, zimowe spodnie rowerowe – wyposażone w warstwę oddychającą i nieprzemakalną z przodu i ocieplaną lycrę z tyłu.

Buty – ważne, aby miały w miarę grubą, sztywną podeszwę, zwłaszcza nie wyginającą się w dół. To ważne, ponieważ, w przeciwnym przypadku, już po kilku – kilkunastu kilometrach zaczną nas boleć stopy od nacisku na pedały. Oprócz tego nie ma jakichś szczególnych zastrzeżeń co do kształtu i formy obuwia. Latem najprzyjemniej będzie nam w sandałach, chociaż pamiętajmy, że wtedy w razie kraksy ryzykujemy większe obrażenia okolic stopy. Poza tym, słońce potrafi mocno spalić odsłonięte części, szcze-

gólnie palce i śródstopie. Z typowego obuwia najlepiej sprawdzą się adidasy (do chodzenia, nie do biegania), zimą – nawet buty górskie. Szczególnym przypadkiem są specjalne buty rowerowe z tzw. blokami w podeszwie, służącymi do wpięcia się w pedały. Zazwyczaj ich budowa jest specjalnie przystosowana do jazdy na rowerze i występują w różnych odmianach: od sandałów, poprzez sportowe obuwie na rzepy, turystyczne półbuty pod kostkę, także – za kostkę, na zimowych, wysokich butach z membraną oddychającą kończąc. Nie będzie to jednak tani wydatek, zwłaszcza uwzględniając dodatkowy koszt pedałów zatraskowych.





10 Co i jak jeść i pić, żeby dojechać?

Właściwe odżywianie to jeden z najważniejszych czynników, decydujących o naszym samopoczuciu w trakcie trwania i po zakończeniu rowerowej wycieczki. Mimo, iż jazda na rowerze to spory wydatek energetyczny, bynajmniej nie chodzi o to, aby przed wyjazdem „zjeść ile się da, to się jakoś dojedzie”. Taki i inne błędy żywieniowe mogą na przykład spowodować, że w trakcie wyjazdu „odetnie nam prąd” i nie będziemy w stanie kontynuować jazdy. Jak więc zaplanować dietę, aby z przyjemnością spędzić rowerowy wyjazd i nie być narażonym na żołądkowo-energetyczne sensacje? Poniżej garść porad.

👉 Po pierwsze: płyny! Wbrew temu, co mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka, odpowiednie przyjmowanie płynów ma znacznie większy wpływ na efektywność jazdy na rowerze niż jedzenie. W skrócie chodzi o to, aby nie dopuszczać do odwodnienia organizmu, które ma natychmiastowy i destrukcyjny wpływ na naszą formę. Najważniejsze w tym wszystkim jest to, iż organizm powiadamia nas o odwodnieniu, niestety, zbyt późno. Tak więc rowerzyści powinni generalnie pić dużo płynów, przynajmniej 2 litry dziennie: porządnie napić się przed wycieczką oraz często popijać niewielkie ilości płynów w trakcie jej trwania, nie dopuszczając do powstania uczucia pragnienia. Po zakończonym wysiłku powinniśmy najpierw po raz kolejny napić się do syta, a następnie poczekać z jedzeniem do momentu, gdy opuści nas pierwsze uczucie zmęczenia. Co pić? Najlepiej, jeśli mamy możliwość popijania na zmianę wody mineralnej (niegazowanej) oraz napojów izotonicznych (można na przykład przygotować dwa bidony). Jeśli cena gotowych izotoników nas odstrasza, łatwo przysto-

wać je samemu: wystarczy do wody dodać łyżkę miodu, trochę cytryny i szczyptę soli. Nieźle nawadniają także rozcieńczone soki owocowe. Napoje energetyczne dadzą szybki, ale krótkotrwały efekt, poza tym są niezdrowe, na przykład powodują nadciśnienie. Podobnie z kofeiną. Chociaż wielu rowerzystów chwali sobie brunatne napoje o smaku orzeszków cola, to jednak ich rzekome „cudowne działanie” polega raczej na szybkim dostarczeniu cukru do krwi, a nie kofeiny, co może pomóc przy dużym zmęczeniu.

👉 Po drugie: węglowodany, tłuszcze, białka! Węglowodany to inaczej cukry – są one podstawowym „paliwem”, które naszemu organizmowi dostarcza energii, niezbędnej do wykonywania wysiłku. Cukry dzielą się na proste – ich spożycie powoduje szybki, ale krótkotrwały przyrost energii (tzw. wysoki indeks glikemiczny), oraz złożone – które przyswajane są wolniej, choć działają znacznie dłużej (tzw. niski indeks glikemiczny). Cukry proste znajdują się zazwyczaj w produktach o słodkim smaku: np. w zwykłym białym cukrze, czekoladzie, batonach, miodzie, sokach owocowych, cięście oraz dżemach. Cukry złożone – już niekoniecznie. Znajdziemy je w np. mleku, jogurcie, mące, ryżu, ziemniakach, fasoli oraz owocach. Dieta rowerzysty powinna opierać się w głównej mierze na węglowodanach złożonych, które powinniśmy przyjmować na ok. 3 godziny przed wysiłkiem i ok. 30 minut po jego zakończeniu. Warto przy tym unikać ciężkostrawnych i ostro przyprawionych przypraw. Węglowodany proste powinny być natomiast stosowane z umiarem i tylko w trakcie jazdy – gdy czujemy, że potrzebujemy uzupełnić zapasy energii, która się wyczerpuje. Lepiej tutaj postawić na batonika z ziaren niż typowego, czekoladowego z nadzieniem.

Tłuszcze także potrzebne są rowerzyście, choć w rozsądnej ilości, ponieważ stanowią bombę kaloryczną. Ok. 1/3 dziennego zapotrzebowania na kalorie powinna pochodzić właśnie z tłuszczu. Źródłem tłuszczu (zdrowe są tzw. nienasycone, nasycone są

uznane za szkodliwe) są: olej, oliwa, mleko, mięso, parówki, masło, śmietana oraz sery.

Białka są niezwykle potrzebne dla budowania mięśni i są niezbędne przy długotrwałym, typowym dla uprawiania turystyki rowerowej, wysiłku. Znajdziemy je w: mięsie, roślinach strączkowych, mleku, jogurcie, serach, rybach oraz jajach.

Najlepszym śniadaniem rowerzysty są płatki owsiane, zalane jogurtem, ewentualnie z dodatkiem rodzynek lub innych suszonych owoców. „Hotelowe frykasy” w rodzaju białego pieczywa, jajecznicy lub (o, zgrozo!) smażonego bekonu prędkiej odłożą się w postaci doskonale widocznej pod trykotem kolarskiej koszulki fałdki niż pomogą nam efektywnie pedałowić.

Jedną z ulubionych obiadowych potraw cyklistów jest makaron. Zjedzony po południu dnia, poprzedzającego duży wysiłek (koniecznie al dente, czyli twarde, nie rozgotowany) będzie pozwolił dawkować energię dla organizmu przez cały dzień. Na przeciwnej szali znajduje się mięso, które, trawione bardzo długo, jest niezbyt efektywnym źródłem energii dla cyklisty, choć zupełnie go unikanie też nie jest rozsądne.

Kolacja – owszem, ale głównie złożona z węglowodanów złożonych i po nawodnieniu organizmu oraz chociaż krótkim odpoczynku po wysiłku.

👉 Po trzecie: witaminy! Są one ważne, między innymi dla odporności naszego organizmu przez infekcjami. Najlepiej, gdy źródło ich pochodzenia jest naturalne: głównie warzywa i owoce. Jednak w przypadku wielodniowych, wyczerpujących wyjazdów, podczas których nasza dieta bywa uboga, warto zażywać preparaty witaminowe, dostępne w aptekach pod różnymi postaciami, na przykład tabletek do połykania bądź rozpuszczania w wodzie.

👉 Po czwarte: turysta to nie sportowiec! Turysta rowerowy nie powinien wzorować diety na przepisach dla sportowców! Pamię-

tajmy, iż sport, zwłaszcza w swej wyczynowej formie, stawia na jak najlepszy wynik i co raz częściej nie ma to zbyt wiele wspólnego ze zdrowiem. Ponieważ turysta powinien między innymi dążyć do poprawy zdrowia, a nie jego utraty, dlatego takie pomysły, jak odżywki, żele i batony energetyczne, nie wspominając nawet o preparatach dopingujących, nie powinny nawet na chwilę znaleźć się w naszym menu.





Rowerzysta to nie wielbłąd, czyli co i jak pakować?

Po tak dużej dawce teorii – czas na rady nieco bardziej praktyczne. Gdy już mamy rower, wszelkie dodatkowe akcesoria, odpowiedni ubiór, sakwy lub odpowiedni plecak, mapę i (lub) odbiornik GPS, prowiant oraz zaplanowaną wycieczkę – czas wyruszyć! No dobrze, tylko jak to wszystko rozsądnie spakować tak, aby z jednej strony wziąć ze sobą wszystko, co niezbędne, z drugiej – nie przesadzić z ilością i nie zamienić się w jucznego wielbłąda, tracąc wszelką przyjemność z jazdy? Garść praktycznych porad dla początkującego turysty rowerowego poniżej.

Dokumenty, pieniądze, klucze – te rzeczy w zasadzie powinniśmy mieć zawsze ze sobą, także na rowerze. Klucze (te od domu) – to oczywistość, dokumenty potrzebne są zarówno w razie zatrzymania przez policję, jak i wtedy, gdy staniemy się uczestnikiem wypadku. Pieniądze (gotówka) mogą być potrzebne nie tylko na zakupy, ale także mogą okazać się niezbędne w przypadku, gdy będzie konieczność awaryjnego powrotu, na przykład gdy popsuje nam się rower. Karta bankomatowa lub kredytowa w takiej sytuacji mogą okazać się całkowicie nieprzydatne.

Mapa, kompas, GPS – na niezabieranie ze sobą akcesoriów, służących do orientacji w terenie, możemy sobie pozwolić tylko w przypadku, gdy wybieramy się na dobrze znaną nam trasę. W przeciwnym przypadku – nie zapominajmy przynajmniej o mapie. Dobrze, gdy zabezpieczona jest przed warunkami atmosferycznymi za pomocą mapnika lub po prostu schowana w foliową torebkę. Kompas może przydać się przy ustalaniu kie-

runków świata i pomóc w zorientowaniu mapy. Najłatwiej odnajdziemy drogę za pomocą turystycznego odbiornika satelitarnego pod warunkiem, że nas na niego stać. Niestety, to ciągle bardzo drogi zakup.

Telefon komórkowy – w zasadzie bezcenny, nie tylko w razie awarii czy wypadku. Dzięki niemu nasi najbliżsi będą spokojni, że nie dzieje się nam nic złego. Zaawansowany technologicznie telefon, zwany smartfonem, wraz z odpowiednim oprogramowaniem, może zastąpić drogi odbiornik gps. Sprawdźmy tylko, czy wytrzyma to bateria.

Coś nieprzemakalnego – pogoda często płata figle, a deszcz może spaść nawet wtedy, gdy nie został zapowiedziany w prognozach. Dlatego dla spokoju ducha warto zawsze zabierać ze sobą kurtkę lub pelerynę, chociażby w swej najbardziej minimalistycznej wersji: zwijanej w paczuszkę wielkości pięści, paczuszcze.

Reperatura – czyli zestaw do najważniejszych napraw. Absolutne minimum to: zapasowa dętka w odpowiednim rozmiarze i z właściwym rodzajem wentyla, pompka, także kompatybilna z naszymi wentylami, łyżka do zdejmowania opon (plastikowa, nie metalowa, żeby nie niszczyć obręczy), zestaw do naklejania łątek oraz rowerowe klucze – najlepiej pod postacią „syczoryka”, w którym znajdują się wszystkie najpotrzebniejsze ich typy i rozmiary. Dodatkowo warto pamiętać o zapasowych bateriach do naszych elektronicznych gadżetów.

Prowiant – przynajmniej 1,5 l płynów, np. dwa bidony, jeden z wodą, drugi z izotonikiem. W chłodniejsze dni naszym prawdziwym przyjacielem okaże się termos turystyczny. Do jedzenia, oprócz kanapek, warto zabrać jakieś warzywa lub owoce, np. surową marchewkę i jabłko, przy większym wysiłku – banana. Słodki baton doda nam energii, gdy opadniemy z sił.



Apteczka – minimum to plaster z opatrunkiem, opaska uciskowa, mała buteleczka z wodą utlenioną oraz węgiel w tabletkach (na rozwolnienie) i tabletki przeciwbólowe. Przy okazji, jeśli akurat mamy lato, warto pamiętać o jakimś środku przeciw komarom i meszkom oraz kremie do opalania.

Zapięcie do roweru – nigdy nie wiemy, gdy przyjdzie nam zostawić rower bez opieki, na przykład przed sklepem spożywczym lub w przedziale pociągu. W mieście warto dźwigać ze sobą ciężkie, najbezpieczniejsze U-Locki, łańcuchy i inne patenty, na wycieczkę po terenie i przez wioski wystarczy symboliczna linka.

Okulary – nawet, jeśli nie mamy wady wzroku, ochronią nasze oczy przed wysuszeniem, kurzem i owadami. Najwygodniejsze są w zestawach z trzema szybkami w różnych kolorach.

Aparat fotograficzny – podstawowe akcesorium każdego krajoznawcy. Jeśli jedziemy z plecaczkiem, wystarczy aparat kompaktowy, jeśli z sakwami – warto pokusić się o lustrzanekę z wymiennymi obiektywami.

W zasadzie to wszystko, co potrzebujemy na jednodniową wycieczkę rowerową. Oczywiście nikt nam pewnie nie zabroni wziąć



dodatkowych rzeczy, ale powinniśmy to dobrze przemyśleć. Przede wszystkim szczególnie zwracamy uwagę na ciężar naszego bagażu wtedy, gdy pakujemy się w plecakzek, na przykład w przypadku wycieczki terenowej na rowerze górskim. Każde 100 gram więcej na plecach to dodatkowe, niezdrowe obciążenie naszego kręgosłupa, a ten mamy tylko jeden – na zawsze. Jeśli wybieramy się na wycieczkę rowerem turystycznym z sakwami, zwłaszcza po utwardzonych drogach, wtedy możemy pozwolić sobie na więcej: na przykład lornetkę, zapasowe obiektywy, podkoszulek na przebranie itp.

Pakując się na wycieczkę, nad każdą rzeczą zastanówmy się, czy aby na pewno nam się przyda. Jeśli mamy wątpliwości – odłóżmy ją. Wszak turystyka to także sztuka pakowania się.





12 Jazda na rowerze w różnych warunkach klimatycznych

Kto z nas nie chciałby, żeby każdy wyjazd rowerowy wyglądał tak, jak na zdjęciach reklamowych producentów rowerów: słoneczna, ciepła i bezwietrzna pogoda, czyściutkie rowery, ciuchy prosto z pralki – miękkie i pachnące. Niestety, rzeczywistość bywa zupełnie inna. Klimat w naszym kraju, z różnicami temperatur pomiędzy zimą i latem dochodzącymi do dobrze ponad 50°C i zmiennymi kierunkami wiatrów, ze śnieżnymi zimami i upalnymi latami powodują, iż mamy do dyspozycji niezły poligon doświadczalny. Duża praktyka w wycieczkach po Polsce w różnych porach roku pomaga w łatwym dostosowaniu się do dalszych wypraw rowerowych w różne zakątki nie tylko Europy, ale i innych kontynentów. To jednak niewielka pociecha, gdy nie wiemy, jak przygotować się do jazdy w zmiennych warunkach atmosferycznych. Oczywiście własne doświadczenie jest najważniejsze, ale najpierw warto zapoznać się z teorią:

👉 Niewidoczny wiatr potrafi być zarówno największym przyjacielem, jak i zaciekłym wrogiem cyklisty. Nic w tym dziwnego, wszak każde, chociażby najmniejsze przyspieszenie, powoduje gwałtowny przyrost oporu powietrza. Jeśli jedziemy „z wiatrem”, wtedy pedałuje się nam lekko i przyjemnie, gdyż dosłownie pcha on nasz rower – i to za darmo! Znacznie gorzej, gdy przyjdzie nam pedałowac pod wiatr. Jeśli nie jest on zbyt silny, wtedy po prostu musimy włożyć nieco więcej energii w pedałowanie i cieszyć się tym, że w ten sposób spalamy więcej kalorii niż zazwyczaj. A co, jeśli musimy jechać pod bardzo silny wiatr? Jeśli jedziemy w pojedynkę, powinniśmy przede wszystkim pamiętać o tym,

aby niepotrzebnie nie siłować się z wiatrem – nie ma to sensu. Energii starczy nam najwyżej na krótki czas, a potem opadniemy zupełnie z sił. Dlatego z góry musimy założyć, iż jazda pod wiatr oznacza niższe tempo. Zmieńmy więc przerwatkę tak, aby wydawało nam się, iż moglibyśmy jechać na o jeden bieg „trudniejszej”. Dłuższa chwila jazdy z takim ustawieniem i tak zweryfikuje nasze możliwości. Wybierając taką technikę jazdy pod wiatr wydaje nam się, że pedałami kręcimy niepotrzebnego „młynka”, jednak lepsze to niż bezsilne mocowanie się z wiatrem na trudniejszym przełożeniu. Niezmiernie ważne jest także to, abyśmy pedałowali równomiernie, bez szarpania. Ponieważ mamy o wiele gorszą aerodynamikę od naszego jednoślada, warto pochylić się nad kierownicą tak, aby stawiać wiatrowi jak najmniejszy opór. Jeśli często podróżujemy samotnie szosami, warto do kierownicy dokupić tzw. lemondkę – w formie dwóch podłokietników, które ułatwiają długotrwałą jazdę w mocno pochylonej pozycji. Ważne jest także umiejętność rozłożenia bagażu. Jeśli jedziemy pod wiatr i mamy przednią sakwę na kierownicy, warto rozważyć przymocowanie jej do tylnej części roweru.

Efektywna jazda pod wiatr w grupie jest nieco łatwiejsza – pod warunkiem dobrej współpracy – takiej, jaką można zobaczyć na relacjach z kolarskich „tourów”. Jeśli jedziemy centralnie pod wiatr, wtedy „na szpicę” wysuwamy najsilniejszego rowerzystę, reszta jedzie za nim gęsiego. Po pewnym, umówionym czasie, dokonujemy kolejnych zmian osoby prowadzącej w taki sposób, aby każdy przez jakiś czas jechał na przedzie – jednak nie na tyle długo, żeby doprowadzić do zupełnego wyczerpania prowadzącego. Jeśli mamy w grupie osoby szczególnie słabe lub dzieci – raczej pomińmy je w kolejce do prowadzenia peletonu.

Jeśli wiatr wieje z ukosa lub z boku, warto – jeśli tylko warunki na drodze na to pozwalają – rozłożyć się w tzw. wachlarz. Wtedy każdy kolejny rowerzysta chroniony jest tylko częściowo, ale i tak

lepsze to niż samotne mocowanie się z wiatrem. Oczywiście w takim ustawieniu także dokonujemy zmian prowadzącego.

👉 Deszcz, zwłaszcza ten chłodny, także należy do największych przyjemności w pogodowym menu rowerowych turystów. Tym gorzej, że, jadąc na rowerze, nie tylko zwiększamy jego siłę działania, ale także jesteśmy ochlapywani przez sam rower, który zapewne w ten sposób mści się za wyflukiwanie smaru z jego podzespołów...

Co możemy poradzić na deszcz? Jest wiele praktycznych „patientów”. Przede wszystkim na każdą wycieczkę rowerową zabieramy sprawdzoną, nieprzemakalną kurtkę. Dobrze, gdy jest wygodna, lekka i oddychająca. Jeśli ma kaptur, w większej ulewie możemy go włożyć pod kask. Róbmy to jednak tak, aby nie zasłaniał on nam zbyt widoczności. Nieprzemakalne i oddychające spodnie są raczej drogim i ciężkim luksusem, lepiej zostawmy je w domu, a najlepiej w ogóle nie wydawajmy na nie pieniędzy. Zwykłe legginsy z polaru 100, pokryte warstwą lycry, będą zachowywały się na naszych nogach „hydrofobowo”, czyli napięcie powierzchniowe nie pozwoli im na przeniknięcie wody do naszej skóry. Nawet jeśli to nastąpi, na przykład na skutek pocierania rąk o legginsy – i tak polar sprawi, że nie zmarzniemy. Stopy podczas jazdy na rowerze nie pocą się tak, jak podczas marszu. Jeśli szybko nam one marzną w deszczu albo po prostu nie lubimy uczucia przemoczonych stóp, zanim zaczną padać, włóżmy pod nie (pomiędzy ewentualne skarpetki a buty) śniadaniowe woreczki foliowe. Przy pewnej wprawie będziemy mogli je tak umiejętnie zamaskować, że nie będzie ich widać. To samo z dłońmi – jeśli mają tendencję do szybkiego marznięcia, nawet najlepsze, najgrubsze rękawiczki nam nie pomogą. Wtedy warto zastosować (pod rękawiczki rowerowe) łatwo obecnie dostępne rękawiczki ochronne z folii lub lateksu. W czasie deszczu, zwłaszcza, gdy jest silny, bardzo ważna dla naszego bezpieczeństwa jest dobra widoczność.

Dlatego zawsze warto mieć na oczach okulary, w złej pogodzie z białymi lub żółtymi szybkami – uchroni nas to przed dostaniem się do oczu wody i piasku.

Tak, jak było wspomniane powyżej, także nasz własny rower potrafi nas niezłe zachłapać. Dlatego doświadczeni turyści stosują tylko i wyłącznie „pełne” błotniki, o długości przynajmniej połowy obwodu koła i nieco szersze od opon. Dobrze, gdy na końcach błotników znajdują się nieco szersze od nich „chłapacze”. Możemy je zrobić we własnym zakresie: wystarczy wyciąć z grubej gumy dwa trójkąty i przymocować je do błotników przy pomocy śrubek, opasek zaciskowych bądź kleju. Luksusem jest pełna osłona na łańcuch – przy okazji chroni ona przed wypłukaniem z niego smaru.

Gdy jesteśmy przy łańcuchu, pamiętajmy, aby podczas jazdy w deszczu częściej niż zwykle go smarować, gdyż deszcz, zwłaszcza w połączeniu z piaskiem, łatwo usuwa zbawienną, poślizgową substancję, spośród jego wrażliwych ogniw. Pamiętajmy także, że w deszczowych warunkach znacznie spada skuteczność hamulców, działających na obręcz – dlatego pomyślmy dwa razy, zanim zdecydujemy się na np. swobodną jazdę w dół stromym zjazdem. Podczas jazdy na rowerze, podobnie, jak ma to miejsce podczas jazdy samochodem, może występować zjawisko „aquaplanningu”, czyli utraty przyczepności opony do podłoża, spowodowanej zbyt dużą ilością wody pomiędzy bieżnikiem opony, a nawierzchnią drogi. Można się przed tym uchronić, kupując, dobre, wysokogatunkowe opony, których rowki w bieżniku są ustawione pod skosem w taki sposób, aby „wyrzucać” wodę na zewnątrz, nie dopuszczając do jej gromadzenia na powierzchni opony. No i jeszcze jedna, stara, dobra zasada: nigdy nie wjeżdżajmy niepotrzebnie w kałuże. Kryć się pod nimi mogą niewidoczne dla nas dziury i studzienki ściekowe, które mogą być przyczyną bardzo poważnych w skutkach wypadków.

👉 Na mrozie i po śniegu. Omawianie jazdy zimą początkującemu rowerzyście może wydać się absurdalnym tematem. Jak to – po co jeździć na rowerze zimą? Otóż lekarze już dawno udowodnili, że jazda na rowerze zimą jest znacznie zdrowsza i pożądana – ze względu na dobry wpływ na odporność organizmu – niż latem. Oczywiście pod warunkiem spełnienia pewnych, wcale niełatwych, warunków. Przede wszystkim jazda w chłodzie, połączonym z dużą wilgocą (np. marznący deszcz, śnieg) to duże wyzwanie dla roweru jako precyzyjnego mechanizmu i w takich warunkach jazdy trzeba znacznie częściej o niego dbać niż zwykle. To samo dotyczy nas samych. Musimy ubrać się odpowiednio, najlepiej nieprzemakalnie, nieprzewiewnie i oddychająco, choć nieprzesadnie grubo – sama jazda na rowerze dostarczy nam odpowiedniej ilości ciepła, choć pocujemy to dopiero po dłuższej chwili. Niestety, tanie patenty z workami foliowymi i lateksowymi rękawiczkami nie są odpowiednie na temperatury poniżej zera, gdyż mogą spowodować kumulację potu. Zamarznięty – np. podczas krótkiego postoju – może być przyczyna groźnych odmrożeń! Warto więc zaopatrzyć się w ciuchy z membraną oddychającą – odpłaci ona nam dobrym samopoczuciem i zdrowiem. Pod kask koniecznie zakładajmy czapkę, najlepsze są specjalne „czepki” z polaru i lycry, zakrywające uszy. Dbajmy o oczy – odsłonięte, niepotrzebnie się wysuszają, warto je także chronić przed słońcem, odbitym od śniegu.

Planując jazdę po śniegu i lodzie, zaopatrmy się w odpowiednie opony. Minimum to takie, które zrobione są z miękkiej gumy. Lepiej, jeśli są one wyspecjalizowane do warunków zimowych i są zaopatrzone w metalowe nity. Co prawda zwiększa to ich ciężar, ale wpływa także zbawiennie na ich przyczepność na śliskich nawierzchniach. Warto pamiętać o zasadzie, iż w śniegu lepiej radzą sobie opony o wysokim profilu, ale niezbyt szerokie. Te ostatnie powodują zbyt duże opory. Jest to jednak dobre rozwiązanie na drogi gruntowe i pokryte śniegiem i lodem asfalty – na „czarnej”



szosie nity będą nie tylko stawiały niepotrzebny opór i powodowały poślizg przy hamowaniu, ale także szybko poodpadają.

👉 Upał występujący latem w Polsce, jest często niedocenianym zagrożeniem dla zdrowia cyklistów. Tymczasem drobna nieostrożność w takich warunkach może spowodować groźne dla zdrowia skutki, np. udar słoneczny. Przede wszystkim powinniśmy pamiętać o ochronie głowy – kask w zupełności wystarczy, dobrzej, gdy ma daszek. Oprócz tego oczywiście są dobre okulary przeciwsłoneczne oraz krem z filtrem do smarowania odsłoniętych części ciała. Osoby o jasnej karnacji powinny sprawić sobie przewiewne, jasne ubrania z długimi rękawami i nogawkami – na wzór arabski. Będą one stanowiły najlepszą ochronę nie tylko przed poparzeniem, ale także będą nas chłodzić. Podczas upałów należy regularnie pić, nawet wtedy, gdy nie mamy na to szczególnej ochoty. Jeśli mamy wybór, wybierajmy do jazdy zacienione fragmenty drogi, zwłaszcza na podjazdach (o ile nie koliduje to z bezpieczeństwem). Powinniśmy także pamiętać o dość częstych odoczynkach – oczywiście w zacienionych miejscach.





13 Proste naprawy w terenie

Awarie sprzętu rowerowego, jak i każdego innego, to sól turystryki. Rower to dość skomplikowany mechanizm, więc nic dziwnego, że przydarzają mu się awarie i powinniśmy być do tego psychicznie i sprzętowo przygotowani. Ważne, aby awarie były niewielkie i żebyśmy byli w stanie sami sobie z nimi poradzić. Będzie to łatwe, jeśli zabierzemy ze sobą podstawowy zestaw naprawczy, zwany czasem reperaturką. Powinny się w niej znaleźć:

- ★ zapasowa dętka (uwaga na rozmiar i rodzaj wentyla – te dwie rzeczy powinny być takie same jak w dętce oryginalnej)
- ★ łyżki do opon (najlepiej dwie plastikowe)
- ★ łatki do klejenia dziur wraz z klejem i papierem ściernym
- ★ pompka
- ★ zapasowe klocki hamulcowe
- ★ zapasowa linka hamulcowa
- ★ klucze imbusowe o rozmiarach 3, 4, 5, 6 (najlepiej w zestawie typu scyzoryk)
- ★ klucz płaski rozm. 8/10
- ★ śrubokręt płaski i krzyżakowy
- ★ skuwacz do łańcucha (wygląda jak mini-imadło)
- ★ klucz do nypli (do centrowania koła)
- ★ smar do łańcucha
- ★ opona zapasowa, najlepiej zwijana – na dłuższe wyprawy.

Nie wiecie, jak wyglądają niektóre z narzędzi, wymienionych powyżej? Nic dziwnego, łyżka do opon nie wygląda jak łyżka do zupy, a klucz do nypli może mieć najróżniejsze kształty (w przeciwieństwie do samych nypli, czyli końcówek szprych, służących do wkręcania ich w obręcz koła). Zapytajcie w sklepie – każdy dobry sprzedawca pokaże i objaśni zasadę ich działania.



Gdy już jesteśmy – teoretycznie – zabezpieczeni przed większością rowerowych awarii, czas na nieco praktyki.

Wymiana lub łatanie dętki: rozepnij hamulec, żeby nie przeszkadzał (jeśli masz v-brake'i) i zdejmij koło (odkręć, jeśli jest mocowane na śrubę). Łatwiej pójdzie, jeśli przy zdejmowaniu koła odchylišz wózek przerzutki do tyłu, a koło wysuniesz do przodu.

Następnie ściągnij oponę. Uwaga, być może najpierw trzeba będzie odkręcić obręczkę, mocującą wentyl do obręczy. Do zdjęcia opony używamy tzw. łyżek. Pierwszą z nich wsadzamy pomiędzy oponę i obręcz i odchylamy na zewnątrz tak, aby opona wyszła z rowka, w którym się znajduje. Wtedy tę łyżkę blokujemy o jedną ze szprych, a drugą przesuwamy dalej pomiędzy oponą i obręczą, tę pierwszą wypychając na zewnątrz. Oponę zdejmujemy tylko z jednej strony – to już wystarczy, aby wyjąć przebitą dętkę. Teraz dokonujemy dokładnej inspekcji opony – najpierw wzrokowo od strony bieżnika, a następnie – dotykowo – od strony wewnętrznej, w poszukiwaniu przyczyny przebicia. Pamiętajmy, że winowajcą może być nawet prawie niewidoczny roślinny kolec. Jeśli się nam śpieszy, bierzemy nową dętkę, lekko ją pompujemy i delikatnie wkładamy do opony, zaczynając od montażu wentyla w otworze obręczy. Brzeg opony wciskamy z powrotem do obręczy (tu łyżki także bywają przydatne), następnie sprawdzamy, czy całość weszła na swoje miejsce i dopiero wtedy pompujemy oponę. Wkładamy koło z powrotem i zapinamy hamulec. Jeśli nie śpieszymy się, wtedy



po wyjęciu przebitej dętki i inspekcji opony, mocno pompujemy te pierwszą, aby zlokalizować dziurkę. Zazwyczaj powietrze ucieka z niej z wyraźnie słyszalnym sykiem. Jeśli jednak nic nie widać i nie słychać, zanurzamy kolejne odcinki napompowanej dętki w jakiejś cieczy (np. w kałuży), aby zobaczyć, z którego miejsca odrywają się pęcherzyki powietrza – tam jest właśnie dziurka. Osuszamy ten fragment dętki, matujemy go papierem ściernym, pokrywamy cienką warstwą kleju i odczekujemy 4-5 minut, a następnie na jakiś czas dociskamy łątkę (po uprzednim zdjęciu sreberka spod spodu, nie odrywajmy zewnętrznej folii!). Możemy także wykonywać ruchy na zewnątrz łątki, aby zminimalizować ryzyko powstania pomiędzy nią a dętką pęcherzyków powietrza – identycznie, jak czynimy z naklejkami. Reszta czynności taka sama jak poprzednio. Jeśli naprawiamy dętkę w miejscu biwaku, dobre jest od razu po tej czynności przejechać się na rowerze, aby zwulkanizować łątkę, czyli scalić ją z oponą. Jeśli zdejmujemy całą oponę, uważamy przy ponownym jej zakładaniu, ponieważ niektóre opony są kierunkowe, to znaczy należy je zakładać w odpowiednią stronę w zależności od tego, czy jest to przednie czy tylne koło. Wystarczy zwrócić uwagę odpowiednie strzałki na bocznej ścianie opony. Opony pompujemy do maksymalnej wartości, wskazanej także we wspomnianym miejscu.

Co zrobić, jeśli zapomnieliśmy narzędzi albo dziura w dętce jest zbyt duża, aby ją załatać? Wtedy wyjmujemy dętkę, oponę maksymalnie napychamy trawą lub sianem i ostrożnie docieramy do pierwszego miejsca, skąd możemy np. zabrać się stopem. Ta metoda raczej nie sprawdzi się przy ciężko załadowanym rowerze, np. sakwami, ponieważ możemy łatwo uszkodzić obręcz!

Regulacja przerzutek: jeśli czujemy, że przerzutki działają niewłaściwie, na przykład nie mogą się „wtrybić”, denerwująco terkocząc albo łańcuch nie wskakuje na skrajne przełożenia, czas na zajęcie się jedną z dwóch: tylną lub przednią przerzutką. Zanim zaczniemy cokolwiek kombinować, warto najpierw wykonać



kilka obrotów w każdą stronę śrubami baryłkowymi, znajdującymi się nieopodal wejścia linek sterujących do manetek. W większości przypadków ta prosta czynność za którymś razem pomaga. Jeśli jednak nie, obejrzyjmy przerzutki dokładnie, czy nie wkręcił się jakiś obcy element w którąś z zębatek, czy linki sterujące przerzutkami swobodnie przemieszczają się wewnątrz pancerzy, czy plastikowe kółeczka tylnej przerzutki się kręcą i czy nie mają startych zębów, czy łańcuch swobodnie się po nich przesuwają i czy wózek tylnej lub blaszka przedniej przerzutki nie są wygięte – wtedy należy je (z wyczuciem) wyprostować, na przykład przy pomocy klucza płaskiego. Jeśli ta inspekcja nic nie dała, wtedy czas na fachową regulację. Tę najlepiej jednak powierzyć komuś bardziej doświadczonemu od nas. Ostatecznie i z hałasującą przerzutką dotrzemy do kogoś, kto nam w końcu pomoże.

Wymiana klocków hamulcowych: najłatwiejsza jest w hamulcach obręczowych typu v-brake. Najlepiej, jeszcze na etapie zakupu roweru, postarać się o takie ze specjalnymi szufladkami, w które wsuwamy nowe klocki, bez konieczności używania narzędzi. Nie jest to drogie, a jakże praktyczne. Jeśli jednak nasze hamulce nie mają takiej opcji, wtedy potrzebny nam będzie klucz imbusowy. Najpierw rozpinamy fajkę hamulca. Sprawdzamy stan klocków, gdyż przyczyną słabego hamowania wcale nie musi być ich zużycie, ale np. rozregulowanie. Śruby imbusowe, mocujące klocki, są pojedyncze i regulują je jednocześnie w każdej płaszczyźnie, co jest łatwe i trudne jednocześnie. Jeśli zdecydujemy się na wymianę klocków, wtedy – po zastąpieniu starych nowymi – te ostatnie ustawiamy równoległe do obręczy i lekko kontrujemy śrubami tak, aby ich cała powierzchnia cierna znajdowała się na wysokości felg. Następnie jedną ręką ściskamy ramiona hamulca tak, aby klocki dotknęły obręczy, drugą – dokładniej dokręcamy śruby mocujące. Następnym etapem jest upewnienie się, iż obydwa ramiona hamulca pracują równomiernie. W tym celu zapinamy z powrotem fajkę prowadnicy linki i zaciskamy klamkę

hamulca. Jeśli nadal coś nie gra, do regulacji spoczynkowego odchylenia ramion służą małe śrubki ustawione na skos, które możemy dokręcić lub odkręcić śrubokrętem krzyżakowym. Gotowe!

Naprawa pękniętego łańcucha: pęknięcie łańcucha podczas wycieczki to duży stres nie tylko dla nowicjusza. Naprawić go możemy tylko wtedy, jeśli mamy przy sobie specjalne narzędzie naprawcze, zwane skuwaczem i nieco cierpliwości. Jeśli tak jest, musimy wyeliminować z łańcucha to ogniwo, które pękło, oraz sąsiednie. W tym celu umocujemy w imadełku ostatnie niezerwane ogniwo z blaszkami zewnętrznymi i wyciskajmy jego sworzeń ale tylko tyle, żeby pozostał on w zewnętrznej blaszce. W innym przypadku nie uda się nam już wcisnąć sworznia z powrotem. Gdy odejmiemy zerwane ogniwo, zakładamy łańcuch na najmniejsze zębatki korby i kasety, wysuniętym sworzniem w naszym kierunku i przystępujemy do jego wciskania. Robimy to powoli i z wyczuciem, co kilka obrotów skuwacza kontrolując, czy sworzeń nie wszedł za głęboko. Gdy sworzeń tkwi już w odpowiednim miejscu, należy przez chwilę powyginać naprawiany fragment łańcucha, aby zyskał on poprzednią giętkość. Gotowe!

Centrowanie koła: w terenie możliwe jest tylko wtedy, gdy koło dozna lekkiej kontuzji. Jeśli w wyniku jakiegoś nieszczęścia nasze koło wygląda, jak wiszący na gałęzi zegar z malowidła Salvadora Dali, raczej niewiele na to poradzimy. Jeśli jednak w wyniku uderzenia nasze koło zrobiło się lekko jajowate lub bije na boki, a my akurat mamy przy sobie klucz do szprych – warto spróbować – przynajmniej prowizorycznie poradzić sobie z tym problemem.

Jeśli koło bije na boki, wtedy odwracamy rower do góry kółkami i znajdujemy te fragmenty obręczy, które dotykają do klocków hamulca. Wtedy dokręcamy te nypły (czyli śrubki, służące do naciągania szprych, znajdujące się tuż przy obręczy), które znajdują się po przeciwnej stronie od wybrzuszenia. Pamiętajmy, aby dokręcać je odwrotnie do wskazówek zegara i nie więcej, niż pół obrotu na raz!



Jeśli koło bije góra – dół, wtedy powinniśmy poluzować szprychy tam, gdzie znajduje się wybrzuszenie, a naciągać po przeciwnej stronie obręczy. Najprawdopodobniej równolegle będziemy musieli kontrolować bicie boczne koła.

Centrowanie koła to proces żmudny, wymaga dużo cierpliwości i przebiega sprawnie, gdy mamy w tym nieco praktyki. Nie zniechęajmy się jednak – każdy ma zawsze swój „pierwszy raz”.

Praktyka czyni mistrza – pamiętajmy o tej zasadzie, gdy przyjdzie nam reanimować nasz rower gdzieś na skraju szosy. Pierwsze naprawy będą z pewnością dużym stresem, ale wraz ze wzrostem doświadczenia drobne awarie staną się tylko rutyniarską okazją do odpoczynku lub/i zamienienia kilku słów z innymi uczestnikami wycieczki.





14 Jak dbać o rower żeby długo służył?

Higiena człowieka to bardzo ważny element ochrony zdrowia. Długoterminowe zaniedbania, na przykład w myciu zębów, mogą grozić próchnicą i związanymi z nią ubytkami w uzębieniu. Podobnie jest z rowerem. Jeśli będziemy go intensywnie eksploatować, nie zapewniając mu regularnego czyszczenia, smarowania i okresowych przeglądów technicznych, w końcu odmówi posłuszeństwa i zamiast na wycieczkę rowerową będziemy mogli wybrać się co najwyżej na grzyby do pobliskiego lasu (co samo w sobie też może być przyjemne). Jeśli jednak wolimy spędzać więcej czasu w rowerowym siodle, warto przestrzegać kilku żelaznych zasad zdrowego roweru.

Mycie. Regularnie czyścimy rower, najlepiej po każdej wycieczce. Pozwoli to nam nie tylko patrzeć z dumą na błyszczący rower i chwalić się nim przed znajomymi, ale także pozwoli na szybkie dostrzeżenie najmniejszego defektu, np. odkręconej śruby, poluzowanych szprych czy pękniętej ramy. Lepiej, gdy z problemem zmierzymy się w zaciszu domowego ogniska niż w trakcie trwania wycieczki, wiele kilometrów od domu. Do czyszczenia nie używajmy wody, a już na pewno nie tej pod ciśnieniem, która niepotrzebnie penetruje i wymywa z pożytecznych smarów wszelkie łożyska, z tymi w piastach na czele. Wystarczy sucha szmatka i trochę cierpliwości.

Smarowanie. Najważniejszy jest łańcuch, gdyż on – wraz z zębatkami – pracuje najczęściej. Smarować łańcuch należy przynajmniej raz na każde 100 km, najlepiej po każdej wycieczce, zwłaszcza odbytej w niesprzyjających warunkach pogodowych. Najlepiej nie dopuszczać do tego, aby łańcuch za bardzo wysychł,



co objawia się w postaci charakterystycznych, niemiłych dla ucha pisków. Do smarowania łańcucha – po jego wcześniejszym wyczyszczeniu, najlepiej za pomocą suchej szmaty - należy stosować specjalną oliwkę, dozując po kropli na każdy sworzeń, następnie usuwając jej nadmiar. Nadmiar smaru na łańcuchu szybko zgromadzi niepotrzebny brud. Preparaty odrdzewiające w aerozolu nie są polecane do rowerowych łańcuchów, gdyż szybko odparowują – te lepiej zastosować do kółeczek tylnej przerzutki i ewentualnie do przerzutki tylnej. Łańcuch, wraz z postępującym zużyciem, ma tendencje do wydłużania się, co z kolei niszczy zęby w kasecie i korbie. Warto wydać kilka zł na specjalny przyrząd do mierzenia zużycia łańcucha, który powie nam, kiedy nadejdzie moment jego zmiany. Zazwyczaj następuje on szybciej niż w przypadku kasety i korby.

Hamulce. Wiadomo, są jednym z gwarantów naszego bezpieczeństwa. Jeśli mamy najmniejsze wątpliwości co do ich działania, nie wolno nam ich bagatelizować.

Śrubki. Mają dziwną tendencję do odkręcania się i gubienia w najmniej oczekiwanych momentach. W turystyce szczególnie dotyczy to śrub, mocujących bagażnik. Warto regularnie sprawdzać ich dokręcenie i zawsze przynajmniej jedną wozic ze sobą – w razie czego.

Punkty styku. Chodzi o te miejsca, w których rowerzysta styka się z rowerem, czyli kierownicę, pedały i siodełko. Te trzy miejsca warto regularnie kontrolować pod kątem ewentualnych luzów. Jeśli wystąpią trzeba je kasować. Brak należytej dbałości może być przyczyną nawet poważnego wypadku.

Koła. Są bardzo ważne, gdyż to na nich opiera się połączony ciężar roweru, jego właściciela oraz ewentualnego bagażu. Przed każdą wycieczką warto sprawdzić prawidłowy naciąg szprych, stan obręczy oraz rotację piast. Ważne są także opony: zbyt zużyte



lub niedopompowane mogą odmówić posłuszeństwa w trakcie wyjazdu.

Regularne przeglądy. Ponieważ nie musimy znać się na wszystkim, a poza tym bywają defekty niewidoczne dla oka laika, warto, przynajmniej raz do roku, oddać naszego stalowego/aluminiowego/karbonowego rumaka do profesjonalnego serwisu na rzetelny przegląd. Jego koszt z pewnością nam się opłaci.

Poza sezonem. Jeśli nie jeździmy na rowerze przez cały rok, powinniśmy zapewnić mu godziwe warunki zimowania. Jeśli już musimy zostawić go na balkonie, okryjmy go przynajmniej jakąś nieprzemakalną płachtą, która przynajmniej częściowo ochroni go przed rdzą. Najlepiej trzymać rower w suchym i przewiewnym pomieszczeniu. Raz na miesiąc sprawdzmy, czy nie uleciało powietrze z kół. W przeciwnym razie możemy doprowadzić do deformacji lub nawet do skruszenia opon.





15 Transport roweru

Dla wielbiciela dwóch kółek podróż na rowerze to najlepszy środek lokomocji. Pierwsze wycieczki najlepiej robić w okolicy własnego domu, wyjeżdżając i wracając w to samo miejsce. Gdy już nieco „okrzepniemy” za kierownicą naszego roweru, warto pokusić się o wyjazd gdzieś dalej. W tym przypadku często przyjdzie nam przemieszczać się z rowerem innym środkiem lokomocji. To nie jest trudne pod warunkiem, że znamy podstawowe zasady, które się z tym wiążą.

Pociąg – najlepiej, gdy ma wagon rowerowy i to taki, którym rowerzysta może podróżować razem ze swoim jednośladem, oczywiście po uiszczeniu odpowiedniej opłaty. Takie wagony się w Polsce zdarzają, niestety rzadko – i to zazwyczaj tylko w przypadku pociągów ekspresowych i pośpiesznych. Informację o tym, czy dany skład wyposażony będzie w wagon rowerowy, jak i inne informacje, warto nie tylko sprawdzać na stronie internetowej kolei, ale także potwierdzać je telefonicznie. Niestety, nawet to nie da nam 100% pewności, że wagon taki zostanie ostatecznie podstawiony, nawet w sezonie letnim.

Co robić, gdy jednak takiego wagonu dany skład nie przewozi? Wtedy warto sprawdzić, czy jest opcja przewozu rowerów, co oznacza, że rower możemy przewieźć w przedsiönku ostatniego lub pierwszego wagonu. W praktyce jednak zazwyczaj w ostatnim, ponieważ w pierwszym znajduje się przedział służbowy, koło którego rowery blokowałyby przejście kolejarzy. Mimo oczywistej niewygody jest to także opcja płatna. Ważna uwaga: jeśli mamy jakiegokolwiek wątpliwości, gdzie wsiąść z rowerem, od razu szukajmy kierownika pociągu. Lepiej, żeby on wskazał, do którego wa-

gonu mamy się udać. Nie warto z nim „zadzierać”. Pamiętajmy, że, niestety, w przypadku przepełnienia składu kierownik może odmówić wpuszczenia nas z rowerem do pociągu, mimo posiadania przez nas ważnego biletu na przejazd. Brzmi niewiarygodnie, lecz takie właśnie są przepisy kolei państwowych.

Bywa, że w danym składzie nie wolno przewozić rowerów – zakaz ten dotyczy głównie niektórych pociągów Euro City, Inter City i nocnych TLK.



Dużo prostsza jest sprawa w przypadku pociągów Inter Regio i Regio. Zwłaszcza te ostatnie, zazwyczaj pod postacią tzw. jednostek elektrycznych¹, mają w swych wagonach przestronne przedziały, przeznaczone dla podróżnych z dużym bagażem. To właśnie tam powinniśmy udać się z naszym rowerem.

Samochód – jeśli nie mamy do dyspozycji przestronnego kombi, do którego można zazwyczaj załadować kilka rowerów bez ich rozkręcania, będziemy musieli sobie poradzić w jakiś inny sposób. Opcje są następujące: bagażnik dachowy, bagażnik na tylną klapę (tylne drzwi), bagażnik na hak, przyczepa. Bagażnik dachowy zazwyczaj wyróżnia się łatwością montażu i minimalną szkodliwością dla lakieru. Niestety, rower, który stoi na dachu, powoduje znaczne pogorszenie współczynnika oporu powietrza jadącego samochodu, co skutkuje słabszymi osiągnięciami oraz więk-

1 Jednostka elektryczna to skład kolejowy, w którym przedni i tylny wagon pełnią jednocześnie rolę lokomotyw – zazwyczaj pracuje w charakterze pociągu osobowego.

szym spalaniem paliwa. Najgorzej pod tym względem sprawują się bagażniki, które są przeznaczone do wożenia całego roweru bez demontażu czegokolwiek, nieco lepiej – takie, w których przednie koło wyjmuje się z widełek i mocuje do bagażnika.

O nieco lepsze pod względem oporu powietrza są bagażniki, montowane z tyłu. Ten na tylne drzwi ma jednak ograniczoną nośność i poważną wadę: zwiększa obciążenie zawiasów drzwi. Nawet dwa razy tyle rowerów zabierze taki na hak. Tyle, że nie każdy samochód go posiada.

Mocując rower na bagażniku samochodowym, koniecznie pamiętajmy o tym – jeśli to tylko możliwe – aby zabezpieczyć go poprzez zamknięcie zamka. Mamy wtedy gwarancję, że rower gdzieś nie odfrunie, a na postoju, np. na stacji benzynowej, nikt go nam nie skradnie.

Prom – na niektórych rzekach w Polsce zamiast mostów funkcjonują małe promy, działające w ramach ruchu lokalnego. Zwyczaj należą one do zarządów dróg i są darmowe i jedynym warunkiem, jaki musi rowerzysta spełnić, aby zostać przewiezio-



nym na drugi brzeg jest to, aby zsiadł z roweru i ustawił się tak, aby nie przeszkadzać we wjeżdżaniu na pokład promu ewentualnych samochodów. Rower można także zabrać promem nieco dalej, na przykład do Skandynawii. To też zazwyczaj jest darmowe. Rower należy zostawić w luku dla samochodów (warto przypiąć go do jakiegoś stałego elementu, aby pod wpływem kołysania się promu nie przewrócił się i – broń Boże! – nie porysował któregoś z zaparkowanych samochodów. Przed przybiciem do portu przeznaczenia warto w miarę wcześniej zejść po rower i od razu ustawić się przy wyjściu, aby uniknąć niepotrzebnego czekania na wyjazd samochodów, stojąc w chmurze spalin, które w luku nie mają szybkiej drogi ujęcia.

Samolot – przed zaplanowaniem podróży lotniczej z samolotem w pierwszej kolejności warto sprawdzić cenę przewozu jednoślada. Potrafi ona oscylować od zera zł do całkiem poważnej sumy! Każda linia lotnicza wymaga odpowiedniego przygotowania roweru do podróży. Niektóre oferują pomoc swych pracowników i firmowe pudła do pakowania bicykli, niektóre mają tylko wymagania – warto te fakty ustalić telefonicznie. W razie, gdy jesteśmy zdani na siebie, najłatwiej dostać karton od roweru (jeśli nie mamy własnego) w sklepie rowerowym. Zanim zapakujemy do niego jednoślada, odkręcamy pedały, skręcamy kierownicę w bok, unieruchamiamy korby, odkręcamy koła i mocujemy je z obu stron ramy. Dobrym pomysłem jest wypchanie pustych miejsc w kartonie zgniecionymi gazetami, reklamówkami, papierem toaletowym itp. i szczególne zabezpieczenie wrażliwych elementów roweru, np. przerzutki przedniej i tylnej. Bardzo ważne jest to, aby spuścić powietrze z kół! W luku bagażowym nie działa, tak jak w kabinie, mechanizm utrzymywania stałego ciśnienia. W luku bagażowym rośnie ono gwałtownie wraz ze wznoszeniem się samolotu, co potrafi doprowadzić nawet do wybuchu opon. Dobrze, gdy do transportu roweru posiadamy specjalną, twardą walizkę. Zwłaszcza w przypadku drogiego roweru stanowi ona



szczególłą ochronę delikatnej ramy i podzespołów. Wadą takiego rozwiązania jest to, że po przylocie musimy coś z tą walizką począć. Jeśli planujemy dłuższą podróż, oddanie jej do przechowania bagażu może srono kosztować.





16 Z dzieckiem na rowerze

Pojawienie się dziecka zmienia nie do poznania życie każdego rodziców, nie tylko tych, którzy są pasjonatami turystyki rowerowej. Czy oznacza to, że w takiej sytuacji powinniśmy zrezygnować ze wspólnych wycieczek rowerowych w ogóle? Absolutnie nie!

Rzecz jasna, powinniśmy zachować pewien umiar. Świeżo upieczony tato raczej nie powinien odbierać swojej żony z nowonarodzonym dzieckiem prosto ze szpitala rowerem z przyczepką – jeszcze na to za wcześnie. Żeby dziecko mogło w ogóle wziąć udział w jakiegokolwiek wycieczce rowerowej, musi mu się przede wszystkim w pełni wykształcić kręgosłup. Większość lekarzy jest zgodna co do tego, iż potrzeba na to przynajmniej 12 miesięcy. W sprzedaży są amortyzowane przyczepki rowerowe ze specjalną kołyską, w której ponoć można wozić już czteromiesięczne maluchy, ale lepiej nie ulegajmy bezkrytycznie marketingowi firm, dla których rodzina z dziećmi stanowi świetną szansę zarobku – przy czym zdrowie naszego berbecia niekoniecznie stoi u nich wyżej w hierarchii niż wykonanie planu sprzedaży.

Najpewniejszą oznaką tego, że dziecko wykształciło już sobie w pełni kręgosłup jest to, że zaczyna samo siadać. Gdy już się tego nauczy, możemy planować pierwsze wspólne wypadki rowerowe. Siodełka dla dzieci są stosunkowo tanie, ale po pierwsze nadają się dla dzieci nieco starszych, a poza tym jazda w nich jest dla dziecka... nudna! Wszak chyba nikt nie chciałby oglądać świata, zasłoniętego przez plecy kogoś z rodziców, prawda?

Nie ma nic lepszego dla dziecka w wieku od roku do ok. pięciu lat niż przyczepka rowerowa. Nie jest to z pewnością wydatek tani, ale należy pamiętać, iż każda złotówka, wydana na dobrej jakości

przyczepkę, oznacza tak naprawdę złotówkę, wydaną na zdrowie naszego dziecka. Jednocześnie warto mieć na względzie fakt, iż w tym przypadku oszczędność będzie nas kosztowała drożej. Jak to możliwe? Otóż przyczepka dobrej firmy z powodzeniem może także służyć jako wielofunkcyjne urządzenie, w tym także wózek spacerowy oraz na zakupy. Tak więc jeśli nasz budżet jest mocno ograniczony, poprośmy rodzinę o prezent z okazji narodzin dziecka w postaci... wózka, ale takiego wielofunkcyjnego, z napisem na metce „przyczepka rowerowa”. Taki gadżet w wykonaniu renomowanej firmy to z pewnością spory wydatek, ale ponoszony wspólnie przez kilku członków najbliższej rodziny (dlatego warto żyć dobrze m. in. z teściami!) powinien być do zniesienia.

Gdy już przyjdzie do wyboru konkretnego modelu przyczepki, warto pamiętać o kilku rzeczach. Przede wszystkim, nawet jeśli planujemy tylko jedno dziecko, przemyślimy, czy nie warto kupić od razu przyczepki dla dwojga. Zyskujemy w ten sposób znacznie więcej miejsca nie tylko dla dziecka, ale także na ekwipunek podróżny, który tak naprawdę zajmuje dużo miejsca. Wielopunktowe pasy bezpieczeństwa dla dziecka to raczej standard, ale lepiej upewnijmy się, że są. Poza tym koniecznie pamiętajmy o jak



najlepszej amortyzacji przyczepki. To gwarant zdrowia naszego dziecka zwłaszcza, że dróg rowerowych o gładkiej nawierzchni w naszych miastach jest jak na lekarstwo (fatalna kostka brukowa fazowana, niestety, króluje...) a pozostałe drogi zazwyczaj są wyboiste. Dobra przyczepka powinna mieć także kilka opcji zabudowy, w tym pełna – przeciwdeszczowa (z jak największą ilością foliowych „okienek”), siatka przeciw owadom oraz daszek na upały. Nie mniej ważne jest trzecie, przednie kółko. Pomocne, gdy przyczepka służy jako samodzielny wózek, powinno być łatwo demontowalne i mieć specjalne miejsce do mocowania do przyczepki, gdy nie jest potrzebne. W ogóle dobrze, gdy całość – mimo dużego skomplikowania konstrukcji – jest stosunkowo lekka. Ktoś, kto dotychczas nie jechał na rowerze z przyczepką, obciążoną jednym lub dwójką dzieci oraz bagażem, nie jest raczej w stanie sobie wyobrazić, jaki to wysiłek. Dlatego warto „walczyć” o każde kilkaset gram. Systemów mocowania przyczepki do roweru jest wiele i nie ma sensu ich tutaj omawiać, najlepiej kierować się zasadą, iż im prościej – tym lepiej.

Gdy już mamy przyczepkę lub – w ostateczności – fotelik, ruszamy w pierwsze trasy. Z konieczności będą one bardzo krótkie, raczej wynikające w braku formy rowerzysty, holującego dziecko, niż zachowania samego dziecka, które pewnie i tak po chwili, na skutek jednostajności ruchu oraz nadmiaru świeżego powietrza, zaśnie głębokim snem. Na pierwsze trasy warto wybierać gładkie, równe trasy, w mało ruchliwym i cichym otoczeniu. Gdy nasze dziecko oswoi się z byciem rowerowym pasażerem, będzie i tak błyskawicznie zasypiało w każdych warunkach. Gdy już jednak nieco podrośnie i zacznie interesować się otaczającym światem, należy zapewnić mu jak najwięcej atrakcji na trasie: częste odpoczynki, połączone z jedzeniem, pić oraz zabawą, na przykład na placach zabaw, których ostatnio jest coraz więcej. Ponieważ od zeszłego roku ruch rowerów z przyczepkami został zalegalizowany na drogach publicznych, należy pamiętać o bezpieczeństwie:

pryczepka powinna mieć obowiązkowe wyposażenie w postaci chorągiewki, widocznej dla kierowców samochodów. Zarówno my, jak i dziecko/dzieci powinny być odziane w ubrania z jak największą ilością elementów odblaskowych. Oczywiście kaski też powinniśmy mieć: zarówno my, jak i nasze dziecko, szczególnie, gdy przewozimy je w foteliku! Ostatnia uwaga odnośnie bezpieczeństwa przyczepki dotyczy jej zabezpieczenia od tyłu. Najlepiej, jeśli za nią jedzie ktoś dorosły z naszego „peletonu” – wtedy mamy pewność, że w nasze dziecko ktoś nie wjedzie, np. przez nieuwagę.

Przyjdzie kiedyś taki moment, że dziecko będzie chciało mieć swój własny rowerek lub po prostu zrobi się za ciężkie na przyczepkę. Kiedy to nastąpi? Trudno powiedzieć, zapewne po piątych urodzinach, choć zdarzają się dzieci, które nauczyły się samodzielnie jeździć na rowerku (bez bocznych kółek!) już wieku 3 lat! Mamy wtedy dwa wyjścia: albo zakupić tzw. półrowerek, który ma tylko tylne koło, a zamiast przedniego – zaczep do roweru osoby dorosłej, albo jednak osobny rowerek i zmyślne urządze-



nie pod nazwą „follow me” które służy jako bezpieczny uchwyt, nie pozwalający niepotrafiącemu jeszcze utrzymać równowagi na rowerku dziecka na przewrócenie się. Rowerek z bocznymi kółkami jest już raczej przeżytkiem, poza tym nie nadaje się on na wycieczki powyżej kilku kilometrów.

Do piątego roku życia dziecko jest głównie zainteresowane zabawą i raczej nie doceni wysiłku organizacyjnego rodziców, aby np. pokazać mu zamki nad Loarą albo dolinę Dunaju. Tak więc w tym okresie czasu jedźmy gdziekolwiek, ważne, aby było świeże powietrze, było bezpiecznie i interesująco dla berbecia. Dopiero po piątym roku życia dziecko zaczyna obserwować wszystko dookoła i zadawać pytania – wtedy nadchodzi czas na wycieczki poznawcze. Pamiętajmy wtedy, iż dziecko jest raczej aktywnym niż biernym obserwatorem i lepiej zapamięta to, w czym samo uczestniczy. Tak więc zamiast muzeum, w którym nic nie wolno dotykać, wybierzmy raczej skansen. Program wycieczki nie może być zbyt krajoznawczo przeciążony, ponieważ dziecko ma ograniczoną możliwość percepcji i szybko nuży się czymś, co trwa dłużej niż kilka (naście) minut. Dobrym pomysłem jest meta w wesołym miasteczku, Zoo lub na jakimś festynie. Prawda jest taka, iż opracowanie trasy z dzieckiem z pewnością jest bardziej pracochłonne, niż wypadu w gronie dorosłych i powinniśmy to uwzględnić.

Gdy nasza pociecha nauczy się nareszcie samodzielnie pedałować, wtedy nadchodzi czas na Prawdziwą Turystykę. Nadal jednak powinniśmy pamiętać o tym, żeby nasze wspólne wycieczki nie były tylko i wyłącznie realizacją naszych własnych ambicji, ale żeby uwzględniać w programie wyjazdów takie czynniki, jak kilometraż odpowiedni do możliwości mniejszych od naszych kółek roweru naszego dziecka, ciekawy program, częste postoje itp. Dobrze, gdy program wycieczki z kilku – kilkunastoletkiem zapewnia inny rodzaj aktywności niż samo pedałowanie, na przykład kąpiel w jeziorze, grę w piłkę, badmintona itd. Na pierwsze kilometry samodzielnej jazdy dobrym pomysłem jest wyposażenie naszej



pociechy nie tylko w kask, ale także w ochraniacze na łokcie i kolana – dzięki temu nauka tajników jazdy odbędzie się mniejszym kosztem i dziecka, i naszym. Wszak materiały opatrunkowe też kosztują!

Im szybciej i umiejętniej zaaplikujemy naszej latorośli bakcyła turystyki rowerowej, tym łatwiej i przyjemniej będzie się nam podróżowało w rodzinnym peletonie. Po czym poznać, iż nasze dziecko zaraziłmy rowerową pasją? Po tym, że przede wszystkim jak najszybciej będzie chciało mieć nie tylko swój własny rower, ale także strój oraz akcesoria, np. małe, dziecięce sakwy. Nie odmawiajmy takich prezentów – być może w ten sposób wychowamy przyszłego rowerowego globtrotera?





17 Jeździmy po mieście

Jazda po znanym nam mieście, w którym na przykład mieszkamy, jest już sama w sobie dużym wyzwaniem. Jako jedni z najsłabszych uczestników ruchu musimy uważać na samochody, na znaki drogowe, na pieszych... Trudność wzrasta niepomierne, gdy przyjdzie nam zwiedzać na rowerze duże miasto, w którym nigdy nie byliśmy. Zwiedzanie miast to nieodłączny element rowerowej turystyki i powinniśmy być do niego jak najlepiej przygotowani. To nic trudnego, ale na co powinniśmy zwrócić szczególną uwagę?

👉 **Drogi rowerowe** – to z nich starajmy się korzystać w pierwszej kolejności. W wielu miastach Europy Zachodniej jest ich wiele, w polskich – znacznie z tym gorzej, chociaż większe miasta powoli, ale budują coraz to więcej pasów ruchu tylko dla cyklistów. Mapki z zaznaczonymi drogami rowerowymi można coraz częściej otrzymać w punktach informacji turystycznej w największych polskich miastach. Jazda na rowerze od kilku lat przeżywa szczególnie rozkwit w naszym kraju, dlatego, gdy już znajdziemy się na drodze rowerowej, uważajmy na innych rowerzystów – może ich być naprawdę dużo. Kolidują z innym rowerem może się skończyć dla nas naprawdę nieciekawie.

👉 **Kontrapasy** – ostatnio stają się modne. To tańsza od budowy dróg rowerowych metoda na zaspokojenie potrzeb rowerzystów, zwłaszcza tam, gdzie jest dużo ulic jednokierunkowych. Kontrapas to wydzielony pas z jezdni tylko i wyłącznie dla rowerzystów, do poruszania się w przeciwną stronę do kierunku jazdy samochodów. Jak na razie to dość egzotyczne rozwiązanie, które nie do końca trafiło jeszcze do świadomości ani kierowców (mają



tendencję do jeżdżenia po kontrapasach myśląc, że to jakaś forma pobocza), ani rowerzystów, którzy czasem jadą nimi zgodnie z kierunkiem jazdy samochodów, czyli... pod prąd! Uwaga, nie róbmy tego, może to doprowadzić do poważnej kolizji!

👉 **Postój na światłach** – jeśli dojeżdżamy ulica do skrzyżowania, na którym stoją samochody, starajmy się – w miarę możliwości – wyminąć je i ustawić się przed nimi. Nie do końca jest to zgodne z kodeksem drogowym, ale poprawi to nasze bezpieczeństwo. Kierowcy będą nas widzieć przy ruszaniu, chociaż z pewnością nie spotka się z miłą akceptacją ze strony tych ostatnich. Nie przejmujemy się tym: ustawodawca ostatnio dopuścił tworzenie tzw. śluz rowerowych, które będą ułatwiały takie właśnie zachowanie rowerzystów na czerwonym świetle. Znaczący, racja jest po naszej stronie!

👉 **Chodniki** – są przeznaczone do użytku tylko i wyłącznie przez pieszych (z wyłączeniem ciągów pieszo-rowerowych, na których nadal pieszy ma pierwszeństwo!), więc nie powinniśmy po nich jeździć, zgodnie z zasadą, zgodnie z którą nie chcielibyśmy, aby po drogach rowerowych chodzili piesi. Nowe przepisy ruchu drogowego dla rowerzystów dopuszczają pewne szczególne warunki atmosferyczne, w którym możemy legalnie jeździć rowerem po chodniku.

👉 **Oświetlenie** – szczególnie ważne po zmroku, nie tylko w mieście. Jazda bez sprawnego oświetlenia jest po prostu lekceważeniem własnego bezpieczeństwa. Kropka.

👉 **Pozycja na rowerze** – powinna być maksymalnie wyprostowana po to, żeby mieć dobre warunki do obserwacji wszystkiego, co dzieje się dookoła nas. Nie bez przyczyny typowe holenderskie damki mają kierownice dużo wyższe od siodełek – właśnie po to, żeby mieć dobrą widoczność. Stąd niedaleko już do następnej zasady...

👉 **Oczy dookoła głowy** – rowerzysta w mieście ani przez chwilę nie powinien przestać „skanować” swojego otoczenia w poszukiwaniu ewentualnych zagrożeń. Pomoże to przewidzieć sytuacje potencjalnie groźne i je wyeliminować. Niedobrze, gdy rozmowa z kimś innym, jadącym obok albo słuchanie muzyki w słuchawkach nas rozprasza. Pamiętajmy, iż w razie wypadku, słuchawki w naszych uszach będą przemawiały na naszą niekorzyść w ocenie winy.

👉 **Kask** – czy tu naprawdę trzeba cokolwiek tłumaczyć? Bezwzględnie! Chyba, że zawartość naszego mózgu uważamy za bezwartościową.

👉 **Ograniczone zaufanie** – nie o to chodzi, żeby w czasie jazdy po mieście wszystkiego i wszystkich się panicznie bać, ale zasada ograniczonego zaufania, na przykład przy wjeździe na skrzyżowanie, może przydać się np. w sytuacji, gdy kierowca postanowi wymusić na nas pierwszeństwo, co wcale nie należy do rzadkości.

👉 **Asertywność** – na pozór stoi w sprzeczności z zasadą ograniczonego zaufania, ale w rzeczywistości te dwie zasady uzupełniają się. Chodzi o to, abyśmy zdawali sobie sprawę, że jako rowerzyści jesteśmy pełnoprawnym uczestnikiem ruchu i – w miarę rozsądku – egzekwowali swoje prawa. Na przykład jazda ok. metra od krawędzi jedni zamiast przy samym krawężniku uchroni nas od niebezpieczeństwa wpadnięcia przednim kołem w niezabezpieczoną studzienkę ściekową. Oczywiście dla kierowców samochodów zawsze zostaje wtedy nieco mniej miejsca i może to budzić ich irytację, sygnalizowaną trąbieniem, ale nie powinniśmy na to zwracać uwagi. A my w razie czego zawsze mamy możliwość manewru w obie strony. Nie wolno nam się bać samo-



chodów – kierowcy muszą nauczyć się, że to oni powinni na nas uważać, nie odwrotnie.



👉 **Ubiór** – nawet jeśli należymy do którejś z subkultur, która wymaga od nas ubierania się tylko i wyłącznie na czarno, na rower, zwłaszcza gdy mamy w planie jazdę po mieście, powinniśmy ubierać się w jasne barwy i stosować jak najwięcej elementów odblaskowych. Ideałem z pewnością będzie wygląd zbliżony do choinki noworocznej, chociaż z pewnością nie każdy chciałby tak prezentować się na bicyklu.

👉 **Stan techniczny roweru** – jeśli jest dobry, nie tylko ułatwi nam życie, ale także pozwoli na uniknięcie niebezpiecznych sytuacji na przykład wtedy, gdy będziemy musieli nagle hamować. Hamulce są najważniejsze, ale i ogólny stan wszystkich innych podzespołów ma niebagatelne znaczenie.

👉 **Brawura i savoir-vivre** – tego pierwszego powinniśmy unikać jak ognia, to drugie – stosować na co dzień, nie tylko podczas jazdy rowerem.



18 Nasz styl, czyli technika jazdy

Dla każdego, kto nauczy się jeździć na rowerze, czynność przemieszczania się przy pomocy równomiernego naciskania na pedały wydaje się na tyle banalna, że właściwie nie wymaga dalszego komentarza ani rozwijania tej umiejętności. Fakt – to wystarczy do tego, żeby dojeżdżać na rowerze po przysłowiowe bułki. Tymczasem jeśli zamierzamy uprawiać rowerową turystykę, co wiąże się z pokonywaniem nieraz całkiem sporej liczby kilometrów, warto stosować pewne podstawowe techniki jazdy. Ułatwi nam to życie sprawiając, że nasza jazda będzie sprawniejsza, a więc i bardziej ergonomiczna.

Turystyka rowerowa ze sportem w wydaniu wyczynowym na niewiele wspólnego, chociaż akurat w tym przypadku turyści mogą się wiele od sportowców nauczyć. Nie chodzi oczywiście o to, aby jak najszybciej gnać przed siebie, obserwując tylko bieżnik przedniego koła. Warto wiedzieć, jak najmniejszym wysiłkiem pokonać jak najdłuższy odcinek trasy. Oczywiście sam rower nie pojedzie, ale zawsze możemy mu (i sobie też) trochę pomóc. Oto kilka podstawowych rad:

👉 Wsiadanie na rower: niby to oczywista sprawa, ale patrząc, jak się za to niektórzy zabierają, chyba warto zapoznać się z teorią. Rozpoczynanie jazdy w ten sposób, że na rower wsiadamy „z marszu”, stawiając najpierw lewą nogę na lewym pedale, a następnie –już niejako „w biegu” – przekładamy prawą nogę przez siodło – jest po prostu niebezpieczne i polecane jest tylko i wyłącznie bardzo sprawnym i doświadczonym cyklistom. Turysta, zwłaszcza, że często ma rower obciążony bagażem, powinien, trzymając rower za kierownicę, z zaciśniętymi klamkami hamul-

ców, najpierw lekko pochylić go ku sobie, przełożyć prawą (lub lewą, jeśli jest np. leworęczny) nogę przez ramię, następnie podciągnąć prawy/lewy pedał ku górze i, naciskając na niego, rozpocząć jazdę, puszczając klamki hamulców i wsiadając jednocześnie na siodełko. Oczywiście jeśli dysponujemy damką, czyli rowerem z nisko umieszczoną tzw. górną ramą, odpada podnoszenie wysoko nogi, co ułatwia start. Pamiętajmy jednak, że damka, jako rower turystyczny, sprawi się gorzej niż klasyczny, męski rower – pod dużym obciążeniem rama damska będzie bardziej wiotka.

☞ Ruszanie: gdy ruszamy, np. na skrzyżowaniu, powinniśmy być na to odpowiednio przygotowani, np. mieć zrzucone przerzutki na łatwy bieg, aby nam oczy nie wyszły z orbit przy pierwszych obrotach korby (poza tym, w takim momencie jesteśmy bardziej narażeni na wypadek!). Tak więc, jeśli nie dysponujemy przerzutkami w tylnej piaście, które można przetrzucać na postoju, o ruszaniu myślimy już zanim się zatrzymamy. W tym celu, już dojeżdżając do wspomnianego skrzyżowania redukujemy przerzutki. Oszczędzi nam to wysiłku i nasz styl jazdy będzie profesjonalny, a nie rozpaczliwy.

☞ Zmiana przerzutek: przerzutki generalnie dzielą się na te, umieszczone w tylnej piaście, tzw. planetarne (mniej popularne) oraz klasyczne czyli zewnętrzne, z tylną kasetą (czyli zestawem wielu zębatek) wraz ze zwisającym z boku tzw. wózkiem przerzutki. Te pierwsze przetrzucamy raczej wtedy, gdy nie pedałujemy, te drugie – odwrotnie. Jeśli będziemy postępować inaczej, prędzej czy później spowodujemy ich awarię. Do zmiany przerzutek służą tzw. manetki, umieszczone na kierownicy. One także dzielą się na dwa rodzaje: tzw. cynglowe – w których zmiany przełożenia dokonujemy za pomocą naciskanych kciukiem dźwigni oraz znajdujące się bezpośrednio w uchwytych kierownicy – wtedy zmiana przerzutek dokonywana jest za pomocą ich skręcania – analogicznie do „dodawania gazu” w motocyklu.

Przerzutki klasyczne czyli zewnętrzne, mają zazwyczaj szerszy zakres przełożeń od tych, które ukryte są w tylnej piaście. Niestety, są też nieco bardziej wymagające w obsłudze. Otóż w przypadku używania właśnie tego typu, powinniśmy unikać tzw. krzyżowania łańcucha. Polega ono na tym, że łańcuch pracuje jednocześnie na najmniejszej tylnej zębatce kasety i najmniejszej tarczy korbowodu i odwrotnie. Inaczej można to wytłumaczyć tak, że, patrząc z pozycji jadącego rowerzysty, łańcuch nie powinien pracować pod zbyt dużym skosem. Zbyt duże wychylenie grozi nie tylko szybkim zużyciem lub nawet awarią wrażliwych na wyginanie ogniwek łańcucha, ale także skraca życie zębatek i samego wózka przerzutki.

☞ **Ostry skręt:** mowa tu o „ciasnym” skręcie, który pokonujemy z dużą prędkością. Jadąc rowerem z dużą ilością bagażu, powinniśmy generalnie unikać takich sytuacji, nawet, jeśli jesteśmy doświadczonym cyklistą. Zwłaszcza, gdy zakręt połączony jest ze zjazdem, najmniejszy kamyczek lub niewielka ilość piasku pod przednim kołem mogą wtedy spowodować niemiłą w skutkach kraksę. Jeśli jednak znaleźliśmy się w takiej sytuacji, że musimy taki manewr wykonać, wtedy – przede wszystkim – lekko pochylmy się do zewnętrznej, ustawiając jednocześnie z drugiej, ciśniejszej strony skrętu, pedał w najwyższej możliwej pozycji – po to, aby nie zahaczył o nawierzchnię drogi. Jeśli odcinek z przeciwnej strony skrętu jest dobrze widoczny i nic nie nadjeżdża z przeciwka, dobrze jest, abyśmy zakręt pokonywali po jego wewnętrznej stronie po to, aby siła odśrodkowa nie wyrzuciła nas poza jego obręb. Jeśli jest inaczej, powinniśmy skupić się przede wszystkim na hamowaniu, o którym mowa poniżej.

☞ **Hamowanie:** jeśli do hamowania używamy hamulców typu v-brake, wtedy musimy pamiętać, że jest to mechanizm o dużej sile i bezpośrednim działaniu, ale o kiepskiej modulacji. Chodzi o to, żebyśmy używali klamek hamulca z wyczuciem, nie

wkładali w hamowanie całej siły, co może skończyć się wystrzeżeniem nas z roweru jak z procy i brutalną „przecierką” o nawierzchnię drogi, po której jedziemy. Hamulce tarczowe (zwłaszcza ich hydrauliczna odmiana) mają nawet lepszą siłę hamowania, ale jednocześnie charakteryzują się dużo lepszą modulacją od v-brake’ów, czyli łatwiej jest zahamować z wyczuciem. Tak czy inaczej, gdy poruszamy się ze znaczną prędkością, nie powinniśmy nigdy używać tylko hamulca przedniego, ponieważ grozi to nam przeleceniem przez kierownicę. Tak więc używajmy tylko hamulca tylnego lub – zwłaszcza wtedy, gdy mamy mocno dociążony rower – używajmy obu na raz, z lekkim akcentem na tylny.

Pamiętajmy, że rower, obciążony sakwami i dociążony jeszcze naszą masą, jest naprawdę ciężkim bolidem, trudnym do zatrzymania. Manewr hamowania powinniśmy więc planować z wyprzedzeniem. W wilgotnych warunkach hamulce, działające na obręcz, pracują znacznie gorzej, a poza tym szybko niszczą się klocki hamulcowe. Niezależnie od tego, jaki typ hamulców używamy, przy długich (górkich) zjazdach na rowerze z sakwami powinniśmy hamować pulsacyjnie – naprzemiennie hamując i puszczając klamki. Upodabniamy w ten sposób działanie naszych hamulców do samochodowego systemu ABS, chłodząc i oszczędzając klocki hamulcowe, jednocześnie poprawiając w ten sposób ich efektywność.

👉 Podjazd: mało kto lubi długie i żmudne podjazdy, ale jest to nieodłączna część podróży na rowerze i powinniśmy umieć sobie z nimi „radzić”. Przede wszystkim pamiętajmy o ergonomii – widząc przed sobą podjazd, maksymalnie rozpędźmy rower, aby samą siłą rozpędu pokonać jak największą jego część. Zanim rower, podjeżdżający pod górę siłą inercji, zacznie zwalniać, naciśnijmy na pedały i redukujemy kolejne przerzutki (po jednej) dopiero wtedy, gdy czujemy, że musimy to zrobić. Jeśli podjazd jest długi i osiągniemy fazę tzw. wolnego podjazdu, wtedy do-

stosujemy przełożenie tak, abyśmy byli w stanie regularnie i dość często kręcić korbami. Po prostu podjazdy pokonuje się łatwiej na tzw. młynku, czyli kręcąc korbą z dużą częstotliwością. Wysilając się na wolne kręcenie, niepotrzebnie obciążamy mięśnie i serce. Pokonując długie, żmudne podjazdy, pamiętajmy także o wyprostowaniu rąk w łokciach i szerokim rozstawieniu rąk, co pomoże przy prawidłowym oddychaniu. Równomierny, głęboki oddech, to ponoć połowa sukcesu – tak twierdzą ci, którzy biorą udział w corocznym maratonie MTB na Śnieżkę.

Przy pokonywaniu wyjątkowo stromych podjazdów, musimy pamiętać przede wszystkim o dociążeniu tylnego, napędowego koła. Stawanie na pedałach zdecydowanie nie ma sensu, raczej róbmy odwrotnie – siedzmy na siodełku, ale – w miarę potrzeby – przesuwajmy się ku jego przodowi, trzymając jednocześnie mocno za kierownicę (albo za rogi – jeśli je posiadamy). Nie silmy się na pokonywanie na rowerze podjazdów, które szybciej podejźmiemy na piechotę – wytrawny turysta powinien raczej oszczędzać siły, niż się niepotrzebnie opisywać.

👉 Zjazd: dużo na ten temat można dowiedzieć się przy okazji hamowania. Przede wszystkim długie zjazdy u wielu rowerzystów uwalniają duże pokłady radości – jednocześnie wyłączając myślenie. To bardzo niebezpieczne połączenie, często kończące się brutalnym powrotem do rzeczywistości. Dlatego zanim rozpoczniemy zjazd, upewnijmy się, że nasze hamulce działają, że mamy prawidłowo zapięty kask oraz że nasz ekwipunek jest dobrze przymocowany. Na zakrętach uważajmy na drobne kamyki i piasek, który łatwo może spowodować utratę przyczepności przedniego koła i w efekcie groźną kraksę. Nie przyspieszajmy przed zakrętem, ale dopiero w jego połowie, gdy upewnimy się, że siła odśrodkowa nie wyrzuci nas za krawędź drogi. Na stromych zjazdach możemy pochylić się do tyłu, a nawet przenieść ciężar ciała za siodełko, co pomoże w utrzymaniu kontaktu tylnego koła

z podłożem. No i jak zwykle – niepotrzebnie nie szarżujemy, gdyż chwila nieuwagi może skończyć się bardzo poważnymi konsekwencjami.

☞ Zsiadanie z roweru: niemal analogicznie do wsiadania, ale odwrotnie. Najpierw zwalniamy, zatrzymujemy rower i popieramy się jedną nogą z boku, drugą przekładając za siodełkiem, jednocześnie trzymając kierownicę z zaciśniętymi klamkami hamulców. Tylko tyle i aż tyle.





19 Polska – rajem dla rowerzystów

Z ust rowerowych malkontentów bardzo często padają opinie, że Polska nie jest rajem dla rowerzystów. Wśród przyczyn takiego stanu rzeczy najczęściej wymieniane są: mała ilość dróg rowerowych w miastach i wzdłuż głównych szos, kiepskie oznakowanie szlaków rowerowych i słaby poziom informacji turystycznej, niekulturalne zachowanie kierowców i duże kontrasty klimatyczne – mroźne zimy, upalne lata oraz chimeryczne wiosny i jesienie.

Z częścią tych uwag trudno polemizować, chociaż chyba nie jest aż tak źle, jak to oceniają ci, którzy i tak zawsze widzą dziurę w całym. Ilość infrastruktury dla rowerzystów nie jest faktycznie imponująca, ale jej stan stale się poprawia – wystarczy chociażby przypomnieć sobie, jak niewiele było stojaków parkingowych i innych udogodnień dla rowerów jeszcze kilka lat temu. Przy nowych i remontowanych drogach krajowych powstaje wiele kilometrów gładkich, asfaltowych dróg rowerowych – warto sprawdzić na stronie generalnej dyrekcji dróg krajowych i autostrad, gdzie możemy je znaleźć. Szlaków rowerowych mamy aż nadmiar, w przeciwieństwie do materiałów informacyjnych i promocyjnych na ich temat. Na całe szczęście, w Internecie znajdziemy informacje praktycznie na temat każdego szlaku – jeśli o to nie zadba gestor danej trasy, robią to za niego sami rowerzyści – internauci. Zachowanie kierowców z pewnością dalekie jest od tego, jakie znamy chociażby z krajów Beneluxu (tam przy każdej kolizji samochodu z rowerem winę ponosi kierowca, więc nie ma się co temu dziwić), jednak i to się powoli zmienia wraz z rosnącą ilością rowerzystów w naszym kraju. Na klimat wielkiego wpływu nie mamy, jednak jeśli spełnią się prognozy ekologów, wieszczących nadejście tzw. globalnego ocieplenia, wtedy rowerzyści jako pierwsi powinni się

ucieszyć, wszak czy jest coś złego w klimacie północnych Włoch, do którego nasz klimat ponoć coraz bardziej się upodabnia?

Poważnie rzecz ujmując, Polska jest bardzo interesującym i przystępnym krajem do uprawiania turystyki rowerowej. Przed wszystkim statystycznie zaliczamy się do największych obszarowo krajów Europy, co już samo w sobie sprawia, że nasz kraj oferuje naprawdę imponującą liczbę szlaków rowerowych, zabytków najwyższej klasy, parków narodowych i krajobrazowych oraz rzek i jezior. W dodatku Polska jest korzystnie położona pomiędzy wybrzeżem Bałtyku a pasmami górskimi Karpat i Sudetów, co sprawia, że miłośnik każdego rodzaju krajobrazu znajdzie w naszym kraju coś odpowiedniego dla siebie.

Są także inne, dobre wiadomości:

👉 W Polsce istnieje stosunkowo gęsta sieć bocznych, utwardzonych dróg, na których ruch samochodów jest niewielki lub wręcz znikomy. Dlatego planując dłuższe trasy turystyczne po kraju nie trzeba kurczowo trzymać się propozycji twórców szlaków, ale warto po prostu zakupić dobre mapy i na ich podstawie komponować takie wycieczki, jakie będą odpowiadały naszym oczekiwaniom.



☞ Prawie w każdej polskiej wsi znajduje się przynajmniej jeden, czynny od świtu do nocy, przyzwoicie zaopatrzony sklep spożywczy. Owszem, nie jesteśmy może potęgą, jeśli chodzi o tanią i smaczną gastronomię, ale przecież każdy turysta zazwyczaj lubi upichcić sobie to i owo we własnym zakresie.

☞ W Polsce, w porównaniu do krajów ościennych, utrzymują się stosunkowo niskie ceny żywności. Ile byśmy nie narzekali na podwyżki cen, to wystarczy jednak odwiedzić chociażby Czechy lub Litwę aby przekonać się, że tamtejsze ceny artykułów spożywczych są jednak wyższe.

☞ Sieć linii kolejowych, jakkolwiek kurcząca się, nadal jednak jest na tyle rozbudowana, iż pozwala na tanie przemieszczenie się z rowerem w pobliże interesujących turystycznie miejsc. Trudno raczej oceniać PKP jako instytucję nader przyjazną rowerzystom, jednak przyznajmy, że gdyby nagle zniknęła bez śladu – byłaby to duża strata, przynajmniej dla tzw. turystyki młodzieżowej i społecznej.

☞ Polska to kraj zróżnicowany kulturowo. Mimo, że II wojna światowa okazała się gehenną przede wszystkim dla mniejszości etnicznych, to jednak nadal dysponujemy nieprzebraną ilością cennych świadectw wielokulturowej przeszłości Polski.

☞ Stosunkowo duże zalesienie i różnorodność krajobrazowa sprawiają, że jazda na rowerze po Polsce jest naprawdę przyjemna. Zupełnie inaczej będzie się nam jeździć nad morzem, inaczej w górach, inaczej na wschodnich rubieżach Polski, jeszcze inaczej blisko zachodniej granicy. Możemy wybrać, czy wolimy płaską jak stół Wielkopolskę czy pagórkowatą Małopolskę, a może krainę lasów i jezior, czyli Mazury i Pomorze?

☞ Fenomenem na skalę europejską w naszym kraju jest sięgająca wielu dziesiątek lat tradycja działalności organizacji, zaj-

mujących się turystyką, głównie w wymiarze społecznym, skierowaną nie tylko do dzieci i młodzieży, ale do całego społeczeństwa. Mowa o takich organizacjach, jak Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze, Polskie Towarzystwo Schronisk Młodzieżowych czy chociażby Związek Harcerstwa Polskiego. To dzięki nim w naszym kraju rosną nowe pokolenia młodych ludzi, którzy tyknęli bakcyli turystyki, co daje nadzieję, że turystyka będzie w Polsce trwać i rozwijać się na coraz większą skalę.





20 Korzystajmy ze szlaków turystycznych

Wędrówkę rowerową możemy odbywać jadąc trasą wymyśloną i opracowaną przez siebie albo wykorzystać pomysły innych turystów. Warto skorzystać z gotowych ofert i odbyć podróż na rowerach według pomysłu innych osób. Oprócz znakowanych szlaków rowerowych, którym poświęcimy więcej uwagi w dalszej części tekstu, w turystyce funkcjonują także szlaki tematyczne, będące propozycją poruszania się po drogach publicznych do wskazanych miejscowości bądź obiektów. Są to, co prawda, z reguły trasy długodystansowe, przewidziane dla zmotoryzowanych, ale cyklista z powodzeniem może z nich korzystać.

Przykładem takiej trasy jest „Szlak architektury drewnianej województwa śląskiego” prowadzący z Gwoździan k. Lublińca przez Koszęcin, Tworóg, Wielowieś, Chorzów, Katowice, Pszczynę do Lachowic, łącznie przez 30 miejscowości, w których turysta może poznać zabytkowe drewniane kościoły, dzwonnice, chałupy i izby regionalne. Także „Szlak zabytków techniki województwa śląskiego” zachęcający turystów do odwiedzenia ponad 30 obiektów, które w stosunkowo niedawnej przeszłości były świadkami rewolucji przemysłowej, a z których wiele do chwili obecnej funkcjonuje.

Znajdziemy na nim m.in. fabrykę zapalek w Częstochowie, hutę szkła w Zawierciu, Centralne Muzeum Pożarnictwa w Mysłowicach, Radiostację Gliwicką i Tyskie Muzeum Piwowarstwa. Poruszanie się po tego rodzaju szlaku bez mapy nie jest możliwe, nic więc dziwnego, że przy każdym obiekcie umieszcza się tablic-



cę informacyjną zawierającą encyklopedyczne wiadomości o nim i schematyczną mapę pobliskich miejscowości na szlaku. Użytkownikom dróg publicznych służą pomocą odpowiednie znaki, wskazujące „samochodowy szlak turystyczny”. Znaki te, podobnie jak drogowskazy o charakterze turystycznym, malowane są na kolor brązowy.

Z myślą o rowerzystach jeżdżących turystycznie, pod koniec XX w. staraniem Zbigniewa Borońskiego wprowadzono system specjalnych znaków dla szlaków rowerowych usankcjonowanych przez Kodeks drogowy, pozwalający na wykorzystywanie dróg publicznych do wytyczania tras dla cyklistów.

Znakowane szlaki turystyczne mają to do siebie, że praktycznie możemy wędrować po nich bez posługiwania się mapą. Jak wygląda oznakowany szlak rowerowy? Na całej swej długości, a może ona wynosić od kilkunastu do kilkuset nawet kilometrów,



szlak wytyczony jest specjalnymi znaczkami (symbolami) o wymiarach 20 x 20 cm bądź 30 x 30 cm, namalowanymi na znajdujących się wzdłuż drogi słupach telefonicznych, latarniach ulicznych, drzewach, parkanach, budynkach. Na białym, kwadratowym tle znaczka umieszczony jest czarnego koloru rysunek roweru, pod którym znajduje się barwny prostokącik lub strzałka. Początku i koniec szlaku sygnalizuje biały kwadrat z rysunkiem roweru i kolorową kropką. W myśli instrukcji znakarskiej znakowane szla-

OZNAKOWANIE SZLAKÓW ROWEROWYCH

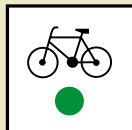
Znaki szlaku – trasy krajowej



Znak podstawowy



Znaki zmiany kierunku



Znaki początku lub końca trasy



Tablica informacyjna



Szlak pieszy przejezdny także dla rowerzystów

Znaki szlaku – trasy międzynarodowej



Znak podstawowy



Znaki zmiany kierunku



Tablica informacyjna szlaku międzynarodowego

Pierwsze znakowane szlaki rowerowe powstały w Polsce w 1996 r. z inicjatywy PTTK, a obecnie przez najatrakcyjniejsze tereny naszego kraju przebiega ponad 17 tys. km takich szlaków, wyznakowanych przez nasze Towarzystwo, zgodnie z instrukcją znakowania szlaków.

ki rowerowe wytycza się jednym z pięciu kolorów: czerwonym, czarnym, niebieskim, zielonym lub żółtym. Szlak na całej swej długości oznakowany jest zawsze tylko jednym kolorem, przy czym regułą jest, że szlaki o tych samych kolorach nie mogą się krzyżować. Jeżeli przez jakiś region prowadzą dwa lub więcej szlaki rowerowe, które w pewnym momencie się krzyżują lub stykają, każdy z nich namalowany jest innym kolorem.

Drogowskazy stosowane na znakowanych szlakach rowerowych w lewej części zawierają nazwę i siedzibę gospodarza szlaku, na pozostałej przedstawiona jest sylwetka roweru, wskazany kierunek jazdy oraz podana nazwa miejscowości docelowej wraz z odległością w kilometrach. Coraz częściej na drogowskazach dodatkowo podawana jest też odległość do sąsiedniej, atrakcyjnej miejscowości na szlaku.

Znakowanych szlaków turystycznych dla rowerzystów, będących w gestii PTTK, systematycznie przybywa. Na koniec 2001 r. ich długość wynosiła 6205 km, zaś z początkiem 2005 r. było ich w kraju prawie 11,5 tys. km. Faktycznie długość szlaków rowerowych w Polsce jest znacznie większa, albowiem ich wytyczaniem zajmują się (niestety nie zawsze fachowo) także samorządy lokalne, towarzystwa historyczne, organizacje społeczne, itp. Nie wszyscy do znakowania tras kolarskich stosują prezentowane powyżej symbole wprowadzone w życie rozporządzeniem z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 170 poz. 1393). W niektórych regionach kraju możemy napotkać znaki innego rodzaju, np. na terenach Jury Krakowsko-Częstochowskiej znaki przedstawiają na białym tle sylwetkę rowerzysty. Kolor rowerzysty jest zarazem kolorem szlaku.

Gdzie możemy się dowiedzieć, czy i jakie szlaki prowadzą przez teren, po którym planujemy odbyć rowerową wędrowkę? Informacje na ten temat znajdziemy na mapach turystycznych, w punktach informacji turystycznej, w referatach promocji jed-



nostek samorządu lokalnego, a przede wszystkim w oddziałach PTTK. Obszerny wykaz istniejących znakowanych szlaków rowerowych prezentuje witryna www.pttk.pl.

Znakowane szlaki turystyczne dla rowerzystów wytyczane są z reguły istniejącymi drogami, drózkami i ścieżkami, a celem ich tworzenia jest wskazanie rowerzyście dogodnej drogi do najciekawszych miejsc regionu. Szlak rowerowy najczęściej zaczyna się i kończy przy dworcu kolejowym, w pobliżu parkingu samochodowego, przy obiekcie noclegowym. Zadaniem znaków jest wskazanie rowerzyście właściwej drogi, dlatego za zakrętem z reguły umieszcza się znak potwierdzający, że turysta skręcił w odpowiednią drogę bądź ścieżkę.

Szlaki tak są oznakowane, aby umożliwiała jazdę w obydwu kierunkach (wyjątkiem są tylko odcinki prowadzące drogami jed-

nokierunkowymi). Na początku i końcu szlaku ustawiane są drogowskazy z nazwą najbliższej i końcowej miejscowości na trasie oraz odległością. Drogowskazy oraz tablice ze schematycznymi mapami przebiegu szlaków rowerowych po danym regionie są też ustawiane w miejscach krzyżowania się szlaków, w rejonie pól namiotowych oraz przy obiektach PTTK, a także w miejscach większego ruchu turystycznego. Na drogowskazach i tablicach umieszcza się informację, który oddział PTTK jest gospodarzem szlaku turystycznego.





21 Gdzie na rower?

Z Wrocławia w Góry Kocie

WOJEWÓDZTWO
DOLNOŚLĄSKIE

Szlak R9 Adriatyk – Bałtyk
Odcinek: Wrocław Pawłowice – Trzebnica
– Ruda Sułowska, długość 48 km.



Cały opisywany odcinek prowadzi drogami asfaltowymi o niskim bądź umiarkowanym ruchu samochodowym. Pierwszy odcinek trasy do Pasikurowic, jeszcze równinny, nie będzie trudny. Im jednak bliżej do wzgórz tym nachylenia drogi staną się większe. Trzebnica położona jest na obszarze o zróżnicowanej rzeźbie terenu. Otaczające ją morenowe Wzgórz Trzebnickie. Najwyższe wzniesienia to Farna Góra i Ciemna Góra.

0 km **Wrocław Pawłowice** (przy zbiegu ulic Pawłowickiej i Włodawskiej zaczyna się szlak). Obok pałac neorenesansowy Koronów z lat 1891-95 (obecnie Akademia Rolnicza). Wokół niego interesujący park o pow. 7,2 ha.

5,2 km **Pasikurowice**. Aleja lipowa – brukowana droga łącząca wieś ze stacją kolejową. W centrum wsi kościół poewangelicki z 1839 r. z masywną wieżą. Przed ogrodzeniem kościoła, pod pomnikowym dębem duży krzyż pokutny.

7,2 km **Siedlec**. Początki miejscowości sięgają 1245 r. We wsi znajduje się położony w parku krajobrazowym dwór i staw, stadniny koni, zabytki techniki na dworcu kolejowym – pompa wodna, dawny peron. Odbywają się tu imprezy hippiczne.

14,9 km **Głuchów Górny**. Kościół neogotycki pw. Podwyższenia Krzyża Świętego z 1857 r. W płn.-wsch. części wsi znajduje się zespół pałacowo-parkowy. W ścianie jednego z zabudo-



wań wmurowano część śmigła zestrzelonego tu przez polski samolot 2.09.1939 r. niemieckiego samolotu myśliwskiego. W Głuchowie znajdowało się supertajne centrum dowodzenia Układu Warszawskiego, z bunkrem 15 m pod ziemią.

21,6 km **Trzebnica**. Prawa miejskie otrzymała w 1250 r. Kościół pw. św. Bartłomieja i Najświętszej Marii Panny jest najstarszym sanktuarium na Śląsku i jedną z ważniejszych nekropolii Piastów Śląskich oraz miejscem uświęconym kultem św. Jadwigi. Trójnawowa bazylika ma 80 m długości i 23 m szerokości. Kaplica św. Jadwigi jest pierwszym w Polsce obiektem zbudowanym w stylu czysto gotyckim (w latach 1268–1269). W kaplicy mieści się barokowy sarkofag św. Jadwigi, wykonany z marmuru i alabastru. Klasztor należy do największych budynków klasztornych w Europie Środkowej. Wzniesiony został w latach 1696–1726. Jest dwupoziomowy z dwoma narożnymi pawilonami w ścianie frontowej. Wnętrze klasztoru zawiera kilka interesujących rzeźb i obrazów, godne uwagi są również piękne refektarze. Warto także zobaczyć: rynek z odnowionym ratuszem, fontanną, pręgierzem, drzewkiem szczęścia i rzeźbą kotów – Kociogórek i Lubuszka.

Wokół Trzebnicy utworzona została także Trzebnicka Pętla Rowerowa o długości 171 km. Biegnie ona przez okoliczne gminy i prowadzi do ciekawych miejscowości oraz licznych wartych zobaczenia obiektów.

26,8 km **Brzyków**. Wieś w gminie Trzebnica, położona w Kotlinie Żmigrodzkiej. Pierwotnie kolonia leśna, mieszkańcy zajmowali się bartnictwem. W 1203 r. zakupiona przez ks. Henryka I i nadana klasztorowi w Trzebnicy, który posiadał ją do 1810 r. W czasie reformacji większość mieszkańców przeszła na protestantyzm. Warto zobaczyć: kaplicę ewangelicką z pocz. XX w. (obecnie remiza strażacka).

30,3 km Pomnikowy dąb, po lewej stronie drogi.

30,7 km **Żurawia Łąka** – użytek ekologiczny (śródlęśna polana).

32,7 km **Domanowice**, skrzyżowanie. We wsi zabudowa z przeło-

mu XIX i XX w. Godnym uwagi jest Dom Ludowy z 1880 r., oraz stodoła szachulcowa z końca XIX w.

34,4 km **Przeborów**. Przysiółek, dawna osada młyńska.

35,6 km **Koniowo**. Kościół szachulcowy pw. MB Królowej Pokoju, poewangelicki z 1765 r. Obok stary ewangelicki cmentarz z aleją lipową, bramą z pocz. XX w., drewnianą dzwonnica z 1 poł. XIX w. i budynek plebani z końca XIX w. We wsi dom szachulcowy z pocz. XX w. Przy bocznej ulicy budynek starego zboru staroluterańskiego z 2 poł. XIX w. We wsiach, stanowiących do 1810 r. posiadłości klasztoru cysterek trzebnickich, zdecydowaną przewagę miała ludność wyznania ewangelickiego. Stanowiło to szczególnie ewenement na tle innych posiadłości klasztornych na Śląsku, gdzie w trakcie kontreformacji udało się większość ludności nawrócić na katolicyzm.

Rozpoczyna się jeden z najciekawszych, choć trudniejszych odcinków szlaku R9 Wrocław – Poznań. Przecina rozległy kompleks leśny, resztki dawnej puszczy porastającej dobra cysterek trzebnickich, ordynacji żmigrodzkiej i milickiej. Przekracza Barycz w jednym z najurokliwszych miejsc po zabytkowym drewnianym jazie. Dociera do rezerwatu „Stawy Milickie” i położonej w jego sercu „bocianiej wioski” – Rudy Sułowskiej. Biegnie głównie po drogach leśnych, częściowo tylko utwardzonych.

36,8 km **Koniówko**. Przysiółek na skraju lasów, w którym kończy się szosa, a zaczyna Park Krajobrazowy „Dolina Baryczy” w 1996 r. pow. (87 040 ha). Park położony jest na terenie dziewięciu gmin. W granicach parku znajdują się najcenniejsze przyrodniczo obszary Kotlin Milicko-Odolanowskiej oraz Żmigrodzkiej, jak również fragmenty Wysoczyzny Południowo-wielkopolskiej i Wału Trzebnickiego. Oś parku stanowi Barycz, płynąca równoleżnikowo ze wschodu na zachód. Ze względu na bardzo niewielki spadek w dolinie rzeki możliwe było budowanie już w średniowieczu dużych zbiorników wodnych, w których hodowano ryby. Obecnie łączna powierzchnia stawów rybnych na terenie parku wynosi blisko 7 500 ha.

- 37,3 km **Stawy Koniowskie**, pierwszy na naszej trasie akwen należący już do zespołu Stawów Milickich. Widoczna ponad lasem ceglana wieża przeciwpożarowa Nadleśnictwa Żmigród.
- 39,1 km **Przewory**, skrzyżowanie w środku lasu z piaszczystą drogą. Pół kilometra na wschód, przy czerwonym szlaku pieszym, znajduje się słup graniczny z XVII w., wzniesiony na styku feudalnych posiadłości milickich, trzebnickich i żmigrodzkich znany jako Szwedzki Kamień.
- 40,5 km Skrzyżowanie leśnych dróg w środku lasu Zwierzyniec.
UWAGA: Ze względu na wąską kładkę na Jazie Niezgoda (0,75 cm) rowerzystom z sakwami bądź wózkiem zaleca się objazd szlaku R9 szlakiem czarnym, w prawo, do Łąk i dalej niebieskim do Rudy Sułowskiej.
- 42,6 km **Jaz Niezgoda**, zwany też „Tamą Göringa”, jest jedyną zachowaną drewnianą budowlą tego typu na Baryczy. Jego zadaniem jest kierowanie wody do stawów Jamnik i Rudy.
- 47,0 km Rezerwat ornitologiczny **Stawy Milickie** obejmujący stare stawy z XII i XIII w. założone przez cystersów. Gnieździ się tu prawie 170 gat. ptaków, m.in. łabędź niemy, kaczki, łyski, cyranki, perkoz dwuczuby, płaskonos, czernica.
- 48,0 km **Ruda Sułowska**. Warto odwiedzić ścieżkę przyrodniczą Ruda Sułowska, która prowadzi drogami publicznymi między stawami kompleksu Ruda Sułowska. Rozpoczyna się i kończy we wsi Ruda Sułowska. Tutaj kończymy naszą wyprawę rowerową w Góry Kocie.

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE



Rowerowy Szlak Brdy

Oznakowany kolorem niebieskim,
długość 167 km.

Polecany dla ludzi chcących odpocząć od zgiełku cywilizacji w samym sercu Borów Tucholskich. Trasa nie wymaga większego przygotowania kondycyjnego. Szlak biegnie cały czas wzdłuż Brdy i oferuje wspaniałe widoki. Rozpoczyna się przy stacji Byd-

guszcz-Leśna, skąd przez Las Gdański, Piaski i Smukałę dochodzi do Janowa. Dalej przez Bysławek, Tucholę, Woziwodę, Ryteł, Myłof i Swornegacie dochodzi do Chojnic.

0,0 km **Bydgoszcz**. Miasto na prawach powiatu w północnej Polsce, na Pomorzu nad rzeką Brdą i Kanałem Bydgoskim, największe miasto województwa kujawsko-pomorskiego. Historycznie należy do Kujaw. Na uwagę zasługuje Stare Miasto położone w meandrach Brdy, Wyspa Młyńska, Wenecja Bydgoska oraz Śródmieście z wielkomięską zabudową secesyjną, zabytkowe kościoły, cztery sanktuaria katolickie, liczne muzea. Unikatowym zabytkiem jest najstarsza w Polsce, czynna sztuczna droga wodna – Kanał Bydgoski (od 1774 r.) z systemem śluz. Wizerunek miasta wzbogaca ciekawa elewacja od strony rzeki (waterfront), nocą iluminowana. Po Brdzie w sezonie wiosenno-letnim kursuje Bydgoski Tramwaj Wodny.

67,0 km **Tuchola**. Miasto położone jest nad rzekami Brdą, Hozjaną, Kiczą oraz nad jeziorami Głęboczek, Mielonek oraz Zamkowe, w południowej części Pomorza Gdańskiego, w pasie Pojezierza Południowopomorskiego, na skraju Borów Tucholskich – „stolica” Borów Tucholskich.

79,0 km **Woziwoda**, Leśny Kompleks Promocyjny „Bory Tucholskie”.

97,0 km **Ryteł**. Stara osada pomorska zamieszkała przez Borowiąków, grupę etnograficzną pochodzenia kaszubskiego, kultuwującą swoistą kulturę regionalną (pieśni, tańce i gwara).

108,0 km **Myłof**. Wieś w powiecie chojnickim. Istnieje tu zapora spiętrzająca wody Brdy z przepustem wodnym w postaci schodków i pochylnią służącą do spuszczenia tratw. Poza tym mieści się tu zakład hodowli pstrąga tęczowego.

132,0 km **Drzewicz**. Wieś położona na terenie Zaborskiego Parku Krajobrazowego, między jeziorami Łąckim i Dybrzyk, sąsiaduje bezpośrednio z Parkiem Narodowym Bory Tucholskie.

139,0 km **Swornegacie**. Wieś kaszubska leżąca w malowniczym zakątku Ziemi Zaborskiej, na północnym brzegu Jeziora Kar-

sińskiego, nad Brdą. Pierwszą wzmiankę o wsi zawiera dokument papieża Grzegorza X z 1272 r. Obecny kościół neobarokowo-modernistyczny zbudowano w latach 1912-1916 z cegły na kamiennej podmurówce, otynkowany, pod dachem z czerwonej dachówki. Swą sylwetką nawiązuje do starej kaszubsko-pomorskiej tradycji architektonicznej

145,0 km **Chociński Młyn**. Osada kaszubska nad Chociną. Wieś położona na terenie Zaborskiego Parku Krajobrazowego jest częścią sołectwa Swornegacie.

153,0 km **Bachorze**. Wieś letniskowa na terenie Parku Narodowego „Bory Tucholskie”, położona nad jeziorem Charzykowskim.

161,0 km **Charzykowy**. Miejscowość wypoczynkowa nad Jeziorem Charzykowskim (Łukomie), kolebka polskiego żeglarstwa. W 1919 r. powstało tu pierwsze na ziemiach polskich Towarzystwo Żeglarskie. Latem odbywają się tutaj liczne koncerty muzyczne, m.in. festiwal folklorystyczny oraz piosenki żeglarskiej.

167,0 km **Chojnice**. Miasto położone na Pomorzu Gdańskim, na pograniczu Borów Tucholskich, Kaszub i Krajny w pasie Pojezierza Południowopomorskiego. Zachowało średniowieczną zabudowę i liczne zabytki architektury: mury obronne z basztami i bramą „Człuchowską”, bazylikę mniejszą, kościół gimnazjalny.

WOJEWÓDZTWO

LUBELSKIE



Centralny Szlak Rowerowy Roztocza

I etap Kraśnik – Zwierzyniec
kolor czerwony długość 100,6 km,

Prowadzi przez zachodnią część Roztocza, krainy położonej pomiędzy Wyżyną Lubelską a Kotliną Sandomierską, ciągnącej się wąskim pasem wznieść od Kraśnika do Lwowa.

Występują tu liczne głębokie na 20 m wąwozy, których zbocza porośnięte są grądami. Najbardziej malownicze sieci wąwozów występują między Batorzem i Turobinem oraz

w tzw. Piekiełku pomiędzy Szczebrzeszynem a Kawęczynkiem. Charakterystyczne są faliste krajobrazy pól uprawnych z progami miedz, zapobiegających erozji. Różnorodność i bogactwo przyrodnicze tych ziem spowodowały utworzenie Szczebrzeszyńskiego Parku Krajobrazowego. Pod względem technicznym odznacza się on średnim stopniem trudności. Prowadzi w większości drogami asfaltowymi. Szlak zaczyna się na wys. 248 m n.p.m. a kończy na 230 m n. p. m.

0,0 km **Kraśnik**. Miasto powiatowe nad Wyżnicą na skraju Roztocza Zachodniego przy dawnym szlaku handlowym ze Ślaska do Kijowa. We wczesnym średniowieczu Kraśnik stanowił centrum dużego zespołu osadniczego. W 1377 r. Ludwik Węgierski nadał mu prawa magdeburskie. Zabytkowy układ urbanistyczny z rynkiem i układem ulic, późnogotycki kościół parafialny p.w. Wniebowzięcia NMP, z pięknym wystrojem oraz przyległe barokowe budynki klasztoru, barokowy przyszpitalny kościół p.w. Św. Ducha oraz drewniane budynki szpitala, wzgórze zamkowe (miejsce po zamku Zamojskich z XVII w. z zachowanymi zarysami fos), dwie synagogi z XVII i XVIII w.

5,0 km **Stróża**. Pierwsze wzmianki z 1260 r. Od 1604 r. siedziba kłucza Ordynacji Zamojskiej. Zachowany częściowo drzewostan parku, budynki gospodarcze i administracyjne, młyn, kompleks stawów oraz barokowa kaplica pw. Św. Trójcy wzniesiona w latach 1766-67 z fundacji Teresy z Michowskich Zamojskiej stanowi rzadki przykład budowli sakralnej założonej na planie trójkąta. Przed kaplicą rośnie potężny okaz jawora.

7,0 km **Kraśnicki Obszar Chronionego Krajobrazu**. Obejmuje jeden z najbardziej interesujących przyrodniczo fragmentów Lubelszczyzny. Stwierdzono tu występowanie 42 rzadkich i bardzo rzadkich gatunków roślin naczyniowych, interesujące zbiorowiska roślinne.

8,0 km **Źródła Wyżnicy**, (Wyżnianka). Wyżnica to prawobrzeżny dopływ Wisły. Źródło ma charakter szczelinowo-warstwowy.

29,0 km **Batorz**. Powstał prawdopodobnie ok. XI w. przy wczesnośredniowiecznym grodzisku z przełomu VII i VIII w. strzegącym szlaku ze Śląska na Ruś. Grodzisko usytuowane było w pobliżu jednego z najwyższych wzniesień Roztocza Zachodniego, Sowiej Góry (310 m. n.p.m.), na stromym, prawym zboczu podmokłej doliny Poru. Kościół parafialny p.w. Stanisława Biskupa, z lat 1881-83, w ołtarzu głównym obraz patrona kościoła z 1891 r. pędzla Wojciecha Gersona, polichromia 1929 r. Pomnik upamiętniający poległych w czasie II wojny światowej. W lesie obelisk i kopiec ku czci Marcina Borelowskiego „Lelewela”. Za Batorzem przy drodze do wsi Zdziłowice pomnik Józefa Piłsudskiego. Między Batorzem a Zdziłowicami szlak prowadzi doliną Poru.

33,0 km **Zdziłowice**. Jedna z najstarszych miejscowości Roztocza Zachodniego należąca do klucza batorskiego Ordynacji Zamojskiej. Wzmiankowana w 1377 r. Tablica i pomnik na cmentarzu upamiętniają 150 mieszkańców poległych w czasie II wojny światowej. W Zdziłowicach żywe są tradycje i obrzędy ludowe oraz tradycyjne budownictwo drewniane.

36,5 km **Otrocz**. Jest to jedna z nielicznych wsi, w której znajdują się naturalne zbiorniki wody powierzchniowej, stawy o genezie sufozyjnej. W 1750 r. postawiono tu pierwszą drewnianą cerkiew dla unitów, która została zastąpiona nową, przemianowaną w 1875 r. na prawosławną. Od 1918 r. jest to kościół rzymskokatolicki. W ołtarzu głównym zachował się fragment ikonostasu. Na cmentarzu nieliczne nagrobki świadczące o przynależności wyznaniowej dawnych mieszkańców wsi. We wsi znajduje się pomnik ku czci pomordowanych przez hitlerowców mieszkańców Otroczy. Na odcinku od Błazka do Goraja (26 km), trasa prowadzi przez Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu. Utworzono go w 1996 r. Obejmuje cenne przyrodniczo i atrakcyjne krajobrazowo tereny lessowego Roztocza Zachodniego.



52,5 km **Goraj**. Stara osada założona prawdopodobnie w 1373 r. Zabytkowy kościół parafialny pw. św. Bartłomieja, z lat 1779-1782 z dzwonnica i murami.

61,8 km **Hosznia**. Wieś położona w pobliżu dużego kompleksu leśnego Wzgórza Łysiec (Diabla Góra 325,8 m n. p. m).

65,0 km **Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy**. Utworzony w 1991 r., na powierzchni 20 209 ha. Prawie w całości leży we wschodniej części Roztocza Zachodniego, na dwu garbach rozdzielonych szeroką, wypełnioną torfami, doliną rzeki Gorajec. Park oddziela od wschodu malownicza dolina rzeki Wieprz, która jest jednocześnie granicą Roztocza Środkowego. Wzniesienia przekraczają wysokość 320 m. n.p.m., a deniwelacje osiągają nawet 100 m. Wzgórza pokryte są grubą warstwą lessu a zbocza wzniesień rozcina gęsta sieć wąwozów. Na zboczach wzniesień i w głębokich jarach występuje buczyna karpacka, a w niższych partiach zboczy i obniżeniach bór jodłowy. Nasłonecznione stoki pokrywa roślinność kserotermiczna. Występuje tu około 80 gatunków ptaków, wśród nich gołębiarz, krogulec, puszczyk, płomykówka, krwawodziób. W dolinie Gorajca licznie gnieździ się bocian biały.

71,0 km **Radecznicza**. Stara osada, z licznymi stanowiskami archeologicznymi. W 1593 r. wieś została włączona do utworzonej przez Jana Zomoyskiego ordynacji. W 1660 r. darowana bernardynom. Obecnie Radecznicza znana jest jako miejsce kultu św. Antoniego. Święto odpustowe z pielgrzymkami 1-2 czerwca. Zespół klasztorny oo. Bernardynów, a w nim: kościół pw. św. Antoniego Padewskiego, z lat 1684-1693 z dwuwieżową fasadą. Wokół klasztoru rozciąga się park z tzw. „Łaskiem św. Antoniego” i cmentarz, gdzie znajdują się murowane kaplice oraz pomnikowe lipy, dęby i klon. Kaplica drewniana „na wodzie” pw. św. Antoniego, wybudowaną w 1824 r.

87,0 km **Szczebrzeszyn**. „W Szczebrzeszynie chrząszcz brzmi w trzcinie i Szczebrzeszyn z tego słynie” napisał Jan Brzechwa.

Szczebrzeszyn to zapewne jeden z grodów czerwieńskich, przy szlaku handlowym z Kijowa do Krakowa. Warto zobaczyć kościół parafialny pw. św. Mikołaja z pocz. XVII w., w stylu renesansu lubelskiego, kościół pw. św. Katarzyny, z początku XVII w., klasztor pofranciszkański z tego samego okresu, obecnie szpital, kaplicę pw. św. Leonarda (na cmentarzu), neogotycką, cerkiew unicką pw. Zaśnięcia Matki Boskiej z poł. XVI w., dawną synagogę, obecnie dom kultury (zachowały się żydowskie symbole i fryz arkadowy), kirkut (ok. 380 macew, najstarsze, z XVIII w.), ratusz z 1830 r., młyn wodny wzniesiony z pocz. XX w. oraz pomnik Chrząszcza.

100,6 km **Zwierzyniec**. Miasto w dolinie Wieprza, którego dzieje sięgają końca XVI w. W 1593 r. Jan Zamoyski w lasach u stóp Bukowej Góry wybudował modrzewiowy dwór otoczony ogrodem, a w części puszczy urządził „zwierzyniec”. Sprowadził m.in. żubry, łosie a także dzikie koniki leśne – tarpany. Dwór odwiedzali królowie. W sąsiedztwie powstał staw z czterema wyspami. Na jednej z nich stanął barokowy kościół „na wodzie”. Pod koniec XVIII w. wzniesiono cztery klasycystyczne oficyny. W początku XIX w. znalazł tu swoją siedzibę Zarząd Ordynacji Zamojskiej. Warto zobaczyć barokowy kościół pw. św. Jana Nepomucena wzniesiony w latach 1741-1747. We wnętrzu polichromia wykonana przez Łukasza Smuglewicza z II poł. XVIII w., współczesny kościół pw. Matki Bożej Królowej Polski, ze ścianą Pamięci Narodowej, park miejski z ciekawymi okazami drzew, oraz kamień – pamiątka plagi szarańczy z 1711 r., dawny rezydencja plenipotentą z 1890 r., budynki klasycystyczne z I poł. XIX w. dawnego Zarządu Ordynacji Zamojskiej, browar, murowany, z lat 1802-1804.

Przekrój trasy: <http://www.szlakirowerowe.lubelskie.pl/index.php?pname=114>

Mapa trasy: <http://www.szlakirowerowe.lubelskie.pl/index.php?pname=115>

Gdybyśmy chcieli kontynuować naszą podróż, możemy podążać dalej kolejnymi odcinkami Centralnego Szlaku Rowerowego Rostocza:

II Etap Zwierzyniec – Hrebenne ma długość 86 km, a III długości ok. 80 km prowadzi przez ukraińskie Roztocze Wschodnie, od przejścia granicznego Hrebenne – Rawa Ruska do Brzuchowic, dzielnicy Lwowa.

Opisy innych szlaków województwa lubelskiego znajdziemy na stronach:

www.lubelskie.pl/index.php?pid=182

www.szlakirorowowe.lubelskie.pl/index.php

www.naszewycieczki.pl/content/category/16/46/39/

<http://roztocze.org/pl/page/79/rowerem-po-roztoczu.html>

www.gminazamosc.pl/?page_id=471

<http://zamosc.pttk.pl/szlaki.htm>

www.opole.lublin.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=15&Itemid=61

W Rowerowej Stolicy Ziemi Lubuskiej

WOJEWÓDZTWO LUBUSKIE

W okolicach Sulęcina sieć szlaków rowerowych liczy ponad 300 km długości. W skład sieci wchodzi trzy „pętle duże” (Lubniewicka, Łagowska i Słońska), każda po około 90 km oraz trzy „pętle małe” biegnące wokół Sulęcina (trasa Głaźnika i Czerwonego Potoku, licząca 19 km, trasa Doliny Postomii 20 km oraz trasa Ostrowska 14 km).



Program Ścieżek Rowerowych obejmuje także sieć dróg rowerowych w Sulęcinie. Ich przebieg i zakres dostosowany jest do układu komunikacyjnego miasta. Przebieg tras rowerowych wokół Sulęcina (tzw. „małe pętle”) został zaprojektowany z myślą o pokazaniu turystom, a także mieszkańcom miasta bardzo atrakcyjnych miejsc do zwiedzania i wypoczynku. Każda z tras nie przekracza długości 20 km i stanowi idealny odcinek na 2-3 godzinną wycieczkę. Jednocześnie „małe pętle” są częścią tzw. „dużych pętli” międzygminnych. Początek wszystkich tras rowerowych znajduje się na sulęcińskim rynku. Każda trasa może być pokonywana w obu kierunkach i każda z nich może być również wykorzystana na wycieczki całodniowe. Międzygminne trasy rowerowe, tzw. „duże pętle” obejmują 7 gmin. Długość dróg rowerowych i ilość atrakcyjnych miejscowości na tych trasach

gwarantuje 2-3 tygodniowy aktywny urlop „w siodełku”. Wszystkie duże pętle rozpoczynają się w Sulęcinie, liczą po około 90 km i przebiegają przez wszystkie gminy objęte Programem Ścieżek Rowerowych. Większość tras rowerowych przebiega głównie istniejącymi drogami niskiej kategorii (np. drogami gminnymi), a także duktami leśnymi i drogami rolniczymi. Wszystkie trasy są oznakowane tablicami informacyjnymi i znakami na białym tle i symbolem roweru.

Przez gminę Sulęcín, nazywaną Rowerową Stolicą Ziemi Lubuskiej przebiega międzynarodowy szlak rowerowy R-1.

- Duże pętle to trasy dla zaawansowanych cyklistów. Pętla lubniewicka wiedzie szlakiem wszystkich jezior lubniewickich; niezwykle urozmaicona pętla łagowska pozwoli poznać jezioro Buszno i wzniesienie Bukowiec (227 m n.p.m.), rezerwat leśny Buczynę Łagowską, wieś Wielowieś (użytek ekologiczny „Jeziorna”), Łagów i rezerwat torfowiskowy Pawski Ług; pętla słońska – przez Krzeszyce wałem przeciwpowodziowym poprowadzi wzdłuż Warty do Parku Narodowego „Ujście Warty”. Godne polecenia są również szlaki tematyczne: Joannitów, Napoleoński oraz Dzikich Gęsi, przygotowane z myślą o wytrawnych turystach, którzy obok wypoczynku poszukują większych wrażeń.
- Oprócz pięknej i nieskażonej przyrody, wspaniale przygotowanych tras rowerowych, pieszych i Nordic Walking, Gmina Sulęcín przyciąga również zabytkami architektonicznymi. Do najpiękniejszych zabytków Sulęcína należą: gotycki kościół św. Mikołaja z XIV w., fragmenty murów obronnych z XIV w. i kamienice w okolicach rynku z XVIII i XIX w., neogotycki kościół św. Henryka z XIX w., oraz kościoły w Żubrowie, Miechowie, Tursku i innych miejscowościach gminy. W historii Sulęcína i jego okolic mocno zapisali się Joannici i Templariusze, którzy pozostawili po sobie gotycki kościółek z XV w. w Ostrowiu oraz Dom Joannitów z XVIII w. W zabytkowym Domu Jo-

anitów powołano Centrum Współpracy Polsko – Niemieckiej, w którym odbywają się liczne imprezy kulturalne, koncerty, konferencje oraz prelekcje.

- ➔ Z myślą o licznie odwiedzających gminę turystach corocznie w Sulęcinie organizowane są duże imprezy o zasięgu międzynarodowym m.in. Międzynarodowy Zjazd Cyklistów, mający na celu popularyzację turystyki rowerowej oraz integrację jej miłośników

Źródło: www.sulecin.pl; www.ziemialubuska.pl

Łódzka Magistrala Rowerowa

Odcinek W-E, znaki czerwone,
długość 81.6 km

WOJEWÓDZTWO
ŁÓDZKIE

Prowadzi przez szczególnie atrakcyjne obszary województwa łódzkiego i jest częścią transeuropejskiej trasy rowerowej Eurovelo mającej w przyszłości połączyć Niemcy, Polskę i Ukrainę. Obecnie wyznakowano zachodnią część tego szlaku prowadzącą z Łodzi Chocianowic przez Górkę Pabianicką, Szadek, Roźdzały, Wartę i Klonową do Skalmierza.



0,0 km **Chocianowice**. Dawna podłódzka wieś, obecnie część miasta należąca do dzielnicy Górna. W XVI w. rozwijał się tu przemysł. Była huta szkła i kuźnia, w której wyrabiano pługi i brony na potrzeby dworu w Pabianicach. Chocianowice mimo włączenia w obręb miasta w dużej mierze zachowały swój dawny, wiejski charakter. Osią osady jest długa na ponad półtora kilometra droga, przy której stoją typowe wiejskie zabudowania, zarówno domy jak i budynki gospodarcze, a za nimi ciągną się pola oraz łąki, przyległe do płynącego kilkaset metrów na północ od osiedla Neru, a także niewielkie lasy.

14,0 km **Górka Pabianicka**. Wieś sołecka w gminie Pabianice. Pierwsze wzmianki o niej pochodzą z 1398 r.

42,0 km **Szadek**. Miasto nad Pichną w otoczeniu lasów, siedziba gminy miejsko-wiejskiej. Pierwsza pisana wzmianka pochodzi z 1295 r. kiedy książę Władysław Łokietek nadał rycerzowi Wilczkowi dwa łany ziemi „apud civitatem nostram Schadek”. Najcenniejszym zabytkiem jest kościół pw. Wniebowzięcia NMP i św. Jakuba Apostoła z lat 1333-1335 w stylu gotyckim. Świątynię rozbudowano przed poł. XIV w. Jest to budowla trójnawowa, halowa, podparta szkarpami. W fasadzie i w przejściu do zakrystii posiada profilowane ostrołukowe portale. Sklepienia naw z XVI w.: w prezbiterium i w nawie głównej gwiaździste, w bocznych – sieciowe. Drzwi zewnętrzne do zakrystii z XV w. Obok kościoła wznosi się dzwonnica o charakterze obronnej baszty z wąskimi otworami strzelniczymi. Na murach widać ślady w postaci okrągłych wgłębień po niecegnięciu ognia przy użyciu świda ogniowego oraz wmurowane na pamiątkę kamienne kule armatnie.

69,0 km **Warta**. Początkowo istniała jako osada rolnicza, jednak korzystna lokalizacja w pobliżu szlaków handlowych oraz korzystne warunki klimatyczno-glebowe przyczyniły się do szybkiego rozwoju miasta. W roku 1255 zostały nadane osadzie prawa miejskie. Warto zobaczyć: kościół pw. św. Józefa pod opieką SS. Bernardynek z XVII w., gotycki kościół pw. św. Mikołaja wzniesiony w połowie XIV w., barokowy kościół i klasztor Bernardynów pw. Wniebowzięcia NMP z XV w., ratusz wzniesiony w 1842 r. W mieście działa Muzeum Miasta i Rzeki Warty PTTK. Do najciekawszych miejsc można zaliczyć odrestaurowany cmentarz żydowski, ratusz i jatki (w których mieści się obecnie biblioteka publiczna). Stara część miasta zachowała swój historyczny układ urbanistyczny.

76,0 km **Kalinowa**. Pierwsza wzmianka o wsi pojawia się w źródłach pisanych w 1370. Dwór w Kalinowej uważany jest za pierwowzór „straszego dworu” z opery Stanisława Moniuszki. Ponadto we wsi znajduje się gotycki kościół św. Marii

Magdaleny, ufundowany przez Jana Zarembę, z 1465-1468 r., gruntownie odrestaurowany na początku XIX wieku. Jest to budowla oszkarpowana, jednonawowa, budowana z cegły o układzie polskim.

81,6 km **Skalmierz**. Znajduje się tu przystanek kolejowy, na którym zatrzymują się wyłącznie pociągi osobowe. Tutaj kończy się nasza wyprawę.

Główny Karpacki Szlak Rowerowy

Długość 621 km,

Prowadzi przez powiaty: bieszczadzki, leski, sanocki, krośnieński, jasielski, gorlicki, nowosądecki, bocheński, limanowski, myślenicki, suski, żywiecki i cieszyński. Jest osią szlaków rowerowych w Karpatach. Łącząc południowe regiony Polski z siecią międzynarodowych szlaków rowerowych.

WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE



0,0 km **Przełęcz Długie** ok. 550 m n.p.m. Droga łącząca wieś Wyszowatka z nieistniejącą wsią łemkowską Długie. Na samej przełęczy kamienny krzyż.

16,5 km **Gładyszów**. Miejscowość u podnóża Magury Małostowskiej, dawniej wieś łemkowska, znana dziś z największej w Polsce stadniny koni huculskich. We wsi cerkiew: greckokatolicka pw. Wniebowstąpienia Pańskiego z 1938 r., oraz prawosławna pw. Narodzenia św. Jana Chrzciciela z 1857 r. W okolicy dwa cmentarze wojenne z I wojny światowej.

20,5 km **Smerekowiec**. Wieś, zabytkowa cerkiew łemkowska pw. św. Michała Archanioła. Nieopodal cmentarz wojenny nr 56 wraz z sąsiadującym cmentarzem parafialnym.

24,3 km **Kwiaton**. Miejscowość osadzona w 1528 r. na prawie wołoskim. W ramach akcji „Wisła” większość mieszkańców wsi została wysiedlona. Wieś znajduje się na szlaku architektury drewnianej województwa małopolskiego. Cerkiew greckoka-

tolicka pw. św. Paraskewy, wybudowana w XVII w. aktualnie kościół rzymskokatolicki. Budowla trójdzielną, orientowaną, konstrukcji zrębowej, cała pokryta gontem. Wieża konstrukcji słupowo-ramowej, z izbicą. Świątynia posiada kompletne wyposażenie cerkiewne, m.in. ikonostas z 1904 r., ołtarz z XIX w. i polichromię figuralno-architektoniczną z 1811 r. Jest jedną z najlepiej zachowanych cerkwi łemkowskich w Polsce. Prawosławna cerkiew pw. św. Paraskewy z 1933 r.

29,5 km **Uście Gorlickie**. Miejscowość założona przez Gładyszów na początku XV w. Grekokatolicka cerkiew pw. św. Paraskewy z 1786 r., cmentarz żołnierzy z I wojny światowej. Pomnik poświęcony Łemkom poległym w czasie okupacji hitlerowskiej. Przy cmentarzu drewniana kapliczka z 1876 r.

36,5 km **Czarna**. Dawna drewniana cerkiew pw. św. Dymitra z 1764 r.

39,5 km **Brunary Wyżne**. Wieś założona w XIV w. przez Kazimierza Wielkiego. W centrum wsi zabytkowa cerkiew z XVIII w.

41,5 km **Śnietnica**. Cerkiw pw. św. Dymitra.

44,5 km **Banica**. Miejscowość zapisana w dokumentach w 1629 r. Zniszczona w czasie I i II wojny światowej. We wsi cerkiw pw. św. Kosmy i Damiana, obecnie kościół rzymskokatolicki.

48,5 km **Izby**. Wieś do 1947 r. zamieszkiwana przez Łemków. Tu Konfederaci Barscy w latach 1769-1772 mieli swój obóz.

54,0 km **Mochnaczką Niżną**. Wieś założona w na prawie wołoskim w 1589 r. należała do Klucza Muszyńskiego. Z 1626 r. pochodzi dzwon cerkiewny, ważący 300 kg. Dawna cerkiw pw. św. Michała Archanioła z XVIII w. z kompletnym ikonostasem, od 1951 r. kościół rz.-kat. łemkowski cmentarz z nagrobkami z XIX i XX w. obrośnięty starodrzewem z pomnikami przyrody. Kaplica pw. Narodzenia Bogurodzicy, drewniana, z 1787 r. z kompletnym ikonostasem.

58,0 km **Tylicz**. Małomiasteczkowy układ urbanistyczny, drewniany kościół pw. śś. Piotra i Pawła z początku XVII w. oraz



drewniana cerkiew pw. śś. Kosmy i Damiana z połowy XVIII w. Teren przycerkiewny oraz pobliski cmentarz zdobią piękne lipy zaliczane do pomników przyrody.

66,5 km **Powroźnik**. Dawna cerkiew z 1600 r. dzwon z 1615 r.

71,5 km **Muszyna Zdrój**. Miejscowość powstanie na przebiegającym wzdłuż doliny Popradu „węgierskim” szlaku handlowym. W latach dwudziestych XX w. stała się uzdrowiskiem. Ruiny zamku starostów Państwa Muszyńskiego z XIV w. na szczycie stromej góry o wysokości 527 m n.p.m. Podzamkowy zespół dworski XVIII/XIX w.: dwór starostów, zajazd z XIX w. (obecnie Muzeum Regionalne PTTK), kordegarda. Barokowy kościół obronny pw. św. Józefa z XVII w. z rzeźbami gotyckimi. Kapliczki św. Jana Nepomucena i św. Floriana na Rynku z przełomu XVII/XIX w. Cmentarz Żydowski.

84,5 km **Żegiestów**. Miejscowość uzdrowiskowa, kościół pw. św. Anny (dawna cerkiew greckokatolicka) z lat 1917-25.

93,4 km **Wierchomla Wielka**. Wieś lokowana na prawie wołoskim w 1595 r. Cerkiew połemkowska pw. św. Michała Archanioła z XIX w. konstrukcji zrębowej. Poddasze cerkwi jest chronionym siedliskiem najrzadszych w Europie nietoperzy – podkowca małego oraz nocka orzęsionego.

99,4 km **Piwniczna**. Kazimierz Wielki w 1348 r. pozwolił Hankowi (Hanuszowi) założyć miasto na prawie magdeburskim przy trakcie handlowym z Krakowa do Koszyc. Zachował się prawie niezmieniony układ urbanistyczny z czworobocznym rynkiem i ratuszem. Muzeum regionalne. Kościół parafialny pw. Narodzenia NMP, z lat 1881-86.

108,9 km **Rytko**. Ruiny średniowiecznego zameczku rycerskiego z czasów Władysława Łokietka na wzgórzu (463 m n. p. m.) nad Popradem z widokiem na dolinę Popradu i szczyty Beskidu Sądeckiego. W pobliżu ścisły rezerwat Baniska chroniący pozostałość dawnej Puszczy Karpackiej, wchodzący w skład Popradzkiego Parku Krajobrazowego.

- 129,1 km **Nowy Sącz**. Serce Sądeckizny, od siedmiu wieków miasto wielokulturowe i wielonarodowe. Mieszali się tu kultury niemiecka, węgierska, żydowska, ruska i polska. W mieście Baszta Kowalska, pozostałość zamku warownego, dawna Synagoga z XVIII w., Dom Gotycki, a w nim Muzeum Okręgowe, Kamienica Lubomirskich obecnie Biblioteka Wojewódzka, kaplica pw. św. Marka zwana „Szwedzką”, cmentarz żydowski, kolegiata pw. św. Małgorzaty, kościół pw. św. Ducha, kościół pw. św. Heleny, drewniany, z 1686 r., kościół pw. św. Rocha, drewniany, jednonawowy z lat 1595-1608, rynek otoczony zabawkowymi kamieniczkami i Sądecki Park Etnograficzny.
- 137,3 km **Klimkówka**. Wieś powstała na przełomie XV i XVI w.
- 139,3 km **Ubiad**. Wieś powstała w XIV w., kapliczka przydrożna ze źródłem.
- 152,6 km **Bartkowa**. Wieś nad Jeziorem Rożnowskim, przystań statku wycieczkowego i wypożyczalnia sprzętu pływającego.
- 158,1 km **Rożnów**. Drewniany kościół pw. św. Wojciecha z 1661 r. Ruiny zamku z XIV w., beluard oraz mur obronny z bramą wjazdową z XVI w., klasycystyczny dwór Stadnickich z XIX w.
- 166,3 km **Tropie**. Miejscowość znana od VIII w. jako miejsce przeprawy przez Dunajec. Kościół romański pw. śś. Świerada i Benedykta z XI w, jedna z najstarszych budowli sakralnych w Polsce. Po przeciwnej stronie Dunajca znajduje się odbudowany w XX w. zamek Tropiszyn.
- 188,9 km **Żegocina**. Na cmentarzu kwatera z I wojny światowej.
- 206,7 km **Jodłownik**. Kościół pw. Narodzenia Najświętszej Marii Panny, konstrukcji zrębowej, wzniesiony z drewna modrzewiowego z kwadratową wieżą z izbicą.
- 221,5 km **Wiśniowa**. Drewniany kościół pw. św. Marcina, konstrukcji zrębowej z ok. 1730 r. W głównym ołtarzu XVII-wieczny obraz Matki Boskiej.
- 233,5 km **Trzemeśnia** Drewniany kościółek pw. św. Klemensa, z XVIII w. W środku cenne polichromie i barokowe ołtarze.

241,8 km **Myślenice**. Miasto w dolinie Raby. Pierwsze wzmianki z XIII w. Istniała tu warownia strzegąca szlaku handlowego. Małomiasteczkowa zabudowa okolic rynku, sanktuarium pw. Matki Boskiej Myślenickiej, wyciąg krzeselkowy na górę Chełm, rezerwat „Zamczysko nad Rabą”.

Tutaj kończymy naszą rowerową wyprawę Głównym Rowerowym Szlakiem Karpackim.

Źródła wiadomości – COTG PTTK oraz strony internetowe:

http://www.sot.org.pl/index.php?p=1_16_Karpacki-Szlak-Rowerowy

<http://pl.wikipedia.org/>

http://www.powiat.nowy-sacz.pl/publikacje/artykuly/szlak_rowerowy.html

Informacje o szlakach rowerowych na terenie województwa małopolskiego na stronach:

www.malopolska.szlaki.pttk.pl/

www.tuchow.pl/dla-turystow/trasy-rowerowe/

www.grodzka.net.pl/pl/info/trasy_rowerowe.php

www.narowerze.pl/

www.it.tarnow.pl/index.php/pol/Atrakcje/Turystyka-aktywna/Rowerowa

<http://powiat.krakow.pl/szlaki-i-sieczki-rowerowe/>

www.rowerempopieninach.pl/

Kampinoski Szlak Rowerowy

Kolor zielony, długość 144,5 km.

Szlak rozpoczyna się w Wólce Węglowej, tuż przy zachodniej granicy Warszawy. Biegnie wokół Kampinoskiego Parku Narodowego. Najbardziej atrakcyjny odcinek poprowadzony został pomiędzy Leszmem a Żelazową Wołą. Biegnie przede wszystkim po drogach o nawierzchni asfaltowej i po drogach gruntowych. Jest dość dobrze oznaczony, a wzdłuż jego trasy znajdują się wiaty turystyczne, kosze na śmieci, a także sklepy spożywcze.

Kampinoski Park Narodowy. W latach trzydziestych powstały w Puszczy Kampinoskiej pierwsze rezerваты (Granica, Sieraków, Zamczysko), które obecnie są obszarami ochrony ścisłej. Park Narodowy utworzony

**WOJEWÓDZTWO
MAZOWIECKIE**



został 16 stycznia 1959 r. Pierwotnie zajmował prawie 40 700 ha. Największe zasługi w jego utworzeniu mieli Roman i Jadwiga Kobendzowie, którzy na terenie Puszczy Kampinoskiej w latach 30-tych prowadzili badania florystyczno-fitosocjologiczne i geomorfologiczno-geologiczne. Aktualna powierzchnia parku wynosi 38 544 ha, w tym 68 ha zajmuje Ośrodek Hodowli Żubrów im. prezydenta. Ponad 70% powierzchni Parku zajmują lasy. Podstawowym gatunkiem lasotwórczym jest sosna, a dominującym siedliskiem bór świeży. W krajobrazie Parku dominują dwa kontrastujące ze sobą elementy – wydmy i bagna. Park jest obszarem sieci NATURA 2000 oraz Rezerwatem Biosfery.

0,0 **Wólka Węglowa** (uroczysko Opaleń). Osiedle w północnej części dzielnicy Bielany w Warszawie. Popularny punkt wyjścia do Kampinoskiego Parku Narodowego.

7,5 **Lipków**. Wieś w gminie Stare Babice. Barokowo-klasycystyczny dwór z 1792 r. (obecnie plebania) zbudowany przez Jakuba Paschalisa Jakubowicza, Ormianina przybyłego do Polski z Torkatu w Anatolii, nobilitowanego przez króla Stanisława Augusta Poniatowskiego za pomnażanie pożytecznych rękodzieł. Autorem projektu był Hilary Szpilowski. Dwór jest budowlą parterową, nakrytą dachem mansardowym z bardzo szerokim ryzalitem na osi zwieńczony trójkątnym naczółkiem i artykułowanymi pilastrem. Naroża obiektu są boniowane. W latach 1881-1883 dwór wielokrotnie odwiedzał Henryk Sienkiewicz. Okolice dworu upamiętnił w powieści *Ogniem i mieczem* słynnym pojedynkiem Bohuna z Michałem Wołodyjowskim. W 2001 r. wyemitowany został znaczek pocztowy o nominale 10 groszy z wizerunkiem dworu w Lipkowie. Klasycystyczny kościół parafialny św. Rocha z 1792. Park krajobrazowy z aleją starych drzew, kapliczka neogotycka z ok. 1860 r.

22,0 **Zaborów**. Miejscowość na dawnym Trakcie Królewskim z Warszawy do Sochaczewa w miejscu, gdzie skarpa wysokiego tarasu rozcięta jest niewielką doliną erozyjną. Kościół pw. św. Anny z 1791 r. w stylu klasycystycznym na planie prostokąta, z wnętrzem salowym, bez wydzielonego prezbiterium. We-



wnętrz ołtarze z XVII w. Cmentarz rzymskokatolicki założony ok. 1830 r. Pałac wzniesiony w latach 1901-1903 dla warszawskiego finansisty Leona Feliksa Goldstanda i jego żony Zofii Karnkowskiej herbu Junosza według projektu arch. Franciszka Lilpopa. W budynku połączono elementy stylów barokowego i klasycystycznego, jednocześnie nawiązując do wiejskich rezydencji budowanych z poł. XVIII w. Jest to piętrowa budowla założona na planie prostokąta nakryta dachem mansardowym. Od strony południowej przylegała do pałacu oranżeria.

- 31,0 **Leszno.** Miejscowość o charakterze małego miasteczka. Barokowy pałac Łuszczewskich z I połowy XVIII w., odnowiony, ośrodek konferencyjny banku. Wokół pałacu park krajobrazowy z XVIII i XIX w., a w nim dwa pomnikowe drzewa: dąb szypułkowy i jesion wyniosły. Neogotycki kościół parafialny pw. Narodzenia św. Jana Chrzciciela z lat 1894-1898 z secesyjną polichromią z pocz. XX w. i neogotyckim ołtarzem z 1912 r. Starokatolicki kościół mariawitów pod wezwaniem św. Jana Chrzciciela. Na cmentarzu parafialnym kwatery żołnierzy poległych w II wojnie światowej i ofiar terroru hitlerowskiego.
- 47,5 **Granica Ośrodek Dydaktyczno-Muzealny Kampinoskiego Parku Narodowego.** W skład Ośrodka wchodzi: muzeum Puszczy Kampinoskiej, stała wystawa „Polskie parki narodowe” eksponowana w gablotach przed budynkiem muzeum, ścieżka dydaktyczna biegnąca skrajem najstarszego obszaru ochrony ścisłej „Granica”, cmentarz żołnierzy września 1939 r., zabudowania parku etnograficznego, parking. Ośrodek prezentuje przyrodę, historię i kulturę terenów Puszczy Kampinoskiej oraz prowadzi działalność edukacyjną.
- 61,5 **Żelazowa Wola.** Wieś nad Utratą, znana jako miejsce urodzenia Fryderyka Chopina. We wsi muzeum Dom Urodzenia Fryderyka Chopina. Dworek otacza park urządzony w latach 1932-1939. Na terenie parku znajduje się pomnik kompozytora wykonany przez Józefa Gosławskiego.

75,0 **Brochów.** Wieś z renesansowym kościołem parafialnym pw. św. św. Rocha i Jana Chrzciciela zbudowany w latach 1551-1561 z fundacji Jana Brochowskiego, wojskiego warszawskiego, właściciela wsi i jego rodziny. Twórcą kościoła był Jan Baptysta Wenecjanin. Jest on trójnawową bazyliką flankowaną trzema dużymi, cylindrycznymi wieżami. Sklepienie kolebkowe jest zdobione siecią kasetonową z powtarzającymi się motywami prostokąta i pokryte bogatą polichromią. Wokół kościoła biegnie dwukondygnacyjny ganek tunelowy ze strzelnicami. W 1806 r. w kościele tym ślub wzięli rodzice Fryderyka Chopina, który również tutaj był chrzczony.

81,5 **Tułowice.** Miejscowość wzmiankowana w 1361 r. W 1800 r. powstał tu dwór klasycystyczny Franciszki Lasockiej. Kapliczka przydrożna przy dworze, kamień upamiętniający śmierć generała Stanisława Grzmota-Skotnickiego w czasie bitwy nad Bzurą w 1939 r., stacja turystycznej kolei wąskotorowej (Sochaczew - Wilcze Tułowskie) i powozownia z kolekcją powozów z XIX i XX w. Starodrzew Borku Tułowickiego nad kanałem Łasica z Osadą Puszczańską.

98,5 **Piaski Królewskie.** Wieś wzmiankowana w XVIII w. jako osada leśna. W 1923 r. do tutejszej smolarni i tartaku doprowadzono tory kolejki wąskotorowej z Sochaczewa.

110,5 **Leoncin.** Neogotycki kościół pw. św. Małgorzaty z lat 1881-1885 r. wg projektu arch. Józefa Piusa Dziekońskiego. Na cmentarzu parafialnym wznosi się ośmioboczna, drewniana kaplica o zrębowej konstrukcji z 1789 r. zbudowana jako votum dziękczynienia za zwycięstwo Stanisława Czarnieckiego nad Szwedami. Cmentarz z grobami polskich żołnierzy z 1939 roku. Na placu im. prof. Romana Kobendzy, przed kościołem, znajduje się obelisk upamiętniający poległych w obu wojnach światowych. Wieś uwieczniona we wspomnieniach Izaaka Singera i w książkach jego brata, Joszuy. Obaj przyszli na świat tutaj w budynku drewnianej bożnicy. Isaac Bashevis Singer



urodził się w 1902 r. a w 1978 r. został laureatem literackiej nagrody Nobla.

119,0 **Cybulice Duże**. Wieś położona na północnym krańcu Puszczy Kampinoskiej. Pierwsze wzmianki pochodzą z 1414 r. W XVIII w. osada nazwana była Cybulicami, od nazwiska pierwszego właściciela Rafała Cybulskiego.

133,5 **Palmiry**. Wieś w gminie Czosnów w północno-wschodniej części Puszczy Kampinoskiej, założona w XIX w. jako Palmira. Przed II wojną światową w pobliżu znajdowały się magazyny amunicji. W okresie od grudnia 1939 r. do lipca 1941 r. miejsce masowych mordów dokonywanych przez Niemców na ludności cywilnej, głównie na więźniach Pawiaka. Zwłoki ofiar ekshumowane zostały w 1946 r. (spośród blisko 2000 ofiar egzekucji rozpoznano zaledwie 400 osób). W odległości 5 km od wsi znajduje się cmentarz w Palmirach oraz Muzeum.

137,5 **Łomianki** (Sadowa). Pierwsza wzmianka pochodzi z 1418 r. Od XV–XVI w. osadnictwo mennonickie. W XVIII w. istniała tu prochownia założona przez generała Alojzego Fryderyka von Brühla.

139,0 **Łomianki** (Dziekanów Leśny) Założona w XIX w. jako kolonia osadnictwa mennonickiego. Do 1945 r. we wsi dominowała protestancka ludność niemieckojęzyczna. W okresie międzywojennym miejscowość zyskała pewne znaczenie jako podmiejskie lotnisko.

144,5 **Wólka Węglowa** (uroczysko Opaleń)

Gdzie na rower - województwo mazowieckie:

<http://rowerempomazowszu.pl/>

www.naszewycieczki.pl/content/category/13/22/36/

<http://pedaluj.pl/trasy/warszawa/>

http://www.powiat-otwocki.pl/powiat2/pliki/prezentacja/otwocki_szlak_okreznypdf

<http://roweronline.pl/trasy-rowerowe/trasy-w-polsce/mazowieckie/gora-kalwaria.html>

<http://bicykl.republika.pl/menutras.html>

<http://www.wyszkow.pl/index.php?cmd=zawartosc&opt=pokaz&id=477>

http://www.pttk.pl/zycie/imprezy/index.php?co=imprezy_row



Trasy rowerowe powiatu strzeleckiego łącznie 137 km

Trasy rowerowe zaprojektowane zostały w dolinie Małej Panwi, jednej z najciekawszych przyrodniczo dolin rzecznych. Niezmienione przez ludzką ingerencję koryto rzeki jest siedliskiem chronionych i rzadkich gatunków roślin. Posiada malownicze meandry i starorzecza. Porastające je lasy liściaste to pozostałości starych puszczy z dużym nagromadzeniem dębów szypułkowych, uznanych za pomniki przyrody.

Trasa rowerowa oznaczona kolorem zielonym

Wędrówka prowadzi północnym skrajem gminy Zawadzkie, równoległe do brzegu Małej Panwi.

0,0 km **Strzelce Opolskie**.

3,9 km **Kielcza**. Wieś wzmiankowana ok. 1305 r. Warto tu zwiedzić neobarokowy kościół pw. św. Bartłomieja oraz położone obok grodzisko i zabytkową drewnianą chatę.

7,0 km **Żędowice**. Wieś wzmiankowana w 1300 r., w XVIII i XIX w. znajdowała się tu huta żelaza. Godne uwagi są młyny wodne z pocz. XIX w. państwa Thiel i z 1910 r. państwa Bombelka.

11,9 km **Zawadzkie Świerkle**. Pole biwakowe.

17,7 km **Pietraszów**.

18,8 km **Stawy Pluderskie**. Można tu zobaczyć wiele okazów roślin chronionych.

21,5 km **Regolowiec**. Kiedyś istniała tutaj jedna z licznych w dolinie Małej Panwi huta żelaza.

24,2 km **Kolonowskie**.

Trasa rowerowa oznaczona kolorem czarnym

Zawadzkie Świerkle – Zawadzkie PKP – Nadleśnictwo – Kąty, długość 11,4 km

Śzlak prowadzi przez kanał z 1836 r. o długości 4 km, łączący staw w Żędowicach ze stawem hutniczym w Zawadzkim. Można

zwieźć miasto Zawadzkie ze starymi zabudowaniami na osiedlu hutniczym z około 1900 r., XIX-wiecznymi kościołami katolickim pw. św. Rodziny i ewangelickim, zabudowania nadleśnictwa z 1910 r., leśniczówkę Rytwiny z 1900 r. Izbę Tradycji w Liceum Ogólnokształcącym im. Mieszka I. Stamtąd jedziemy do Zameczku Myśliwskiego w Kątach wybudowanego przez hr. Renarda w 1856 r. przy rezerwacie zwierzyny leśnej.

Trasa rowerowa oznaczona kolorem niebieskim

Zawadzkiego – Stawy Pluderskie – Regolowiec – Kolonowskie – Fosowskie – Staniszcze Małe – Krasiejów (wykopaliska) – Spórok – Staniszcze Wielkie – Kąty, długość 43,3 km

Jest to najważniejsza trasa na terenie gminy Kolonowskie, tworząca wydłużoną pętlę, która od zachodu zahacza o wykopaliska dinozaurów koło Krasiejowa w gminie Ozimek, a od południowego wschodu przebiega obok Zameczku Myśliwego Kąty w gminie Zawadzkie, prowadząc też skrajem gminy Jemielnica.

Rozpoczynamy wędrówkę w Zawadzkim, skąd przez zespół przyrodniczo-krajobrazowy „Kocia Góra” dojechać można do Stawów Pluderskich, które wchodzi w skład większego kompleksu, bogatego w okazy roślin chronionych. Kolejne miejsce to Regolowiec w Zespole przyrodniczo-krajobrazowym „Brzynciczka”, obejmującym dolinę Brzynciczki z jej malowniczymi meandrami oraz otaczającym je kompleksem leśnym i śródleśnymi łąkami. Kolonowskie to pierwsza miejscowość, do której docieramy trasą 163. Warto tu zobaczyć kościół pw. Najświętszego Serca Maryi, zabytkowe drewniane domy, w jeden z nich zorganizowano muzeum regionalne. W Fosowskim warty uwagi jest kościół ewangelicki i mogiła powstańców śląskich. Zaś w Staniszczech Małych, w północnej części wsi, znajduje się neogotycka kapliczka z końca XIX w., a w południowej części źródło „Stoczek” z okazem kwitnącego bluszczu. Po zwiedzeniu wykopalisk w Krasiejowie można zatrzymać się w Spóroku, przy Ptasim Stawku. W Staniszczech Wielkich neogotycki kościół pw. Karola Boromeusza, kaplica na

cmentarzu z końca XIX w. Ostatnim miejscem jest Zameczek Myśliwski w Kątach i aleja 128 dębów w wieku ok. 200 lat w Zespole przyrodniczo-krajobrazowym „Pod Dębami”.

Trasa rowerowa oznaczona kolorem czerwonym

Staniszczce Małe – Staniszczce Wielkie – Łaziska – Jemielnica – Centawa, długość 22,6 km

W Łaziskach godna uwagi jest kapliczka przydrożna z przełomu XIX i XX w. i znajdujący się obok pomnik ku czci ofiar obu wojen światowych z niemieckimi inskrypcjami. Trasa nr 18 przebiega niedaleko Gąsiorowic, gdzie znajdują się piękne stawy hodowlane oraz zabytkowa kapliczka.

W Jemielnicy można zatrzymać się przy dawnym klasztorze cysterskim z ok. 1300 r. z cennymi malowidłami Michaela Willmanna i gotyckim kościele cmentarnym. W Jemielnicy znajduje się pomnik ofiar I wojny światowej z 1932 r., obok pomnik ofiar II wojny światowej z przełomu lat 1991-1992, oba z niemieckimi inskrypcjami.

Ostatnią miejscowością na trasie jest Centawa. Można tu zwiedzić kościół pw. Narodzenia NMP jak i Łowisko Specjalne „Gajdowe” z możliwością noclegu w pobliskim nadleśnictwie.

Trasa rowerowa oznaczona kolorem żółtym

Góra św. Anny – Poręba – Czarnocin – Olszowa – Zimna Wódka – Ujazd – Niezdrowice, długość 23,5 km.

Z Czarnocina dojeżdżamy do rezerwatu „Boże Oko”, gdzie znajduje się miniaturowa kalwaria, wiodąca do kaplicy Boże Oko. Następną miejscowością jest Olszowa, w której można zwiedzić otoczony kamiennym murem kościół drewniany pw. Matki Boskiej Śnieżnej. Można zjechać do miejscowości Klucz z pięknym drewnianym kościołem pw. św. Elżbiety Węgierskiej. Dalej dojeżdżamy do Zimnej Wódki i do Ujazdu, gdzie zwiedzić można dwa kościoły i ruiny zamku.

źródło : www.powiatstrzelecki.pl/Turystyka/Trasy-rowerowe.aspx

Obwodnica Narwiańska

Znaki niebieskie, długość 90 km,

WOJEWÓDZTWO
PODLASKIE

Szlak prowadzi mniej ruchliwymi drogami asfaltowymi wokół Narwiańskiego Parku Narodowego.

Choroszcz. Zespół klasztorny, poddominikański (w kościele odrestaurowane freski), Pałac Branickich (obecnie Muzeum Wnętrz Pałacowych).

Złotoria. Drewniany kościół i murowana plebania z pocz. XX w. Wzdłuż drogi do Tykocina rozciąga się wspaniała panorama Doliny Narwi.

Tykocin. Cmentarz z kaplicą rodziny Glogerów, dawna rezydencja obecnie Tykociński Dom Kultury, pomniki: Orła Białego i Stefana Czarnieckiego, kościół i klasztor, ruiny zamku, synagoga (obecnie muzeum).

Kurów. W pałacu z XIX w. mieści się siedziba Zarządu Narwiańskiego Parku Narodowego.

Waniewo. Dawne miasteczko nad Narwią.

Płonka Kościelna. Kościół z cudownym obrazem Matki Boskiej z XVII w., pomnik króla Jana III Sobieskiego.

Suraż. Grodzisko średniowieczne i kościół, a na drugim brzegu Społeczne Muzeum Archeologiczne i kirkut. Z Suraża jedziemy wschodnią granicą otuliny Narwiańskiego Parku Narodowego, przez Borowskie-Michały, Turośń Dolną, gdzie skręcamy w lewo do Baciut.

Dobrowoda. Kaplica z XVIII w., za nią punkt widokowy na dolinę Narwi.

Choroszcz. Dojeżdżamy do szosy Białystok – Kruszewo, którą biegnie zielony „Rowerowy Szlak Światowida”. Zatrzymujemy się przy pomniku upamiętniającym stracenie 11 powstańców z 1863 r. Ze wzgórza podziwiamy panoramę Choroszczy. Zdążając drogą do miasta zamykamy obwodnicę Narwiańskiego Parku Narodowego.



Szlak podmiejskich rezydencji

Kolor żółty, długość: 46 km

Szlak okalający Białystok od południa i wschodu. Łączy dolinę Narwi i kompleksy leśne Puszczy Knyszyńskiej. Trasa biegnie terenami o krajobrazach charakterystycznych dla okolic Białegostoku kończąc swój bieg w zabytkowym Supraślu.

0,0 km **Bokiny**. Wieś położona na lewym, wysokim brzegu Narwi w Narwiańskim Parku Narodowym, nad jeziorem Rozgnój. Pierwsza wzmianka z 1574 r. Przez wieś biegnie ścieżka dydaktyczna „Wędrując brzegiem Narwi”. W okolicy prehistoryczne cmentarzysko. Narwiański Park Narodowy obejmuje obszar doliny Narwi pomiędzy Surazem, a Rzędzianami. Najważniejszym walorem przyrodniczym Parku jest unikatowy system rzeki, która płynie na tym obszarze wieloma łączącymi i rozdzielającymi się korytami. Dolina Narwi jest ostoją ptaków wodno błotnych oraz miejscem ich odpoczynku podczas wędrówek. Narew utworzyła tu unikalny system rzeczny, nie znajdujący swego odpowiednika w Europie.

6 km **Baciuły**. Pierwsza wzmianka o wsi pochodzi z 1504. Kapliczka greckokatolicka z końca XVIII w. pod wezwaniem św. Barbary obecnie prawosławna. Punkt widokowy na Narwiański Park Narodowy.

9 km **Turośl Dolna**. Wiatrak z 1920 r.

13 km **Turośl Kościelna**. Murowany kościół z lat 1779-1783 z dzwonnicy z XIX w.

32 km **Zabludów**. Miasto ma klasycyżny układ urbanistyczny z XVI w. Było ostoją podlaskich arian. W mieście osiedlali się między innymi Szkoci. Warto zobaczyć położony przy rynku klasycyżny kościół parafialny pw. śś. Piotra i Pawła z lat 1805-1840, cerkiew parafialną pw. Zaśnięcia Przenajświętszej Bogurodzicy z lat 1847-1855, barokową kaplicę pw. św. Marii Magdaleny usytuowaną na cmentarzu katolicko-prawosławny, z 2. poł. XVIII w., klasycyżna kaplicę pw. św. Rocha

z 1850, podworski park krajobrazowy z 2. poł. XIX w., cmentarz żydowski z grobowcem rabina.

42 km **Kamionka**. Pozostałości zespołu dworskiego z początku XIX w. Kamienna obora i stodoła.

56 km **Supraśl**. Miasto położone nad rzeką o tej samej nazwie, w Puszczy Knyszyńskiej. Ważniejsze zabytki: odbudowywana cerkiew obronna z lat 1503-11 w stylu gotycko-bizantyjskim, z zachowanymi fragmentami fresków z poł. XVI w., renesansowy pałac opatów z XVII w., cerkiew św. Jana Teologa z lat 1889-91, katakumby pobazylikańskie, zespół pałacowy Bucholtzów z lat 1892-1903 (obecnie siedziba liceum plastycznego).

Więcej informacji o szlakach rowerowych na stronach:

www.rover.bialystok.pl

<http://turystyka.powiatbialostocki.pl/index.php/szlaki-roverowe-l>

<http://nnp.pl/szlaki-roverowe>

www.zielonewrota.pl/index.php?art=838&k=11&lv=2&p=50&w=27

źródło: www.zielonewrota.pl/art_v.php?art=838&p

Międzynarodowy szlak rowerowy Śladami przygód dobrego wojaka Szwejka

WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE



Szlak prowadzi trasą, którą podróżował Szwejk. Rozpoczyna się w Czechach, a następnie biegnie przez Austrię, Węgry, Słowację, Polskę i Ukrainę.

Polski odcinek rozpoczyna się w Radoszycach, a kończy na przejściu granicznym polsko-ukraińskim w Krościenku. Wiedzie terenami Beskidu Niskiego, Pogórza Bukowskiego, Gór Sanocko-Turczańskich i Pogórza Przemyskiego.

Szlak zielony R63, długość 105 km

Na trasie umieszczono tablice z informacjami o pobycie dobrego wojaka Szwejka na danym terenie oraz schematem przebiegu szlaku. Jeśli ktoś nie chce przekraczać granicy w Krościenku,

może skorzystać z alternatywnej trasy rowerowej od Jureczkowej do Medyki długości 45 km.

- 0,0 km **Radoszyce.** Wieś w gminie Komańcza u stóp granicznego pasma Beskidu Niskiego. W centrum cerkiew pw. św. Dymitra z 1868 r., z zabytkowym ikonostasem, obecnie kościół rzymskokatolicki. Przed II wojną światową Radoszyce były bardzo popularnym miejscem pielgrzymek grekokatolików do kapliczki z ikoną Matki Boskiej. Do przedwojennej tradycji powrócono z końcem XX w., a na odpust przyjeżdżają dziś pielgrzymi nie tylko z Polski, ale także ze Słowacji i z Ukrainy.
- 7 km **Komańcza.** Wieś w dolinie Osławicy. Drewniana cerkiew prawosławna odbudowana po pożarze w 2010 r. Klasztor nazaretanek, miejsce internowania kardynała Stefana Wyszyńskiego w latach 1955-1956.
- 12 km **Rzepedź.** Wieś na pograniczu Beskidu Niskiego i Bieszczadów u zbiegu dolin Osławy i Osławicy, lokowana na prawie wołoskim w 1517 r. Drewniana cerkiew z 1824 r. pw. św. Mikołaja Biskupa z 1826 r.
- 17 km **Szczawne.** Wieś nad Osławą lokowana w I poł. XV w., na prawie wołoskim. Cerkiew prawosławna pw. Zaśnięcia Przenajświętszej Bogurodzicy zbudowana w 1889 r. drewniana, orientowana, o konstrukcji zrębowej, oszalowana, trójdzielna z niewielką kruchtą. Nad babińcem wieża o konstrukcji słupowej, zwieńczona baniastym hełmem. Wewnątrz ikonostas z oryginalnymi ikonami, na sufitach i ścianach polichromia figuralno-ornamentalna z 1925 r. Drewniana dzwonnica z 1889 r.
- 28 km **Morochów.** Jest jednym z najstarszych ośrodków górnictwa naftowego na świecie, kopalnie ropy naftowej istniały tu przed 1884 r. Prawosławna cerkiew pw. Spotkania Pańskiego dawniej grekokatolicka, wzniesiona w 1837 r. w stylu wschodniołemkowskim, drewniana, o konstrukcji zrębowej, orientowana, trójdzielna, z kruchtą. Obok cerkwi się drewniana XIX-wieczna dzwonnica o konstrukcji słupowej.

38 km **Zagórz**. Miasto położone w pobliżu ujścia Osławy do Sanu. Warto zobaczyć ruiny klasztoru karmelitów z XVIII w. oraz kościół parafialny pw. Wniebowzięcia Matki Bożej, zbudowany w połowie XVIII w. z łaskami słynącym, gotycko-renesansowym obrazem Zwiastowania N.M.P. a także cerkiew pw. św. Michała Archanioła z 1836 r.

45 km **Sanok**. Już w połowie XII w. był to gród obronny i ważny ośrodek administracyjny. Warto zobaczyć sanocki skansen Muzeum Budownictwa Ludowego z najcenniejszymi obiektami drewnianej architektury z całego regionu Bieszczadów, Beskidu Niskiego i Pogórza, oraz rynkiem galicyjskiego miasteczka. Zamek pierwotnie gotycki przebudowany w latach 1523-48 na styl renesansowy, obecnie Muzeum Historyczne z najcenniejszą w kraju kolekcją ikon i zbiorem prac Zdzisława Beksińskiego. Katedralny Sobór Prawosławny pw. Świętej Trójcy, niegdyś cerkiew greckokatolicka wzniesiona w 1784 r. We wnętrzu ikonostas z XIX w., barokowe ołtarze boczne z I poł. XVIII w. oraz XVII-wieczna cudowna ikona Matki Boskiej Sanockiej. Polichromie figuralne i ornamentalne z XIX i XX w. Obok cerkwi znajduje się murowana dzwonnica z 1827 r. Kościół i klasztor franciszkanów pw. Podwyższenia Krzyża Świętego, zbudowany w latach 1632-40. We wnętrzu późnobarokowe ołtarze oraz cudowny obraz Matki Bożej Pocieszenia – Pani Ziemi Sanockiej. Ławeczka ze Szwejkiem – pierwszy w Polsce pomnik Dobrego Wojaka Szwejka, przedstawiający go siedzącego na ławeczce na sanockiej ulicy 3 Maja. Odslonięty w 2003 r., przez wnuka Jarosława Haszka – Richarda Haszka, przypomina przygody Józefa Szwejka podczas jego pobytu w Sanoku, w lipcu 1915 r. Znajduje się tu także „Hotel pod Trzema Różami”, kwatera szwejkowego batalionu z 91 Pułku Piechoty oraz Zaulek Dobrego Wojaka Szwejka.

98 km **Słonne**. Wieś letniskowa położona nad Sanem. Nazwa pochodzi od słonych źródeł.

145 km **Liskowate**. Wieś z drewnianą greckokatolicką cerkwią pw. Narodzenia Najświętszej Panny Marii orientowana, trójdzielna o konstrukcji zrębowej. Nad babińcem znajdowała się odrębna kaplica pw. św. Dymitra. Wokół kaplicy znajdowała się galeryjka, z której do dnia dzisiejszego pozostało jedynie kilka wystających z bryły budowli belek. Dachy są pokryte gontem. Wejście na teren cerkwi prowadzi przez XIX-wieczną murowaną, parawanową dzwonicę bramną.

148 km **Krościenko**. Wieś nad Strwiążem. Dawna greckokatolicka cerkiew Narodzenia Matki Bożej z końca XVIII w. drewniana, orientowana, trójdzielna o konstrukcji zrębowej z dzwonicą z XIX w. (obecnie kościół). Dach pokryty jest gontem. Kilkanaście chałup konstrukcji zrębowej z XIX w., pozostałości cmentarza ewangelickiego, nagrobki oraz dzwonnica cmentarna, w Krościenku Wolicy cerkiew drewniana z XVIII w.

Mapa i przekrój trasy: <http://bieszczady-online.pl>

WOJEWÓDZTWO POMORSKIE



Szlaki Rowerowe Pomorza

Województwo pomorskie to teren wyjątkowo różnorodny zarówno pod względem ukształtowania, folkloru, historii oraz kultury. Znajduje się tu wiele atrakcji turystycznych: muzeów, pałaców i zamków, latarni morskich, elektrowni wodnych, wiatraków, świątyń i parków krajobrazowych. Leśne trasy rowerowe z reguły poprowadzone są wzdłuż malowniczych jezior i dolin rzecznych.

Międzynarodowy szlak turystyczny R 10

Osetnik (Stilo) – Słowiński Park Narodowy (okolice miejscowości Gać). Długość 24,6 km

Na odcinku od Stilo do Łeby ze względu na wąskie ścieżki nie polecany rowerzystom z sakwami. Drogi z dużą ilością korzeni i piaszczystymi odcinkami. Szlak dobrze oznakowany.

Pomarańczowy szlak gminy Choczewo

Lubiatowo (0,0 km) – Osetnik (9,7 km) – Sasino (12,5km) – Słajszewo (15,5 km) – Lubatowo (20,4 km)

Początek szlaku w Lubiatowie przy drodze do Kopalina, gdzie łączy się z niebieskim szlakiem rowerowym. Oznakowany jest jako szlak pieszo-rowerowy. Jest łatwy, w miarę płaski, z krótkimi piaszczystymi odcinkami. Jest to najdłuższy szlak rowerowy w gminie Choczewo.

Czerwony szlak Pętla Krokowa

Krokowa (0,0 km) – Żarnowiec (9,0 km) – Dębki (15,0 km) – Karwieńskie Błota I (24.5 km) – Sławoszyno (30,5 km) – Krokowa (33,6 km)

Trasa bardzo dobrze oznakowana, średnio trudna ze względu na piaszczyste odcinki, zwłaszcza w okolicy Żarnowca. Płaska z krótkimi podjazdami. Na trasie warto poświęcić trochę czasu na zwiedzanie dwóch miejscowości historycznych: Krokowej i Żarnowca, letniskowych Dębek, Karwi i Karwieńskich Błot oraz rezerwatów przyrody „Zielone”, „Piaśnickie Łąki”, „Widowo”, „Beka”.

W Dębkach odgałęzienie trasy do Białogóry.

Szlak Jastrzębia Góra – Radoszewo

Jastrzębia Góra (0,0 km) – Radoszewo (10,0 km) – Starzyno (12.0 km) – Mechowo (18,6 km) – Starzyński Dwór (24,2 km) – Radoszewo (26,1 km)

Trasa rowerowa z pięknymi tablicami informacyjnymi i brakiem oznakowań w terenie. Bez mapy lepiej się na nią nie wybierać. W Mechowie słynne grotty i ciekawy kościół, koło Starzyńskiego Dworu kaplica von Grassów. Odcinek z Jastrzębiej Góry do Radoszewa bardzo piaszczysty.

Niebieski szlak gminy Choczewo

Osieki Lęborskie (0,0 km) – Leśniczówka Szklana Huta (2,8 km) – Lubiatowo (9,3 km) – połączenie z trasą żółtą (12,3 km)

Szlak zaczyna się na parkingu koło miejscowości Osieki Łębskie. Wiedzie głównie drogami leśnymi nad morze, następnie wraca na południe przez Lubatowo i łączy się z żółtym szlakiem rowerowym koło Kierzkowa. Trasa łatwa, płaska, bez podjazdów, dobrze oznakowana. Szlak znakowany jako pieszo-rowerowy.

Żółty szlak gminy Choczewo

Choczewo (wyjazd na Kierzkowo) (0,0 km) – Kierzkowi (2,4 km) – droga Lubiatowo – Choczewo (4,9 km) – tablica „Szlaki rowerowe w gminie Choczewo” (9,0 km)

Szlak zaczyna się w Choczewie, przy ulicy Bałtyckiej. Należy przejechać przez tory drogą do Lubatowa, droga gruntowa w kierunku Kierzkowa po około 250 m odchodzi w lewo, w tym miejscu zaczyna się szlak. Znakowany jako pieszo-rowerowy.

Zielony szlak gminy Choczewo

Choczewo (0,0 km) – Starbienio (5,7 km) – Choczewo (10,4 km)

Szlak znakowany jako szlak pieszo-rowerowy, zaczyna się w Choczewie przy ulicy Kusocińskiego (droga do Łętowa), niedaleko leśniczówki. Jest okrężny w stosunku do jeziora Choczewo. Trasa jest dobrze oznakowana i łatwa. Najtrudniejszy odcinek to podjazd o dł. 800 m drogą gruntową do pętli w kierunku Satrbienina. Na trasie można spotkać kilka dobrze urządzonych miejsc do odpoczynku.

Szlak Darzłubie – Wejherowo

Darzłubie (0,0 km) – droga Leśniewo – Wejherowo (9,1 km) – Kąpino – (13,3 km) – Wejherowo (15,9 km)

Krótką, łatwą i przyjemną trasą, w dużej części wyłączoną z ruchu samochodowego. Jest to kręta droga, pokryta asfaltem dobrej jakości. Jazda na tym odcinku to sama przyjemność.

Szlak Leśniewo – Wejherowo

Leśniewo (0,0 km) – Muza (4,0 km) – Kąpino (8,7 km) – Wejherowo (11,3 km)



Krótką trasą, prowadzoną drogami asfaltowymi i piaszczystymi leśnymi. Szczególnie trudny jest wyjazd z Leśniewa. Atrakcją trasy jest ośrodek edukacji przyrodniczo-leśnej w Muzie.

Szlak Hel – Swarzewo

Hel (0,0 km) – Jurata (11,9 km) – Władysławowo (34,7 km) – Swarzewo (38,2 km)

Trasa została wytyczona wzdłuż drogi Hel – Władysławowo. Poczynając od Juraty droga jest bardzo dobrze wykonana i równa. Na odcinku 7 km biegnie nad samym morzem. Drogowskazy wskazują dojście do ścieżek przyrodniczych i stanowisk dydaktycznych, które przedstawiają różne ciekawostki Półwyspu Helskiego. Przy ścieżce rowerowej we Władysławowie usytuowane jest Muzeum Rybackie „Pod Strzechą”. Piękne widoki na zatokę.

Trójmiejska ścieżka rowerowa

Wejherowo (0,0 km) – Ustarbówo (9,0 km) – jezioro Krypko (12,8 km) – Zbychowo (21,7 km) – Leśniczówka Piekiełko (27,5 km) – Łężyce (33,6 km) – szosa Gdynia Chylonia – Koleczkowo (39,2 km) – Gdynia, ul. Wolności (48,63 km)

Dość trudna, ale ciekawa trasa rowerowa. Dużo długich podjazdów i zjazdów, wymaga dobrej kondycji. Dobrze oznakowana. Wytyczona i oznakowana przez Zarząd Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Trasa ścieżki prowadzi przez najciekawsze pod względem przyrodniczym i kulturowym obszary parku. Fragmenty ścieżki prowadzone są drogami leśnymi, których część w trakcie prac leśnych bywa rozjeżdżana i tym samym trudna do pokonania rowerem. Istnieje możliwość wcześniejszych zjazdów do Wejherowa, Redy, Rumi oraz Gdyni, tak aby bez pośpiechu pokonać całą trasę w ciągu dwóch lub trzech kolejnych wypraw rowerowych.

Niebieski szlak – pętla Nadleśnictwa Strzebielino

Łężyce (0,0 km) – Dąbrówka (6,0 km) – rezerwat przyrody „Praszyńskie Wąwozy”

(24,1 km) – Bożepole Wielkie (27,2 km) – Chmieleniec (28,8 km)
– Łęczycze (37,6 km)

Trasa wytyczona przez gimnazjum w Łęczycach i tam też jest jej początek. Trasa trudna z trzema długimi podjazdami, dość dobrze oznakowana. Druga część trasy prowadzi przez tereny leśne niemal pozbawione osad. Warto odwiedzić położony niedaleko wsi Bożepole rezerwat przyrody „Paraszyńskie Wąwozy”.

Szlak Rumia – Warszkowo

Rumia, przystanek SKM (0,0 km) – Kazimierz (5,4 km) – Reda Ciechocino (9,4 km) – Wejherowo (18,0 km) – Warszkowo (30,0 km)

Szlak łatwy, brak podjazdów, dobre drogi. Z Rumi do Redy Ciechocina trasa prowadzi przez podmokłe, bezleśne Mostowe Błota, a dalej do Redy przez Wejherowo, skrajem Puszczy Darzłubskiej do Warszkowa.

Szlak pętla Rumia

Rumia UM (0,0 km) – Zbychowi (6,1 km) – Reda przystanek SKM (13,8 km) – Rumia przystanek SKM (17,6 km)

Trasa oznakowana, średnio trudna. Droga miejscami piaszczysta, szczególnie na początku, po pierwszym kilometrze z dość męczącym podjazdem do Zbychowa. Szlak ten stwarza doskonałą okazję do planowania wycieczek nad jezioro Wyspowo. Dla tych, którzy lubią dłuższe wyprawy istnieje możliwość kontynuacji wycieczki „Trójmiejską ścieżką rowerową” lub szlakami PTTK (czarnym i czerwonym).

Czerwony szlak Lębork – Orle

Lębork, rezerwat „Kamienne Kręgi” (0,0 km) – Łęczycze (9,0 km) – Chmieleniec (16,0 km) – Zelewo (29,2 km) – Góra (33,8 km) – Orle (38,6 km)

Interesujący, średnio trudny szlak z powodu miejscami piaszczystych odcinków i półtorakilometrowego podjazdu do miejscowości Góra. Niebezpieczny odcinek drogą Zamostne – Bolszewo.

Niebieski szlak Lębork – jezioro Krypko

Lębork (0,0 km) – droga Rozłazino – Godętowo (14,1 km) – droga Bożepole – Jeżewo (19,0 km) – Porzeczce (28,0 km) – Barłomino (38,8 km) – Milwino (42,3 km) – jezioro Krypko (52,5 km)

Szlak dla osób z zacięciem sportowym, lubiących długie podjazdy i karkołomne zjazdy. Wymagający bardzo dobrego przygotowania kondycyjnego. Trasa biegnie głównie po drogach leśnych i polnych. Trasa omija osady ludzkie. Na 25,6 km leśne schronisko „Łowców Przygód”, a na 27,4 km urządzone miejsce odpoczynku. Wędrówkę można skrócić zjeżdżając po drodze na powiązane szlaki. Z Przetoczyna możliwość zjazdu do Wejherowa.

Zielony szlak Lębork – Dąbrówka Wielka

Lębork (0,0 km) – Lubowidz (5,8 km) – droga Godętowo – Dąbrówka Wielka (11,7 km)

Krótki szlak pozwalający poznać jezioro Lubowidzkie. Przejazd łatwy, choć czasami męczący. Dobrze oznakowany.

Źródło: www.poznaj3miasto.pl/

Więcej o szlakach na Pomorzu:

<http://www.pomorskie.pttk.pl>

<http://lot-liwa.pl/>

www.powiatdrawski.pl/

Euroregionalna pętla rowerowa

Szlak rowerowy 24C
kolor czerwony, długość 143 km.

Szlak rozpoczyna się w Chałupkach przy granicy z Czechami, a następnie przebiega m.in. przez Jastrzębie-Zdrój, Cieszyn, Skoczów, Wisłę, aż do Jasnowic. Jest jednym z głównych szlaków rowerowych euroregionu Śląsk Cieszyński.

0,0 km **Chałupki**. Wieś w gminie Krzyżanowice nad granicą z Republiką Czeską przy dawnym przejściu granicznym Chałupki-

WOJEWÓDZTWO
ŚLĄSKIE



- Bogumin. Obecnie przez stację kolejową w Chałupkach przejeżdżają w ciągu doby 3 pary międzynarodowych pociągów pasażerskich do Bogumina. Wieś położona jest na historycznym szlaku bursztynowym wiodącym przez Bramę Morawską.
- 26,9 km **Gołkowice**. Początki wsi położonej przy dawnym szlaku handlowym z Raciborza przez Frysztat do Cieszyna, zwanym drogą królewską sięgają 1278 r. Oprócz katolików mieszka wielu ewangelików. Posiadają kościół wybudowany w 1909 r.
- 36,6 km **Jastrzębie Zdrój**. Od połowy XIX w. do lat 90. XX wieku uzdrowisko. W latach 50. XX wieku odkryto tu znaczne zasoby węgla kamiennego. W dzielnicy Zdrój budynki posanatoryjne z XIX w. W dzielnicy Szeroka znajduje się barokowy kościół z XVII w. wraz z barokową kapliczką. W mieście istnieje także kilka budynków klasycystycznych oraz dwór obronny z okresu późnego renesansu.
- 46,2 km **Zebrzydowice**. W miejscowości znajduje się m.in. pałac oraz kościół parafialny pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny. Pierwszy zamek został wzniesiony w XVI w. przez rodzinę Liszków, a przebudowany w połowie XVIII w. na pałac w stylu barokowym. Obecnie na terenach przylegających do pałacu znajduje się amfiteatr, molo widokowe oraz Ośrodek Sportów Wodnych „Młyńszczok”.
- 62,1 km **Cieszyn**. Jedno z najstarszych miast na Śląsku. Założnikiem dzisiejszego miasta jest Góra Zamkowa, gdzie najstarsze ślady osadnictwa sięgają VI-V w. p.n.e. Lokacja miasta nastąpiła około 1220 r. Od końca XIII w. było ono centrum księstwa cieszyńskiego – istniejącego formalnie do roku 1918 i rządzonego w swej historii przez dwie dynastie: Piastów oraz Habsburgów. Współczesne administracyjne pojęcie „miasto Cieszyn” odnosi się do prawobrzeżnej części, lewobrzeżna należy do Republiki Czeskiej i nosi oficjalną nazwę „Czeski Cieszyn. W XI w. zbudowano tu kaplicę w stylu romańskim, która przetrwała do dziś i jest jednym z najważniejszych zabytków. Zabytki: Wzgórze

Zamkowe – na nim m.in. XI-wieczna romańska rotunda pw. św. Mikołaja, gotycka wieża zamkowa z XIV w. (tzw. Wieża Piastowska), pałac Habsburgów z XIX w., fragmenty piastowskiego zamku, pomniki przyrody. Kościół parafialny pw. św. Marii Magdaleny dawniej dominikański; elementy gotyckie z przełomu XIII/XIV w., wystrój barokowy z XVIII w. Kościół pw. św. Jerzego z przełomu XIV i XV w. Kościół pw. św. Trójcy, późnorenesansowy z przełomu XVI/XVII w. z neogotycką wieżą. Zespół klasztorny bonifratrów z kościołem pw. Wniebowzięcia NMP z lat 1697-1714. Kościół Jezusowy w Cieszynie, największy kościół ewangelicko-augsburski w Polsce z 1710 r. Kościół barokowy pw. św. Krzyża. Zabudowania rynku – kamienice, ratusz, hotel „Pod Brunatnym Jeleniem”, fontanna z figurą Św. Floriana. Cieszyńska starówka – kilkadziesiąt zabytkowych kamienic. Muzeum Śląska Cieszyńskiego – pałac Laryszów z gotycką rzeźbą „Cieszyńskiej Madonny” z ok. 1375 z warsztatu Piotra Parlera.

70,7 km **Goleszów**. Miejscowość położona w szerokim siodle pomiędzy Chełmem (451 m n.p.m.), a Jasieniową (520 m), po obu stronach działu wodnego rozdzielającego dorzecza Wisły i Odry. Jest to jedna z najstarszych miejscowości na Ziemi Cieszyńskiej. Pierwsza wzmianka pochodzi z 1223 r.

94,2 km **Ustroń**. Wymieniona w 1305 r. miejscowość posiada doskonale warunki do uprawiania górskiej turystyki pieszej, narciarskiej i rowerowej. Zabytkowy kościół katolicki z 1787 r. z murowaną wieżą z 1835 r. i kościół ewangelicki z 1835 r. Kolej krzeselkowa na Czantorię. Leśny Park Niespodzianek, utworzony w środowisku naturalnym. Po ścieżkach w lesie bukowym swobodnie biegają dziki, jelenie, sarny czy też muflony. Park łączy w sobie funkcje: rekreacyjną i edukacyjną, organizuje również pokazy sokolnicze.

112,9 km **Wisła**. Górską miejscowość w Beskidzie Śląskim, której początki sięgają XVI w. leżąca u źródeł największej polskiej

rzeki. Ze źródeł na Baraniej Górze wypływają potoki Czarna i Biała Wisielka, które po połączeniu się tworzą Wisłę. Na terenie doliny Wisła Czarne w latach 1967-1973 zbudowano zapórę wodną, który magazynuje wodę pitną i pełni rolę przeciwpowodziową. Wisłę zamieszkują górale śląscy. Do końca XIX w. wieś zamieszkiwali prawie wyłącznie górale wyznający luteranizm. Obecnie działa tu 13 różnych kościołów i związków wyznaniowych, przede wszystkim protestanckich. Wierni kościoła ewangelicko-augsburskiego stanowią ok. 50% społeczności. Zabytki: Muzeum Beskidzkie w Wiśle karczma z 1794 r. Enklawa starego budownictwa drewnianego – drewniana stara szkoła z 1891 r. oraz przeniesiona z Jonidła chałupa góralska z początku XX w. Kościół ewangelicki z 1838 r. – przykład architektury klasycystycznej. Wieża kościelna z XVI w. na kościele pw. Znalezienia Krzyża Świętego w Wiśle Łabajowie, przeniesiona w 1983 r. z Połomi koło Wodzisławia Śląskiego. Hotel Piast, pierwszy hotel w Wiśle wybudowany około 1885 r. 110-letni pałacyk myśliwski Habsburgów z lat 1897-1898 r. obecnie siedziba wiślańskiego Koła PTTK. Kościół katolicki z 1855 r. Drewniane wille z początku XX w. Zamek Prezydenta na Zadnim Groniu wybudowany w 1930 r. według projektu architekta prof. Adolfa Szyszko-Bohusza.

136,9 km **Istebna**. Pierwsze pisane wzmianki z 1622 r. Izba rzeźby i koronki ludowej rodziny Kamieniarzów czy Muzeum koronki rodziny Gwarków w Koniakowie to wspaniałe prezentacje perfekcji, sztuki, piękna i koronkarskiego kunsztu. Zobaczyć tu można: parafialny kościół katolicki pw. Dobrego Pasterza z lat 1792-1794. W nawie głównej polichromie autorstwa istebniańskich artystów Ludwika Konarzewskiego i Jana Wałacha. Kurna chałupa Kawuloków (w lokalnej gwarze: kurlawo chałpa) z XIX w – izba regionalna. Na uwagę zasługuje stary piec bez komina oraz zbiór instrumentów muzycznych. Parafialny kościół katolicki pw. Podwyższenia Krzyża Świętego

– poniżej przełęczy Kubalonka, drewniany, powstały w końcu XVIII w. wewnątrz – barokowy ołtarz i starsza od kościoła ambona z końca XVII w. Ośrodek Edukacji Ekologicznej z Panoramą Beskidzką, przedstawiającą miejscową florę i faunę.

143,9 km **Jasnowice**. Jedno z większych osiedli Istebnej położone na wysokości 530 – 580 m n.p.m. na grzbiecie i stokach rozległego wzniesienia w widłach Olzy i Oleckiego Potoku, w południowej części Beskidu Śląskiego.

Śląskie, gdzie na rower

Jurajskie trasy rowerowe:

http://www.jura.info.pl/content.php?mod=sub&cms_id=163&lang=pl&p=p2&s=s9

W powiecie wodzisławskim: <http://www.powiatwodzislawski.pl/>

Wokół zalewu rybnickiego: http://turystyka.subregion.pl/mapa_atrakcji,trasy_rowerowe

Besкиды <http://www.projekt.btccb.pl/>

Beskidzkie Towarzystwo Cyklistów <http://www.btccb.pl/trasy-btc.html>

<http://trasyrowerowe.net/slask-gorny-sciezki?i=51>

<http://www.olza.pl/pl/turystyka/produkty-i-atrakcje/turystyka-rowerowa/>

<http://rowery.subregion.pl/>

Rowerowym Szlakiem Architektury Obronnej

Kolor czarny, długość 500,5 km.

Wyprawa rowerowa Szlakiem Architektury Obronnej to prawdziwa przygoda i wyzwanie, także szansa na zapoznanie się z przełomowymi momentami w historii kraju. Szlak ten jest doskonałym pomysłem na aktywne spędzenie wolnego czasu dla zwolenników wypoczynku na dwóch kółkach, a także dla miłośników militariów i historii Polski.

Zapraszamy na początkowy odcinek szlaku o długości 66,1 km z Końskich do Chęcín. Szlak rozpoczyna się na Dworcu PKS w Końskich. W głębi dworca, obok głównego budynku, mapa województwa świętokrzyskiego z zaznaczonym przebiegiem szlaku.

WOJEWÓDZTWO
ŚWIĘTOKRZYSKIE



0,0 km **Końskie**. Jedno ze starszych miast centralnej Polski, niegdyś stanowiło własność Odrowążów, Małachowskich i Tarnowskich. Położone jest na północnym skraju Wyżyny Kielecko-Sandomierskiej, wśród Lasów Koneckich. Warto zobaczyć: klasycystyczny zespół parkowo-pałacowy, który wzniesiony został przez Jana Małachowskiego w XVIII w., późnogotyck kolegiatę pw. św. Mikołaja wybudowaną w latach 1492-1520 z tympanonem z I połowy XIII w., barokowy, przycementarny kościół pw. św. Anny oraz cmentarz z nagrobkami z XVIII i XIX w., układ urbanistyczny rynku, przyległe domy z XVIII i XIX w. z portalami kamiennymi.

5,9 km **Modliszewice**. Wieś, gdzie warto zobaczyć ruiny obronnego dworu wybudowanego w końcu XVI w. przez Andrzeja Modliszewskiego herbu Łabędź, zaprojektowanego przez włoskiego architekta Santiogo Gucciego. Budowla znajduje się na kopcu otoczonym fosą, która przechodzi w staw.

10 km **Kazanów**. Zespół poklasztorny bernardynów (sklepienia kolebkowe i kolebkowo-krzyżowe, dachy łamane, pokryte blachą) oraz pozostałości dworu obronnego Kazanowskich.

19,0 km **Sielpia Wielka**. Znana miejscowość letniskowa nad Czarną Konecką. Warto odwiedzić zespół walcowni i pudlingarni z lat 1835-1841, obecnie Muzeum Staropolskiego Zagłębia Przemysłowego. Dawny zakład napędzany był olbrzymim kołem wodnym (8 m średnicy!) projektu Filipa Girarda. W 1843 r. w zakładzie pojawiła się pierwsza w Królestwie Polskim turbina wodna.

29,4 km **Gliniany Las**. Suchedniowsko-Oblęgorski Park Krajobrazowy położony w północnej części województwa świętokrzyskiego, obejmuje Pasma Oblęgorskie Gór Świętokrzyskich oraz kompleks leśny Puszczy Świętokrzyskiej. Powierzchnia parku wynosi blisko 22,5 tysiąca ha. Utworzono go w celu ochrony krajobrazu, i unikatowych elementów przyrody i kultury regionu. W skład Suchedniowsko-Oblęgorskiego Parku



Krajobrazowego wchodzą rezerwaty przyrody „Świnia Góra”, „Dalejów”, „Barania Góra” i „Góra Krasna” oraz Dąb Bartek znajdujący się w Zagnańsku. W kamieniołomie w Zachełmiu odkryto ślady najstarszych czworonogów w historii planety – tetrapodów.

42,0 km **Oblęgorzek**. W XVI w. wieś należała do H. Odrowąża. We wsi Muzeum Henryka Sienkiewicza w dworku ufundowanym pisarzowi przez społeczeństwo w 1900 r. z okazji 25-lecia pracy literackiej. Dworek zbudowany w stylu eklektycznym w latach 1900-1902 na terenie starego parku.

44,6 km **Chelmce**. Wieś należała w XVI w. do Hieronima Odrowąża, później do rodziny Tarłów. Na parafialnym cmentarzu pochowani zostali Henryk Józef (zmarł w 1958 r.) i Zuzanna (zmarła w 1982 r.) Sienkiewiczowie – syn i synowa pisarza. Zabytki: Kościół parafialny pw. św. Marii Magdaleny i Mikołaja, wzniesiony w latach 1620-1665 w stylu wczesnobarokowym. Jego fundatorem był wojewoda lubelski Jan Tarło. Dwór Jana Stanisława Tarły z XVII w., jedna z najstarszych tego typu budowli obronnych w Górach Świętokrzyskich. Niewykluczone, że pełnił rolę zboru ariańskiego. Zwany przez miejscowych „Kamienicą”.

50,6 km **Podzamcze Piekoszowskie**. Wieś z zachowaną pozostałością pałac Tarłów, rezydencji barokowej wzniesionej w latach 1649-1655. W murach zachowały się niektóre okienne obramowania.

52,7 km **Piekoszów**. Kościół pw. Narodzenia Najświętszej Maryi Panny z 1884 r. z obrazem Chrystusa Bolesciwego w srebrnej sukience z XVIII w. i późnobarokową chrzcielnicą kamienną z XVIII w. W murze cmentarnym epitafia z XVII-XIX w.

59,3 km **Szewce**. Miejscowość położona w Górach Świętokrzyskich pomiędzy pasmami Zgórkim i Bolechowickim.

60,6 km **Jaskinia Raj**. Jedną z najbardziej znanych atrakcji turystycznych Gór Świętokrzyskich i jedna z najpiękniejszych

jaskiń krasowych naszego kraju. Zachwyca bogactwem i różnorodnością kalcytowych form naciekowych. Występują tutaj skupiska stalaktytów o unikatowym na skalę światową zagęszczeniu. Uznana za rezerwat przyrody nieożywionej i stanowisko archeologiczne. Udostępniona dla ruchu turystycznego wyłącznie pod opieką przewodnika.

66,1 km **Chęciny**. Niezwykłe miasteczko o średniowiecznym rodowodzie, nad którym górują ruiny zamku z czasów Kazimierza Wielkiego. Zespół franciszkański, kamienica Niemczówka, ratusz, zajazd Pod Srebrną Górą, dawna synagoga, cmentarz żydowski.

Znakowane szlaki rowerowe województwa świętokrzyskiego:

<http://www.sejmik.kielce.pl/sw/index.php>

http://konskie.travel/pl/informator_turystyczny/j

<http://rowerowe.swietokrzyskie.travel/>

<http://www.wrota-swietokrzyskie.pl/254>

http://www.swietokrzyskie.pl/szl_row.php

http://starachowice.travel/pl/informator_turystyczny/

WOJEWÓDZTWO

WARMIŃSKO-MAZURSKIE



Szlak rowerowy Gościniec Niborski

Kolor czerwony, długość: 40.7 km

Dawny trakt komunikacyjny nazywany traktem królewskim lub starym gościńcem, biegnący z Olsztyna do Nidzicy (Nibork w gwarze warmińskiej), a dalej do granicy Prus z Polską. Gościniec niborski stanowił fragment historycznego szlaku z Warszawy do Królewca. Obecnie zachowały się fragmenty tej drogi. Jest to jeden z nielicznych średniowiecznych traktów, który nie został zamieniony w asfaltowe drogi. Od granic Olsztyna szlak wiedzie przez Puszcę Napiwodzko-Ramucką, niemal równolegle do biegu Łyny, którą przekracza w Kurkach, stykając się z zielonym szlakiem pieszym z Olsztyna do źródeł Łyny.

0,0 km **Olsztyn**. Miasto nad Łyną, w granicach Pojezierza Olsztyńskiego. Jeszcze przed nadaniem praw miejskich w 1347 r. rozpoczęto budowę zamku, którą ukończono w 1353 r. W drugiej połowie XIV w. wzniesiono kościół pod wezwaniem św. Jakuba Apostoła, który uchodzi za jeden z najwybitniejszych przykładów gotyku ceglanego w Polsce. Do dziś przetrwała wytyczona wtedy sieć ulic i część fortyfikacji, a wiele istniejących dziś na obszarze Starego Miasta domów wspiera się o średniowieczne fundamenty. Największą olsztyńską placówką muzealną jest Muzeum Warmii i Mazur, którego siedziba mieści się w Zamku Kapituły Warmińskiej. W jego zbiorach znajdują się m.in. pamiątki, dokumenty, ikonografia, obrazy i rzeźby rodem z tutejszego regionu. W Muzeum zlokalizowana jest stała wystawa kopernikowska, której eksponatem jest astronomiczna tablica doświadczalna wykonana własnoręcznie przez Mikołaja Kopernika w 1517 r. Olsztyńskie Planetarium Astronomiczne otwarte 19 lutego 1973 r. – w pięćsetną rocznicę urodzin Mikołaja Kopernika jest drugim co do wielkości planetarium w Polsce. Zabytki: Bazylika konkatedralna pw. św. Jakuba; Stary Ratusz; gotycki zamek kapituły warmińskiej z II połowy XIV w.; fragmenty murów miejskich z Bramą Wysoką (Górna Brama) z XIV w.; XIV-wieczna konkatedra pw. św. Jakuba (bazylika mniejsza); Stary Ratusz wzniesiony w XIV w.; Kaplica Jerozolimska z 1565; secesyjna zabudowa ul. Dąbrowszczaków; neogotycki kościół pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa z lat 1901-02; Pałac Archiprezbitera z II poł. XVIII w.; cmentarz żydowski z domem pogrzebowym, zaprojektowany przez Ericha Mendelsohna.

0.7 km **Bartąg**. Wieś położona nad jeziorem Bartąg w pobliżu meandrującej Łyny lokowana na prawie chełmińskim w 1345 r. W pobliżu odnaleziono ślady ludzkiej bytności z neolitu oraz „skarb” pochodzący z VI-VII w. Kościół pw. św. Jana Ewangelisty z 1724 r. Przy bramie kościoła pamiątkowe tablice w języku

niemieckim, upamiętniające poległych w I wojnie światowej mieszkańców wsi

6.6 km **Gągławek**. Wieś założona w 1348 r.

12.3 km **jezioro Dłużek**. Malownicze jezioro sandaczowe trudno dostępne ze względu na podmokłe i zarośnięte brzegi. Obrzeże wysokie, przeważnie strome, jedynie północno-zachodnie niskie i podmokłe. Zbiornik objęty jest strefą ciszy. Szlak biegnie jego brzegiem.

21.9 km **Rybaczówka**. Asfaltowa nawierzchnia kończy się – droga odchodzi na wschód, do Rybaczówki. Trasa wiedzie na wprost, drogą gruntową. Ok. 1 km dalej, po wschodniej stronie krzyż przydrożny.

24.7 km **Ząbie**. We wsi cmentarzysko plemion kultury ceramiki sznurowej, położone przy południowo-wschodnim brzegu jez. Chludek. Związana z tym cmentarzyskiem osada nawodna o powierzchni ponad 3 ha, położona była na dawnej wyspie przy zachodnim brzegu jeziora Łańskie. Trasa zbiega z szosy w drogę gruntową naprzeciw kościoła. Po zachodniej stronie zabudowania, za nimi jezioro Kiernoz.

30.4 km Trakt nadal wiedzie prosto na południe. Po ok. 2 km podjazd pod górę wybrukowanym odcinkiem drogi. Na wzniesieniu, po zachodniej stronie widok na leżące w dole jezioro Zdręczno. Możliwy zjazd do jeziora boczną drogą lub zejście drewnianymi schodami. Nad jeziorem wiata.

33.1 km Wjazd na drogę wiodącą z wsi Likusy. Droga szeroka, o nawierzchni ze żwiru. Wzdłuż drogi kilkanaście starych drzew przydrożnych, których pokrój świadczy o tym, że kiedyś rosły na otwartej przestrzeni – trakt wiódł przez pola.

36.5 km Droga przecina asfaltową szosę łączącą Orłowo z drogą nr 545 Nidzica – Jedwabno.

40.7 km **Napiwoda**. Jedną z wielu wsi w południowych Prusach, w której osadzali się polskojęzyczni chłopci z Mazowsza – Mazurowie. W 1945 r. wieś została włączona do Polski.



Źródło: www.szlaki.mazury.pl

Inne szlaki w województwie warmińsko-mazurskim:

www.szlaki.mazury.pl/Szlaki-rowerowe

<http://mazury.info.pl/atrakcje/szlaki/rowerowe.html>

www.szlaki.mazury.pl/Szlaki-rowerowe

Ziemiański Szlak Rowerowy

kolor zielony, długość 245 km

W całości zlokalizowany na terenie Wielkopolski Ziemiański Szlak Rowerowy jest najbardziej „wielkopolską” trasą rowerową, należy do Wielkopolskiego Systemu Szlaków Rowerowych. Przebiega między innymi przez takie miejscowości jak: Mosina, Czempień, Racot, Kościan, Osieczna, Leszno, Rydzyna, Rawicz, Golejewko, Pakosław, Jutrosin, Kobylin, Pępowo, Gostyń, Cichowo, Lubiń, Krzywiń, Turew, okolice Puszczykowa. To tutaj obejrzyjecie wiele ziemiańskich dworów, pałaców, stadnin oraz zabytkowych kościołów i klasztorów. Będziecie mieć okazję odwiedzenia jedyne w swoim rodzaju skansenu filmowego, a nawet przejechania się dreżyną lub kolejką parkową. Jako słodki deser polecamy Szlak Miodowy. Trasa szlaku została poprowadzona głównie drogami mało ruchliwymi, leśnymi i polnymi. Niewiele jest odcinków, które można uznać za niebezpieczne. Na całej długości szlaku urzeka turystów krajobraz nadwarciańskich łągów. Na trasie warto odwiedzić Luboń, Puszczykowo z Muzeum-Pracownią Literacką Arkadego Fiedlera, słynnego podróżnika i pisarza, oraz Mosinę, a w ich zasięgu Wielkopolski Park Narodowy i Rogaliński Park Krajobrazowy. Przemierzenie takiej trasy wymaga zaplanowania kilkudniowej wycieczki. Łączy on najważniejsze miejscowości Wielkopolski. Kluczem dla ich wyboru była obecność obiektów i miejsc mocno związanych z historią regionu. Przebieg szlaku pokrywa się częściowo z przebiegiem międzynarodowego szlaku EuroVelo 9 (Szlak Bursztynowy).

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE



Co warto zobaczyć:

- 1,8 km **Mosina**. Najważniejszy węzeł szlaków rowerowych na południe od Poznania. Ciekawa Galeria Miejska w dawnym budynku synagogi, kościół pw. św. Mikołaja z lat 1852-54, dwór z II poł. XIX w. W czasie Wiosny Ludów (1848 r.) Mosina przez kilka dni pełniła funkcję stolicy niepodległej Polski. Stacja PKP. Park Krajobrazowy Im. Dezyderego Chłapowskiego – utworzony w 1992 r., chroni unikatowy krajobraz kulturowy i rolniczy ukształtowany w połowie XIX w. przez gen. Dezyderego Chłapowskiego
- 27,2 km **Racot**. Państwowa Stadnina Koni istniejąca od 1928 r. Odrestaurowany pałac klasycystyczny z końca XVIII w., w którym mieści się ośrodek konferencyjno-szkoleniowy. Późnobarokowy kościół pw. św. Stanisława Kostki i św. Jerzego z 2 poł. XVIII w.
- 34,2 km **Kościan**. Od 1400 r. największe po Poznaniu, w całości ufortyfikowane miasto w Wielkopolsce (szlak prowadzi plan-tami, wzdłuż tzw. kanału ulgi okrążającego najstarszą część miasta – widoczne pozostałości średniowiecznych murów). Warto zobaczyć: rynek z ratuszem z końca XVIII w. (wewnątrz Muzeum Regionalne), gotycki kościół farny pw. NMP Wniebo-wzietej z XIV w., gotycki kościół pw. Świętego Ducha z XV w., dwa zabytkowe wiatraki.
- 58,6 km **Osieczna**. Popularna miejscowość wypoczynkowa nad Jeziorem Łoniewskim. Poreformacki zespół klasztorny, obecnie franciszkanów: późnobarokowy kościół pw. św. Walentego z XVIII w., barokowy klasztor z XVII w. Nieopodal – późnogo-tycki kościół pw. Świętej Trójcy z XVI w., przebudowany w sty-lu barokowym. W zamku z XV w. znajduje się dziecięcy szpital rehabilitacyjny. Trzy wiatraki-koźlaki.
- 68,1 km **Leszno**. W przeszłości silne centrum protestantyzmu i sukiennictwa. Warto zobaczyć: barokowo-klasycystyczny ra-tusz, interesujące kościoły: katolicką, gotycką kolegiatę pw.

św. Mikołaja, dawny ewangelicki kościół pw. Świętego Krzyża, późnogotycki, katolicki kościół pw. św. Jana Chrzyciela, przebudowany z dawnego zboru braci czeskich. Dawna synagoga z XVIII w. obecnie Galeria Sztuki Muzeum Okręgowego..

78,6 km **Rydzyna**. Okazały barokowy zamek wzniesiony przez Rafała Leszczyńskiego, spalony w 1945 r., odbudowany w latach 70, i 80, XX w. Obecnie hotel, restauracja i centrum szkoleniowe. Świetnie zachowane barokowe założenie urbanistyczne miasteczka. Barokowy kościół parafialny z połowy XVIII wieku.

110,7 km **Rawicz**. W miejscu likwidowanych murów powstały wspaniałe planty, porównywalne z krakowskimi – obecnie wiedzie nimi znakowana trasa turystyczna. Warto zobaczyć: barokowy ratusz z połowy XVIII w. (Muzeum Ziemi Rawickiej), kościół parafialny pw. św. Andrzeja Boboli z pocz. XIX w.

128,0 km **Golejewko**. Hodowla koni wyścigowych pełnej krwi angielskiej. Otoczony parkiem pałac z połowy XIX w. Bogaty zbiór pojazdów konnych oraz ciekawostka: aleja z tablicami, poświęconymi zasłużonym koniom. Tzw. brama przejazdowa zwieńczona baniastym hełmem ze złotym półksiężycem, zdobytych podczas bitwy z Turkami pod Chocimiem w 1620 r.

129,4 km **Pakosław**. Klasycystyczny zespół pałacowo-parkowy z końca XVIII w. Neogotycki kościół z 1899 r. z portretami trumiennymi i blachami herbowymi rodu Zakrzewskich. W Pakosławiu zaczyna się 15-kilometrowy, żółty Szlak Miodowy, wiodący trasą najpiękniejszych pasiek i uli, tzw. figuralnych. Możliwość zakupu miodu, jak i sprzętu do jego produkcji.

9,1 km **Turew**. Barokowy zespół pałacowo-parkowy Chłapowskich z XVIII w. Stacja Badawcza Zakładu Badań Środowiska Rolniczego i Leśnego PAN.

20,8 km **Krzywiń**. Jedno z najmniejszych miast w Wielkopolsce (ok. 1500 mieszkańców). Pierwotnie własność benedyktynów z pobliskiego Lubinia. Gotycki kościół pw. św. Mikołaja z przełomu XV/XVI w.

- 28,1 km **Lubiń**. Zespół klasztorny, założony ok. 1070 r. przez benedyktynów. Liczne pamiątki architektury od okresu romańskiego, poprzez gotyk, renesans, barok i rokoko aż do współczesności. Z daleka widoczne wieże barokowego kościoła pw. Narodzenia NMP z XVIII w. Na sąsiednim wzgórzu kamienny, romański kościół pw. św. Leonarda z pocz. XIII w.,
- 36,7 km **Cichowo**. Wieś letniskowa nad jeziorem o tej samej nazwie. Największa atrakcja to skansen filmowy Soplicowo, powstały w 1999 r. na bazie dekoracji z planu filmowego Pana Tadeusza Andrzeja Wajdy.
- 53,6 km **Gostyń**. Miasto o metryce z 1278 r. co widać po dobrze zachowanym, średniowiecznym układzie urbanistycznym. Warto zobaczyć: późnogotycki kościół farny pw. św. Małgorzaty z XV w. Prywatne Muzeum Starych Pojazdów.
- 54,8 km **Głogówko**. Na Świętej Górze wznosi się imponujący barokowy kościół pw. Niepokalnego Poczęcia NMP i św. Filipa Neri – Sanktuarium Matki Bożej Świętogórskiej Róży Duchownej, jedno z najliczniej odwiedzanych przez pielgrzymów miejsc w Wielkopolsce. W ołtarzu głównym kościoła cudowny obraz Matki Bożej z Dzieciątkiem i różą w dłoni z 1540 r. Kościół jest częścią zespołu klasztornego filipinów.
- 75,8 km **Pępowo**. Od 1136 r. posiadłość arcybiskupów gnieźnieńskich. Wieś znana z hodowli koni rasy wielkopolskiej. Gotycki kościół pw. św. Jadwigi z XV w. z charakterystyczną wieżą, przypominającą obronny zamek. Nieopodal zespół pałacowy Mycielskich z 1780 r.
- 87,3 km **Kobylin**. Ratusz z połowy XIX w. Późnogotycki kościół parafialny pw. św. Stanisława z XVI w. Barokowy kościół Bernardynów pw. Narodzenia Pańskiego z przełomu XV/XVI w. W jednym ze skrzydeł klasztoru – Muzeum Ziemi Kobylińskiej.
- 103,0 km **Jutrosin**. Charakterystyczne ulice, dwustronnie zabudowane stodołami. Neoromański kościół pw. św. Elżbiety z pocz. XX w. z trzema charakterystycznymi wieżami i młodo-

polskim wystrojem wnętrza. Rynek z kameralnym ratuszem z poł. XIX w. Neogotycki kościół poewangelicki z końca XIX w., w 1998 r. przebudowany na halę sportową.

108,0 km **Dubin**. Neoromański kościół pw. św. Mikołaja z lat 1936-39 z późnorenesansowym, piaskowcowym nagrobkiem z XVII w., przedstawiającym rycerza w zbroi.

Ślad GPS, mapa: <http://www.gpswielkopolska.pl/na-rower/38-ziemianski-szlak-rowerowy>
www.wielkopolska.travel/turystyka_rowerowa_1/ziemianski_szlak_rowerowy/

Polecane strony internetowe:

www.wielkopolska.travel - portal Wielkopolskiej Organizacji Turystycznej

www.gpswielkopolska.pl – nawigacja satelitarna dla turystów

<http://regionwielkopolska.pl/> - portal Wielkopolskiej Biblioteki Publicznej, query!

<http://www.zpkww.pl/> - Zespół Parków Krajobrazowych Województwa Wielkopolskiego

Zielona Odra

kolor zielony, długość 156 km

Szlak rowerowy o znaczeniu ponadregionalnym w województwie zachodniopomorskim oraz częściowo w województwie lubuskim. Biegnie wzdłuż Odry, przez cenne pod względem przyrodniczym i turystycznym obszary Parku Krajobrazowego Ujście Warty, Cedyńskiego Parku Krajobrazowego, Parku Krajobrazowego Doliny Dolnej Odry i Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszczy Bukowej”. Na trasie liczne rezerваты i pomniki przyrody, panoramy i punkty widokowe oraz zabytki.

0,00 km **Szczecin**. Zamek Książąt Pomorskich. Początek (koniec) szlaku – miasto wojewódzkie. W VIII w. słowiański gród obronny z podgrodziami. W 1124/1125 r. chrystjanizacja Pomorza (i Szczecina), siedziba książąt pomorskich, prawa miejskie nadane przez księcia Barnima I Dobrego (1243 r.), W 1478 r. zjednoczenie Pomorza przez księcia Bogusława X (jego żoną była Anna Jagiellonka). 1534 r. wprowadzenie protestantyzmu

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE



na Pomorzu. 1637 r. śmierć ostatniego księcia Grafity – Bogusława XIV, następnie miasto (i księstwo) pod panowaniem władz pruskich. Od 1945 r. polskie. Zabytki: zamek Książąt Pomorskich (z 1346 r., przebudowany w stylu renesansowym w latach 1375-77 r., odbudowany po zniszczeniach w czasie II wojny światowej), ratusz staromiejski (XV – XVII w.), Baszta Panieńska (1307 r.), gotycka Bazylika Archikatedralna pw. św. Jakuba (zbud. XIV/XV w.), kościół pw. św. Jana Ewangelisty (XIV w.), dwie kamienice mieszczańskie zrekonstruowane przy Rynku Siennym, ponadto liczne zabytki w śródmieściu. Węzeł komunikacyjny (autobusy, kolej, śródlądowa żegluga pasażerska), muzea, kina, teatry, filharmonia, informacja turystyczna, hotele, schroniska turystyczne, restauracje, bary, liczne sklepy. W rejonie wyspy „Dziewoklicz” stacja wodna PTTK „Międzyodrze” (możliwość wycieczek kajakowych na obszarze Parku Krajobrazowego „Dolina Dolnej Odry”). Przejazd za znakami szlaku przez Podzamcze, Wyspę Pucką, Autostradę Poznańską, Szczecin Podjuchy, Szczecin Żydowce. Wyjazd ze Szczecina ul. Srebrną (wiaduktem nad Autostradą Berlińską).

17,6 km Wjazd w **Puszcę Bukową** – Szczeciński Park Krajobrazowy, utworzony w 1981 r. na terenie Puszczy Bukowej, powstałej na wzgórzach morenowych (sześć rezerwatów, pomniki przyrody, liczne głązy narzutowe, jeziora polodowcowe).

19,3 km **Leśnictwo Radziszewo**, przejazd przez drogę Radziszewo – Chlebowo, wjazd do lasu i jazda doliną potoku Omulne (za znakami szlaku).

23,4 km **Stare Bryniki**, wieś, centrum, lokalna droga asfaltowa, zjazd i przejazd przez drogę Gryfino – Szczecin.

27,2 km **Dębce**, mała osada nad rzeką Odrą, skręt w lewo.

30,5 km **Żabnica**, wyjazd w kierunku Gryfina (za znakami).

33,9 km **Gryfino**, miasto (siedziba powiatu i gminy) nad Odrą Wschodnią. Dawna osada rybacka. Prawa miejskie 1254 r. (zmienione w 1274 r.). Zabytki: kościół pw. św. Mikołaja (zbud.

ok. 1240 r. na planie krzyża, greckiego-romański z późniejszą przebudową), Brama Bańska (XIV/XV w.), mury obronne. Stacja kolejowa (na trasie: Szczecin-Kostrzyn n/Odrą), hotel, kemping, kino, restauracja, bary. Przejście graniczne do Niemiec Gryfino – Mescherin. Park krajobrazowy „Dolina Dolnej Odry” utworzony w 1993 r., obejmujący akweny, rozlewiska i tereny między korytami Odry – Odrą Zachodnią i Odrą Wschodnią (Regalicą). Rozciąga się na południu od miejscowości Widuchowa, na północ, aż do południowych granic Szczecina. Unikalny świat flory i fauny związanej ze środowiskiem wodnym. Możliwość zwiedzania kajakami oraz rowerami i pieszo w rejonie Gryfina.

40,0 km **Pniewo**, centrum (jazda za znakami szlaku). Osada podmiejska (rejon elektrowni „Dolna Odra”), dojazd do rezerwatu „Krzywy Las” (sosna).

47,7 km **Marwice**, wieś nad Odrą Wschodnią (Regalicą). Duży kościół ryglowy z XVIII w., dom ryglowy z XIX w., sklep. Wyjazd z Marwic na drogę gruntową w kierunku Widuchowej.

53,1 km **Widuchowa**, duża wieś, siedziba Urzędu Gminy. Posiadała prawa miejskie kolejno: ok. 1283 r. i 1347 r. (utrącone w 1945 r.). Zabytki: kościół z II poł. XIII w. odbudowany po pożarze w 1601 r. (przeb. w XVIII/XIX w.), domy ryglowe z XIX w., fragment przyziemia zamku z XIII w., cztery cisy drzewiaste – pomniki przyrody. Stacja kolejowa (ok. 5 km od centrum), sklepy, restauracja, bar.

60,1 km **Ognica**, wieś nad Odrą. Kościół z poł. XVI w. (przeb. w XVIII i XIX w.), stodoły z XIX w. (konstrukcja ryglowa), grodzisko z IX/X w., sklepy. Przejazd droga asfaltową przez las do Krajnika Dolnego.

67,5 km **Krajnik Dolny**, wieś nad Odrą. Ruiny kościoła z XVIII w. (ryglowy, przeb. w XIX w.). Przejście graniczne z Niemcami: Krajnik Dolny – Schwedt. Sklep, bary, restauracja. Wyjazd w kierunku Krajnika Górnego (skręt w lewo i potem w prawo).

- 69,5 km **Krajnik Górny**, wieś, kościół z końca XV w. (przebud. w XVI w., wieża z XIX w.) z cennym wyposażeniem (dzwony z XV i XVIII w.). Park z XVIII w. z cennym starodrzewem, sklep. Wyjazd w kierunku południowym, zjazd do Zatoni Dolnej.
- 72,5 km **Zatoń Dolna**, wieś nad Odrą (na zboczach wzniesień morenowych). Dawna wieś rycerska (1270 r.). Kościół z 1711 r. (barok), dawny park podworsko-leśny (zwany „Doliną miłości”). Sklep. W okolicy punkty widokowe na dolinę rzeki Odry. Wyjazd w lewo pod górę.
- 82,0 km **Piasek**, wieś (centrum) nad rzeką Odrą. Dwór z pocz. XX w., kościół z 1865 r. (neogotyck). Sklep. Jazda za znakami drogą asfaltową.
- 88,6 km **Bielinek**, wieś nad Odrą. Kościół zbud. i odtworzony ze świątyni z 1910 r. (po zniszczeniach wojennych). Sklep. Rezerwat przyrody „Bielinek”, utworzony w 1957 r. (florystyczny, leśno-stepowy), na stromych zboczach, ciągnący się od wsi Bielinek do wsi Lubiechów Dln. (zwiedzanie pieszo).
- 93,8 km **Lubiechów Dolny**, duża wieś (wymieniona w 1351 r.), kościół z XIX w. Od strony Bielinka na skraju wsi dwa dęby pomnikowe. W pobliżu wsi dwa leśne rezerваты przyrody „Olszyna Źródłiskowa” (utw. w 1973 r.) i „Dolina Świergotki” (utw. w 1989 r.). Wyjazd w prawo – kierunek Cedynia. Asfalt.
- 98,3 km **Cedynia**, miasto, siedziba władz miasta i gminy. W IX w. duży gród obronny Pomorzan. Dnia 24 czerwca 972 r. zwycięska bitwa Mieszka I i jego brata Czcibora nad Niemcami dowodzonymi przez margrabiego Hodona. XII w. – kasztelania. W 1299 r. – prawa miejskie, od 1365 r. należy do klasztoru cysterek. Prace regulacyjne Odry w 1820-60 r., koryto rzeki odsunięto na zachód. W czasie II wojny światowej miasto zniszczone w 45%. Zabytki: grodzisko z IX – XII w., kościół pw. NNMP z XIII/XIV w. (przebud. w XVIII i XIX w.), ratusz z 1840 r., klasztor cysterek z XIII w. (odbudowany po zniszczeniach wojennych), wieża widokowa z końca XIX w. Aleja kasztanowa nasadzona

w II poł. XIX w. Muzeum regionalne. Cedyński Park Krajobrazowy utworzony w 1993 r. znajdujący się na terenie gmin Cedyń, Chojna, Mieszkowice, Moryń. Część przylegająca do brzegu Odry rozciąga się od Krajnika Dln. do Czelina. Na terenie parku znajduje się osiem rezerwatów florystycznych (leśnych, łąkowych, wodnych). Góra Czcibora, wzniesienie morenowe, na szczycie pomnik upamiętniający bitwę z 972 r. (odsłonięty w 1972 r.) oraz mur z mozaiką przedstawiający walkę Polaków z Niemcami. W pobliżu przy trasie szlaku rezerwat „Wrzosowisko Cedyńskie”.

104,8 km **Osinów Dolny**, wieś nad Odrą (osada łużycka z VI w. p.n.e. potem słowiańska IX-XI w.). Dawne miejsce przeprawy przez Odrę. Kościół z 1838 r., obok dąb „Mieszko” – pomnik przyrody. Od 1993 r. drogowe przejście graniczne z Niemcami (Osinów Dolny – Hohenwutzen). Hotele, restauracje, bary, sklepy. Najdalej na zachód wysunięty punkt Polski.

108,1 km **Stary Kostrzynek**, wieś nad Odrą. Kościół z XV w. (na wzniesieniu nad szosą). Przed domem nr 31 cis „Czcibor” – pomnik przyrody. Użytek ekologiczny „Kostrzyneckie Rozlewisko” ciągnący się od wsi Stary Kostrzynek do Siekierki (wzdłuż Odry), utworzony w 1993 r.

110,9 km **Stara Rudnica** – wieś nad Odrą. Kościół z 1839 r., sklepy. Jazda wzdłuż Odry (za znakami szlaku).

116,6 km **Siekierki**, duża wieś nad Odrą, związana z bitwą i forsowaniem Odry w dniach 16-17.04.1945 r. Domy o konstrukcji ryglowej z XIX w. Kościół zbud. w latach 1984-90 (na fundamentach poprzedniego), będący Sanktuarium Maryjnym MB Królowej Pokoju (kopia obrazu ze Stoczek Warmińskiego). Wokół kościoła droga krzyżowa. Pomnik Nieznanego Żołnierza (prochy pięciu polskich żołnierzy, poległych w 1945 r.). Na południe od wsi cmentarz wojenny (mogiły 1984 żołnierzy polskich poległych w czasie forsowania Odry), pomnik (odsłonięty w 1961 r. oraz Muzeum Pamięci Narodowej. Sklepy.

- 118,6 km Muzeum i cmentarz wojenny
- 124,7 km **Gozdowice**, wieś nad Odrą. Dawna posiadłość templariuszy. Kościół z XIV w. (rozbudowany w 1840 r., wieża 1904 r.). W 1945 r. było tu stanowisko dowodzenia polskich wojsk inżynieryjnych przygotowujących sprzęt przeprawowy. Muzeum Pamiątek Wojsk Inżynieryjnych (w budynku i na terenie przyległym). Pomnik Saperów. Sklepy. Wyjazd z Gozdowice, skręt w lewo (kierunek Czelin), droga asfaltowa.
- 132,3 km **Czelin**, wieś na wysokim brzegu Odry, dawna posiadłość templariuszy (1317 r.). Kościół z XIII w. (przebud. w 1827 r.), zespół dworski (1780 r. przebud. w XIX i XX w.) z pozostałościami parku. W pobliżu Odry pomnik (1968 r.) upamiętniający wbiecie 27.02.1945 r. polskiego słupa granicznego. Sklepy, bar. Wyjazd skręt w prawo na drogę gruntową.
- 138,2 km **Kłósów**, duża wieś na skraju lasu. Kościół z I poł. XIV w. (wieża z XIX w.), zespół pofolwarczny z XIX w. z dworem, gorzelnią, parkiem podworskim. Sklepy. Przejazd przez las drogą gruntową potem asfaltową.
- 148,9 km **Namyślin**, duża wieś nad rzeką Myślą (w ujściowym odcinku do rzeki Odry). Kościół neogotycki z XIX w., domy ryglowe z XIX w., sklepy.
- 156,0 km **Szumiłowo**, dawniej wieś, dziś w granicach administracyjnych miasta Kostrzyna n. Odrą. Granica miejscowości. Koniec (początek) szlaku.

Źródło: <http://naszlaku.zachodniopomorskie.pl/p>

Więcej o szlakach zachodniopomorskiego:

http://szlaki-zachodniopomorskie.pl/articles.php?cat_id=31

<http://naszlaku.zachodniopomorskie.pl/portal.php?aid=11956527154744366b00c68>

<http://roweronline.pl/trasy-rowerowe/trasy-w-polsce/zachodniopomorskie.html>

<http://miastoigminabialybor.portal.esp.parseta.pl/index.php?id=2327>

www.swinoujscie.pl/pl/contents/content/86/43





22 Odznaki turystyki kolarskiej

Wędrowanie przynosi największy pożytek wówczas, gdy turysta poświęca nieco czasu na poznawanie i zwiedzanie mijanych okolic. W celu zachęcenia cyklistów do krajoznawstwa PTTK wprowadziło w życie system odznak. Osoba zdobywająca odznakę zobowiązana jest do prowadzenia książeczki wycieczek rowerowych, w której zapisuje pokonywane trasy i odległości oraz poznawane obiekty, takie jak muzea, rezerваты przyrody, zamki, świątynie, skanseny itp.

Jakie odznaki możemy zdobywać?

Dla amatorów jazdy w kółko wprowadzono odznakę „Rajdu kolarskiego dookoła Polski”, dla ludzi zdążających prosto do celu wymyślono odznakę „Wiślanej Trasy Rowerowej”. Miłośnicy historii mogą pokonywać trasę rajdu kolarskiego „Szlakiem wielkiej wojny 1409-1411”, zwolennicy morza mogą odbyć wędrowkę „Szlakiem latarni morskich”, a lokalni patrioci odbywać wędrowki i zdobywać odznaki kolarskich rajdów dookoła województw, np. łódzkiego, opolskiego, śląskiego, świętokrzyskiego, zachodniopomorskiego. Z myślą o miłośnikach fortyfikacji wprowadzono w życie rowerową odznakę krajoznawczą „Szlakami zamków w Polsce”, zaś dla chcących odwiedzać i poznawać obiekty sakralne ustanowiono „Kolarską Odznakę Pielgrzymią”. Dla tych, którzy spędzają wolny czas na wycieczkach kolarskich, przeznaczona jest Kolarska Odznaka Turystyczna (KOT).

Granice wieku zdobywających odznaki turystyki kolarskiej, zarówno dolna jak i górna, nie są limitowane. Rodzice decydują,



A oto bardziej szczegółowe informacje o najpopularniejszych odznakach turystyki rowerowej PTTK.

Kolarska Odznaka Turystyczna

Tę najpopularniejszą i zarazem najstarszą odznakę kolarską PTTK mogą zdobywać turyści prowadzący rejestr swych wyjazdów w książeczce wycieczek kolarskich. Za każdy dzień jazdy na rowerze cyklista otrzymuje 10 pkt. (w przypadku wycieczek jednodniowych) lub 15 pkt. (przy wycieczkach minimum dwudniowych), pod warunkiem, że pokonana trasa dzienna nie była krótsza niż 15 km.

Odznaka ma 7 stopni, które należy zdobywać kolejno poczynając od najniższego: mały brązowy, mały srebrny, mały złoty, duży brązowy, duży srebrny, duży złoty oraz „Za wytrwałość”. W celu zdobycia małej brązowej KOT należy w okresie 24 miesięcy zgromadzić 100 pkt. zgodnie z regulaminem odznaki; osoba nieletnia musi nadto okazać referentowi przyznającemu odznakę kartę rowerową. Dla zdobycia małej srebrnej odznaki KOT należy zgromadzić 400 pkt. (poczynając od tego stopnia już nie ma limitów czasowych), dla złotej – dalszych 800, przy czym na ten stopień odznaki należy odbywać wycieczki także poza województwem zamieszkania rowerzysty. Chcąc zdobyć dużą brązową KOT rowerzysta musi zebrać 1000 pkt., zwiedzić jeden z 23 parków narodowy w Polsce oraz 5 obiektów krajoznawczych (wymienionych w regulaminie KOT), na dużą srebrną KOT turysta musi zgromadzić 1200 pkt., odbyć dwie wyprawy 6-dniowe, nadto tak rozplanować trasy swych wycieczek i wędrówek, by zwiedzić 3 polskie parki narodowe oraz 15 obiektów krajoznawczych, a na stopień duży złoty zebrać dalszych 1500 pkt., zwiedzić 5 kolejnych parków i dalszych 25 obiektów krajoznawczych. Wykaz obiektów krajoznawczych



na duże stopnie KOT można znaleźć pod adresem: <http://ktkol.pttk.pl/regulaminy>.



Najwyższy stopień – KOT „Za wytrwałość” może zdobyć posiadacz dużej złotej KOT, który przez siedem lat, niekoniecznie kolejnych, zdobywał co roku co najmniej po 100 pkt.

Trasy wycieczek na dany stopień odznaki mogą się powtarzać tylko jeden raz. Regulamin dopuszcza także zdobywanie punktów na KOT w czasie wycieczek zagranicznych. Przy stopniach małych srebrnym i złotym można zaliczyć na wycieczkach zagranicznych jedynie 30% wymaganej liczby punktów, natomiast zdobywający duże stopnie KOT mogą nawet wszystkie wycieczki odbywać poza granicami kraju.

Rajd kolarski dookoła Polski

Chcąc zdobyć odznakę, musimy objechać Polskę prawie wzdłuż granic, uzyskując w około 150 miejscowościach (będących punktami kontrolnymi) potwierdzenia przejazdu. Potwierdzeniem przejazdu jest odbitka pieczętąki z nazwą miejscowości w specjalnie do tego celu przeznaczonyj książeczce wycieczek ko-



larskich. Trasę rajdu, mającą ponad 3,5 tys. km długości, możemy pokonać w toku kilkutygodniowej nieprzerwanej wędrówki, możemy ją też podzielić na kilka etapów. Kierunek jazdy jest obojętny. Warunkiem jest pokonanie całej trasy i zebranie potwierdzeń z wszystkich bez wyjątku miejscowości będących punktami kontrolnymi. Po przejechaniu całej trasy możemy ubiegać się o odznakę dużego rajdu dookoła Polski (kolor złoty).

Punkty kontrolne dużego rajdu dookoła Polski:

Gdańsk, Mikoszewo, Sztutowo, Nowy Dwór Gdański, Myszewo, Malbork, Ząbrowo, Elbląg, Kadyny, Frombork, Pieniężno, Orneta, Lidz-

bark Warmiński, Bisztynek, Reszel, Kętrzyn, Radziejewo, Węgorzewo, Banie Mazurskie, Gołdap, Żytkiejmy, Rutka-Tartak, Suwałki, Wigry, Frącki, Augustów, Sokółka, Krynki, Kruszyniany, Gródek, Jałówka, Narewka, Biało-wieża, Hajnówka, Kleszczele, Siemiatycze, Mierzvice, Serpelice, Kodeń, Sławatycze, Romanów, Włodawa, Sobibór, Wola Uhruska, Dorohusk, Horodło, Zosin, Hrubieszów, Witków, Tarnoszyn, Bełzec, Płazów, Hory-niec, Oleszyce, Jarosław, Rokietnica, Przemyśl, Krasiczyn, Bircza, Ustrzyki Dolne, Ustrzyki Górne, Cisna, Komańcza, Dukla, Nowy Zmigród, Gorlice, Grybów, Krynica, Piwniczna, Stary Sącz, Łącko, Krościenko, Czorsztyn, Bu-kowina Tatrzańska, Jaszczurówka, Zakopane, Chochołów, Zubrzyca Gór-na, Maków Podhalański, Jeleśnia, Żywiec, Koniaków, Cieszyn, Jastrzębie Zdrój, Kietrz, Głogówek, Prudnik, Pokrzywna, Głucholazy, Nysa, Koperni-ki, Otmuchów, Paczków, Łądek Zdrój, Stronie Śląskie, Bystrzyca Kłodzka, Zieleniec, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Wambierzyce, Głuszycza, Krze-szów, Kamienna Góra, Karpacz, Sobieszów, Szklarska Poręba, Leśna, Zgo-rzelec, Gozdnicza, Łęknica, Brody, Gubin, Kłopot, Górzycza, Kostrzyn, Bo-leszkowice, Siekierki, Cedynia, Piasek, Krajnik Dolny, Szczecin, Lubczyna, Goleniów, Stepnica, Wolin, Międzyzdroje, Kamień Pomorski, Pobierowo, Trzebiatów, Bieczyno, Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Sarbinowo, Bukowo Morskie, Darłowo, Jarosławiec, Ustka, Gardna Wielka, Kluki, Wicko, Łeba, Żelazna, Żarnowiec, Karwia, Władysławowo, Gdynia, Gdańsk.

Istnieje też mały rajd dookoła Polski (kolor srebrny). By zdobyć tę odznakę należy samodzielnie opra-cować i przejechać trasę wyprawy wokół granic Pol-ski, której długość nie będzie krótsza niż 1800 km. Pokonujący tę trasę zobowiązani są dokumentować jej przebieg i zbierać potwierdzenia wędrowki w ksią-żeczce wycieczek kolarskich w miejscowościach od-ległych od siebie o 30-40 km.



Szlakami zamków w Polsce

Odznaka posiada trzy stopnie: brązowy, srebrny i złoty, któ-re należy zdobywać kolejno. Rajd polega na zwiedzeniu w czasie wycieczek rowerowych obiektów fortyfikacyjnych, wg listy zam-ków stanowiącej załącznik do regulaminu odznaki. Dla zdoby-

cia najniższego stopnia należy zwiedzić 50 zamków, na stopień srebrny dalszych 100, na złoty – kolejnych 150. Każdy zamek można zaliczyć do odznaki tylko raz.



Poznane zamki wpisujemy do książeczki wycieczek kolarskich, przeznaczonej specjalnie do tego celu. W jednej kratce – jeden zamek i pieczętka z instytucji mieszczącej się w jego murach. Jeśli to jest niemożliwe (np. budowla jest zrujnowana) pieczętka może pochodzić z pobliskiego sklepu, urzędu itp. Czas zdobywania odznaki nie jest limitowany.

Rajd kolarski Szlak wielkiej wojny 1409-1411

Odnakę ustanowiono w 575 rocznicę bitwy pod Grunwaldem. Dla jej zdobycia należy pokonać trasę, jaką przemierzyły wojska sojusznicze pod wodzą króla Władysława Jagiełły w drodze pod Grunwald, a następnie po zwycięskiej bitwie, aż do miejsca rozwiązania armii. Zgodnie z regulaminem trasę należy przemierzyć w toku jednej wielodniowej wyprawy w podanym kierunku, z jednoczesnym zwiedzeniem trzech muzeów. Pieczętki z trasy wędrówki oraz z muzeów należy gromadzić w książeczce wycieczek kolarskich. Na pokonanie liczącej ponad 500 km trasy należy przeznaczyć przynajmniej tydzień.

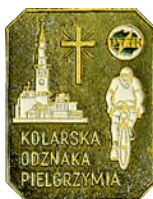
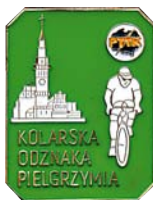


Punkty kontrolne na szlaku znajdują się w Czerwińsku nad Wisłą, Lidzbarku nad Welą, Kurzętnikach, Działdowie, Grunwaldzie (Muzeum Bitwy Grunwaldzkiej), Olsztynku, Olsztynie, Morągu, Dzierzgoniu, Malborku, Kwidzynie, Radzynie Chęłmińskim i Golubiu-Dobrzynie.

Kolarska odznaka pielgrzymia

Objektami docelowymi wędrówek rowerowych są kościoły, cerkwie i klasztory. KOP jest odznaką wielostopniową, poszczególne stopnie zdobywa się kolejno. Turysta planujący zdobycie popularnego, najniższego stopnia KOP powinien odwiedzić 25 świątyń, odpowiednio na stopień brązowy (50 świątyń, w tym 5 obowiązkowych spośród wymienionych w załączniku do regulaminu), srebrny (150, z tego 15 obowiązkowych), złoty (200, z tego 25 obowiązkowych), duży srebrny (250, w tym 25 obligatoryjnych), duży złoty (dalszych 300, w tym także 25 obowiązkowych), wielki KOP (400, w tym 25 obowiązkowych w kraju i 2 spośród 16 wymienionych w regulaminie kościołów zagranicznych), Chrześcijański Pielgrzym Świata (550, w tym 25 obligatoryjnych krajowych i 3 zagraniczne).

Potwierdzeniem odwiedzenia świątyni jest pieczęć z jej nazwą. W wyjątkowych wypadkach uznawane są pieczęćki z instytucji świeckiej mieszczącej się w pobliżu, bądź też zdjęcie cyklisty wykonane na tle kościoła. Tak więc łącznie dla zdobycia najwyższego stopnia KOP cyklista musi na swym jednośladzie dotrzeć do 2 tysięcy obiektów sakralnych. Każdy z nich można wpisać do książeczki wycieczek kolarskich tylko jeden raz. Zwiedzone obiekty sakralne wpisujemy do książeczki wycieczek odbywanych na KOP, w nich też zbieramy odbitki pieczętek.



Wiślana trasa rowerowa

Odznaka została wprowadzona w życie 1 stycznia 2012 r. Aby ją zdobyć, należy w dowolnym okresie przejechać rowerem trasę od źródeł Wisły aż do jej ujścia, uzyskując potwierdzenia

z wszystkich 60 punktów kontrolnych rozmieszczonych wzdłuż rzeki. Turysta zamierzający zdobyć odznakę w czasie jednorazowej, wielodniowej wyprawy, powinien wyruszyć na trasę ze schroniska PTTK pod Baranią Górą, po czym przez Ustroń Zdrój, Skoczów, Oświęcim, Kraków, Sandomierz, Puławy, Czersk, Warszawę, Płock, Ciechocinek, Toruń, Świecie i Tczew dojechać rowerem do Twierdzy Wisłoujście w Gdańsku. Regulamin odznaki dopuszcza jednak odbywanie wędrowki na raty. Możemy więc w jednym roku pokonać na przykład odcinek z Krakowa do Warszawy bądź z Gdańska do Torunia. Kierunek jazdy i ilość odcinków są dowolne.





23 W Polskę jedziemy

Życie turystyczne to nie tylko indywidualne wycieczki rowerowe, lecz także wyjazdy na grupowe wyprawy. Każda impreza, jeżeli ma przynieść oczekiwane efekty, musi być starannie zaplanowana. Programowanie letniego wypoczynku powinniśmy rozpocząć już zimą. W zależności od tego, jak liczna będzie nasza grupa, ile dni możemy poświęcić na rowerową włóczęgę, jaką gotówką dysponujemy, jakim sprzętem jeździmy – będziemy musieli przemyśleć różne warianty wyprawy.

Planowanie obejmuje studiowanie map, rozkładów jazdy pociągów, rozmieszczenia campingów, pól namiotowych, schronisk PTSM, wertowanie przewodników turystycznych. Zanim usiądziemy nad mapą, musimy się zastanowić, co chcemy zwiedzić, ile pieniędzy możemy poświęcić na letni wypoczynek, gdzie będziemy nocować.

Dokładnie przemyślimy kwestię noclegów: namiot, hotel, schronisko, stacja, dom pielgrzyma, krewni i znajomi na trasie? Jeżeli zdecydujemy się nocować pod dachem, rozsądnym będzie dokonanie rezerwacji miejsc w hotelach, motelach bądź zajazdach turystycznych, albo też uprzedzenie znajomych o naszych wobec nich zamiarach. Jadąc pod namiot powinniśmy wybrać pola namiotowe i campingi oddalone od siebie o dzień jazdy rowerem, tj. przeciętnie 60 km. W tym przypadku, podobnie jak i przy noclegach „na dziko”, rezerwacja nie jest konieczna. Wskazane jest jednak korzystanie z pól namiotowych i campingów, ponieważ teren jest ogrodzony, wyposażony w ubikacje, bieżącą wodę, pomieszczenie do przygotowywania posiłków, świetlicę.



W schroniskach PTTK i PTSM członkowie tych organizacji uzyskują zniżki, warto więc rozważyć decyzję o wypełnieniu deklaracji członkowskiej i uiszczeniu składki organizacyjnej.

Planując wielodniową wędrowkę zastanówmy się też, w jak licznej grupie pojedziemy. Najlepiej wędruje się w małej 4-6 osobowej grupce. Ułatwia to organizację życia na wędrowce, znajdowanie noclegów nawet bez wcześniejszej rezerwacji. Łatwiej także zająć miejsca w pociągu nie mającym wagonu bagażowego, czy w zatrzymanej okazjonalnie furgonetce. Wejście do niektórych obiektów muzealnych, po których oprowadza przewodnik, jest łatwiejsze dla małego zespołu.

Optymalną grupą jest jednak zespół 10 ludzi. Dobrze się wówczas oblicza koszty indywidualne uczestnictwa, jest z kogo wyznaczyć dyżurnych do pilnowania rowerów w czasie zwiedzania lub spożywania posiłku w restauracji, wieziony prowiant rozdzielamy wśród większej liczby ludzi, a jednocześnie każdy z turystów



tworzy parę z tym, z którym nocuje w namiocie i wspólnie co pięć dni pełni rolę kuchcika szykując poranne i wieczorny posiłek dla wszystkich turystów.

Na etapie planowania imprezy można się zastanowić nad możliwością znalezienia sponsora, który być może będzie skłonny pokryć część kosztów wyprawy opłacając np. obiady, campingi albo bilety wstępu. Należy uzgodnić, jakie są oczekiwania naszego dobroczyńcy w zamian za sfinansowanie wyprawy. Reklamy? Jeśli tak, to w jakiej formie? Może w postaci zdjęć z atrakcyjnych miejsc, które zwiedzamy w koszulkach z nazwą firmy, a może oczekuje udekorowania sakw rowerowych firmowym logo?

Planując wyjazd pamiętajmy o przygotowaniu sprzętu. Nie tylko o namiotach i rowerach, ale także o butlach z gazem (sprawdzić stan palnika, zadbać o jej napełnienie) bądź kuchenkach, komplecie aluminiowych naczyń, mapach tej części kraju, którą będziemy poznawać. Z góry zaplanujmy dzienne etapy, aby wszyscy uczestnicy wiedzieli, którego dnia w jakiej miejscowości będziemy nocować.

Planowanie i przygotowanie wielodniowej wyprawy rowerowej wymaga sporej wiedzy i praktyki. Nowicjusze powinni nabierać doświadczenia pod okiem starszych kolegów, zwłaszcza w sytuacji, gdy zamierzają zorganizować obóz wędrowny dla dzieci lub młodzieży.

Wyjazd możemy odbyć na własną rękę, ale możemy też skorzystać z oferty PTTK uczestnicząc w rajdach bądź zlotach. Komisja Turystyki Kolarskiej ZG PTTK od wielu lat wydaje kalendarze imprez turystyki kolarskiej, dostępną pod adresem <http://ktkol.pttk.pl>. Korzystając z Kalendarza możemy wybrać się na któryś z proponowanych w nim rajdów czy zlotów. Warunkiem uczestnictwa w takiej imprezie jest przede wszystkim wysłanie zgłoszenia pod adresem organizatora. Wraz ze zgłoszeniem z reguły,

acz nie zawsze, należy uiścić wpisowe. Często wraz z wpisowym możemy opłacić koszty wyżywienia i noclegów, a niekiedy świadczeń dodatkowych, takich jak np. rejs statkiem, wycieczka autokarowa, koszulka turystyczna z nadrukiem, proporczyk. Z reguły świadczenia dodatkowe są fakultatywne.

Spotkania klubowe

Systematyczne spotkania klubowe należą do jednej z popularniejszych form promowania turystyki i wymiany doświadczeń. Każde ogniwo turystyczne, każda, nawet nieformalna grupa wycieczkowa, powinny organizować co pewien czas spotkania ludzi o tych samych zainteresowaniach. Po cóż takie spotkania, czy nie wystarczą wspólne wypadki na rower? Na takich spotkaniach przygotowujemy plany wycieczkowe, prezentujemy relacje z odbytych wędrówek, tworzymy kroniki. Przy okazji rowerzyści mogą obejrzeć fotografie wykonane na poprzednich wyjazdach i w razie potrzeby zamówić

u kolegi odbitki dla swych potrzeb. Takie spotkanie jest też okazją do przeprowadzenia szkoleń. Nic nie stoi na przeszkodzie, by przy okazji omawiania rajdu zaprezentować kolegom regulamin regionalnej odznaki turystycznej, przypomnieć, jakie obiekty trzeba zwiedzić dla jej zdobycia, podpowiedzieć, w jaki sposób dokumentować odbyte wycieczki. Spotkania klubowe to także okazja do urządzenia wieczornic imieninowych.

Klubowe pogawarki mogą być okazją do podsumowania przebiegu wakacyjnej wyprawy, zaplanowania biwaku, przygotowania książeczek wycieczek kolarskich do przekazania do referatu weryfikacyjnego. Spotkania klubowe to imprezy, na których nie ma tradycyjnego prezydium, jest to okazja do zapoznania się z zawartością klubowej biblioteczki, przejrzenia prasy turystycz-

KLUBU TURYSTYKI KOLARSKIEJ PTK
OSRÓD
WIELKOPOLSKI
BICYKL 1977
30 LAT
PTTK

nej przynoszonej tutaj przez uczestników spotkań z domu albo prenumerowanej przez klub.

Okresowe spotkania, pogaduszki, mogą być ważnym aspektem integracji klubowej. Należy jednak zwracać uwagę, by wszyscy czuli się jednakowo potrzebni w klubie czy grupie, by spotkanie nie zdominowała swymi problemami jedna osoba.



Zakładamy klub turystyki rowerowej PTTK

Jeśli połączymy rowerowego bakcyła warto się zastanowić nad możliwością sformalizowania związków w naszej koleżeńskej bądź rodzinnej grupie wędrownej. Jedną z możliwości jest utworzenie ogniwa PTTK – koła lub klubu. Koła PTTK z reguły skupiają turystów w miejscu zamieszkania lub miejscu pracy. Turyści o zbliżonych zainteresowaniach najczęściej jednoczą się w klubach PTTK działających na prawach koła (np. Klub Turystyki

Kolarskiej PTTK). Szczególnym przypadkiem są tzw. Szkolne Koła Krajoznawczo-Turystyczne PTTK funkcjonujące w placówkach szkolnych.

Koła i kluby są jednostkami organizacyjnymi oddziałów PTTK, Aby utworzyć koło bądź klub należy zebrać 10 osób, które zapiszą się do PTTK i zgłoszą chęć założenia koła w najbliższym oddziale PTTK. W większych miastach może być kilka oddziałów PTTK, w niektórych miastach oddziału może nie być w ogóle. Jeśli w naszym miejscu zamieszkania nie ma oddziału, siedzibę najbliższego go znajdziemy korzystając z Internetu.





24 Pierwsza pomoc przedmedyczna

Jazda rowerem jest wielką przyjemnością i aktywną metodą spędzenia wolnego czasu, a dla niektórych nawet sposobem na życie. Czasem jednak zbieg niekorzystnych okoliczności zakłuci nam czerpanie radości z jazdy rowerem, wtedy przydadzą się informacje i umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. Często na szlaku i ścieżce rowerowej lub w miejscach mało uczęszczanych jedynym osobami, które mogą przynieść pomocy potrzebującym. Pamiętajmy, iż pomoc osobom w stanach zagrożenia życia i zdrowia, to nie tylko moralny, ale i prawny obowiązek każdego z nas.

W tym rozdziale przedstawimy jak sobie radzić w takich sytuacjach. Opiszemy w jaki sposób zabezpieczyć miejsca zdarzenia i skutecznie wezwać pomoc. Przedstawimy najczęściej spotykane stany i urazy u poszkodowanych, oraz metody udzielania im niezbędnej pomocy przedmedycznej.

Pierwszą i najważniejszą sprawą jest dobre zaplanowanie wyprawy z uwzględnieniem takich czynników jak liczba uczestników, ich umiejętności, wyznaczenie trasy, miejsc do odpoczynku.

Dzięki temu można zapewnić odpowiednie bezpieczeństwo jazdy i zabezpieczyć się przed przykrymi niespodziankami. Wytoczona trasa z charakterystycznymi miejscami w razie wzywania pomocy do poszkodowanych ułatwi lokalizację nam, jak i wezwanym służbom ratowniczym. Natomiast ekwipunek powinien obowiązkowo zawierać apteczkę pierwszej pomocy zawartością dopasowaną do liczby uczestników, jak również warunków – pory roku, rzeźby terenu.

Apteczkę powinniśmy zabierać na każdy, choćby jednodniowy wyjazd, nawet po najłatwiejszym terenie. Jeśli jedziemy większą

grupą, wystarczy się dogadać, aby tylko jedna osoba miała ją przy sobie. Przede wszystkim apteczka nie może przeszkadzać, powinna być poręczna i wygodna. Wykonana z materiału odpornego na działanie czynników atmosferycznych. Musi być oznakowana (biały krzyż na zielonym tle), aby nikt nie pomylił jej z bagażem i każdy mógł z niej skorzystać w razie potrzeby. Tak przygotowanym i wyposażonym można ruszać w drogę.

Przykładowe wyposażenie apteczki turystycznej:

- rękawiczki i inne materiały ochronne (np. okulary) – 2 pary
- chusta trójkątna – 1 szt.
- folia NRC (koc) termiczna – 1 szt.
- nożyczki do przecinania ubrania lub inne ostrza wyposażone w rękojeść
- opaskę uciskową (grubości 3-5 cm) – 1 szt.
- maseczkę do sztucznego oddychania, ewentualnie „pocket” maskę – 1 szt.
- instrukcję udzielania pierwszej pomocy
- agrafki lub inne elementy podtrzymujące – 4 szt.
- gaza opatrunkowa 1m² – 1 szt.
- kompresy jałowe 7cm x 7 cm – 10 szt.
- bandaż dziany 4m x 10 cm – 2 szt.
- bandaż dziany 4m x 5cm – 4 szt.
- plastry z opatrunkami – 1 op.
- przyłepiec – 1 szt.



Ponadto, w zależności rodzaju i warunków jazdy dodatkowym wyposażeniem może być:

- bandaże (opaski podtrzymujące) elastyczne
- usztywniacze i stabilizatory (np. szyny „Kramera”, „Sam splint”, materac próżniowy)
- opatrunki hydrożelowe
- kołnierze ratownicze
- latarka, flara ostrzegawcza
- kamizelka ostrzegawcza.

W apteczce pierwszej pomocy nie znajdziemy żadnych leków, ani środków znieczulających!

Indywidualna apteczka powinna zawierać jednak także niezbędne leki. Dotyczy to zwłaszcza tych przypadków, gdy wybieramy się na wycieczkę dłuższą niż jednodniowa:

- woda utleniona – w niewielkiej ilości, najbardziej praktyczne są fiolki jednorazowego użytku;
- inny, mocniejszy od wody utlenionej środek odkażający, np. jodyna;
- lek przeciwbólowy
- lek rozkurczowy – przyda się np. przy ataku kolki;
- lek przeciwbiegunkowy
- aspiryna lub inny lek zawierający kwas acetylosalicylowy – na gorączkę, przeziębienie i różne bóle.
- maść przeciwzapalna – pomoże w problemach z mięśniami bądź ścięgnami;
- krople do oczu
- tabletki na ból gardła
- krem do opalania – im wyższy faktor, tym lepiej. Idealne są tzw. blokery.

Jazda na rowerze niesie za sobą ryzyko wypadku i w konsekwencji urazu. Konieczne wtedy jest udzielenie pierwszej pomocy osobom poszkodowanym. Udzielanie pierwszej pomocy z pewnością jest stresujące, przecież niewiele osób robi to na co dzień. Aby w miejscu zdarzenia nie panował chaos i panika, a udzielanie pomocy było skuteczną akcją ratowniczą musi być podzielona na etapy.

Etap I. Zabezpieczenie miejsca

W zależności od miejsca w jakim doszło do wypadku należy zwrócić uwagę na zagrożenia, które tam występują i w bezpośredni sposób wpływają na bezpieczeństwo ratownika. Tak, ratownika! Ponieważ to on jest najważniejszy, on wzywa pomoc wykonuje czynności ratownicze.

Należy podkreślić, iż w przypadku braku możliwości zabezpieczenia konieczne jest wezwanie odpowiednich służb ratowniczych, np. straży pożarnej, GOPR, WOPR. Jeśli zdarzenie ma miejsce w ruchu miejskim pamiętać trzeba o zabezpieczeniu miejsca w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego. Jeśli na szlakach rowerowych lub innych miejscach w taki sposób, żeby było bezpieczne i widoczne dla innych. Do zabezpieczenia można wykorzystać innych uczestników wycieczki, a jeśli jesteśmy sami inne osoby będące w okolicy. Pomoc tę wykorzystać można również do wezwania pomocy, przy czynnościach ratowniczych.

Jeśli mowa o zabezpieczeniu warto przypomnieć o zabezpieczeniu się ratownika. Tak w kontakcie z otoczeniem, jak również bezpośrednio z poszkodowanym (rękawiczki ochronne, okulary ochronne, maseczka do sztucznego oddychania, odpowiednie okrycie wierzchnie). **Bezpieczeństwo jest najważniejsze!**

Etap II. Kontrola przytomności

Następnym etapem jest sprawdzenie przytomność poszkodowanego.

Na skutek działania różnych czynników, np. uderzenia w głowę podczas upadku z roweru, przemęczenia czy odwodnienia rowerzysta może stracić przytomność. Kontrola polega na próbie nawiązania kontaktu głosowego – zadawaniu krótkich prostych pytań np. – Czy pan mnie słyszy? Co się stało? Jeśli osoba nie reaguje należy poklepywać poszkodowanego po ramieniu kontynuując zadawanie pytań. Brak przytomności jest stanem zagrożenia życia, ponieważ często towarzyszy mu zanik odruchów obronnych. W wyniku czego nie działa bodziec kaszlowy i poszkodowany może zachłysnąć się ciałem obcym (pokarmem), bądź płynami ustrojowymi (ślina, krew, treść pokarmowa).

Ponadto utracie przytomności często towarzyszy zwiótczenie mięśni, co grozi zatkaniem dróg oddechowych przez opadającą nasadę języka (szczególnie u osób leżących na plecach).

Etap III. Wołanie o pomoc

Nie należy mylić tego etapu z wezwaniem pomocy. Czasami bywa tak, iż ratownik jest sam na miejscu wypadku. W pojedynkę opanowanie sytuacji i wykonanie wszystkich czynności jest utrudnione, warto wtedy w miarę możliwości zapewnić sobie pomoc osób trzecich. Przyda się chociażby do wezwania pomocy, ewentualnej ewakuacji poszkodowanego z miejsca wypadku (tylko gdy istnieje konieczność!), przy wypadku masowym, kiedy jest większa liczba rannych.

Etap IV. Kontrola oddechu

Po sprawdzeniu przytomności, jest to kolejny bardzo ważny etap, od którego praktycznie zależy dalszy przebieg akcji ratowniczej. Brak oddechu jest stanem bezpośredniego zagrożenia życia. Należy pamiętać, iż u osoby nieprzytomnej napięcie mięśniowe zanika i język opadając na tylną ścianę gardła skutecznie zatyka drogi oddechowe. Dlatego przystępując do kontroli oddechu najpierw należy udroźnić drogi oddechowe stosując tzw. rękoczyn czoło-żuchwa. Dzięki temu, że język umocowany jest do żuchwy za pomocą ścięgien i mięśni, unosząc ją w najwyższy punkt odsuwany język umożliwiając swobodny przepływ powietrza do płuc. Rękoczyn czoło-żuchwa polega na położeniu jednej z rąk na czoło poszkodowanego, a drugiej (właściwie dwóch palców drugiej ręki) umieszczeniu pod jego brodą. Ruchem jednostajnym, unosimy brodę (nie unosząc głowy z ziemi) do wycucia lekkiego oporu – drogi oddechowe są udrożnione.

Raz udrożnione drogi oddechowe u poszkodowanego nieprzytomnego pozostają udrożnione, aż do przyjazdu służb ratowniczych!

Po udrożnieniu dróg oddechowych można przystąpić do kontroli oddechu. W zależności od pozycji poszkodowanego są dwie metody. Gdy leży na wznak należy pochylić się nad twarzą i własnym uchem i policzkiem poczuć oddech i ciepło wydychanego

powietrza, a kierując wzrok na klatkę piersiową zaobserwować ruch klatki piersiowej.

Gdy poszkodowany leży na brzuchu udrożnienie dróg oddechowych nie jest konieczne (język samoczynnie opada na zęby lub policzek gdyż działa siła grawitacji). Sprawdzenie oddechu polega na położeniu jednej ręki na plecach i wyczuciu ruchu, drugiej ręki pod nos poszkodowanego, żeby zewnętrzną częścią dłoni poczuć ciepło i oddech wydychanego powietrza.



Kontrola oddechu

Kontrola musi trwać 10 sekund, w czasie których powinniśmy wyczuć 2-3 wyraźne oddechy. W przypadku, kiedy nie ma pewności należy powtórzyć czynność.

Po sprawdzeniu parametrów życiowych poszkodowanego (przytomności i oddechu), zgromadzono na tyle dużo i ważnych informacji, iż można wezwać służby ratownicze.

Etap V. Wezwanie pomocy

Po wstępnej ocenie stanu poszkodowanego, kontroli przytomności, oddechu i ewentualnych urazów, konieczne jest odpowiednie wezwanie pomocy. Należy pamiętać, że im wcześniej wezwiemy pomoc, tym szybciej ona dotrze. Oczywiście rodzaj i sposób wezwania pomocy zależy od miejsca zdarzenia, możliwości technicznych (np. zasięg).

Numery alarmowe, z których najczęściej korzystamy:

997 policja

998 straż pożarna

999 pogotowie ratunkowe

112 pogotowie alarmowe

Ponadto należy uwzględnić telefony alarmowe służb wyspecjalizowanych i działających w określonych rejonach kraju:

601 100 100 WOPR

601 100 300 / 985 TOPR

601 100 300 / 985 GOPR

Treść wezwania powinna być zwięzła i musi zawierać określone informacje.

◆ Przedstawienie się.

Na wstępie przedstawiamy się, aby nie być anonimowymi. Pamiętajmy, że nie zawsze odbierający jest w stanie zidentyfikować numer telefonu, z którego dzwoniemy. Stajemy się bardziej wiarygodni.

◆ Co się stało?

Opisanie miejsca wypadku, stanu poszkodowanego, jego urazów, a także zagrożeń i niebezpieczeństw pozwoli dyspozytorowi wysłać na miejsce odpowiednie służby i posiłki.

◆ Gdzie się stało?

Dokładna lokalizacja, określenie szlaku, miejscowości, adresu skróci czas dojazdu służb ratowniczych.

◆ Ilu jest poszkodowanych?

Informacje te pozwolą dyspozytorowi określić sytuację na miejscu i wysłać odpowiednią ilość jednostek.

◆ Jakie jest ich stan, widoczne obrażenia lub urazy?

Bardzo ważne jest, aby nie diagnozować stanu i urazów poszkodowanego. Opisujemy tylko to co widzimy (zachowanie się i odczucia poszkodowanego), nie snujemy przypuszczeń i wydajemy opinii. Bez odpowiedniego wykształcenia, umiejętności i wiedzy możemy tylko wprowadzić w błąd przyjmującego wezwanie. Podaje się stan przytomności, obecność oddechu, zaobserwowane urazy, krwotoki, złamania.

Należy pamiętać, aby podać numer telefonu, z którego dzwoniemy. Umożliwi to dyspozytorowi w razie konieczności skontaktowanie się z nami, jak również w razie zmiany stanu poszkodowanego lub pojawienia się nieoczekiwanych zagrożeń szybką identyfikację zdarzenia. Dopiero po usłyszeniu, iż wezwanie zostało przyjęte i wysłano zespół ratowniczy można rozłączyć się.

Etap VI. Pierwsza pomoc

Dopiero po wykonaniu tych etapów ratownik przystępuje do działań ratowniczych, może spotkać następujące stany poszkodowanych i zależny od nich sposób postępowania.

◆ Przytomny i oddychający

Poszkodowani reagują w różny sposób na zaistniałą sytuację, świadomie, bądź nie. Ich stan pobudzenia lub apatii może wynikać z doznanego urazu albo emocji. Pierwszą pomoc, to przede wszystkim pozostanie z nią niezależnie od tego, czy chce i obserwacja jej zachowań. Ważnym czynnikiem jest próba nawiązanie kontaktu i odwrócenia uwagi o zaistniałej sytuacji (zapewnienie komfortu psychicznego). Jeśli to możliwe pozostawienie osoby na miejscu i dogodnej (komfortowej) pozycji. Zapewnienie komfortu termicznego poprzez szczelne okrycie ciała kocem termicznym, gdyż może wystąpić zachwianie termoregulacji ciała.

Użycie koca termicznego: Aby zabezpieczyć poszkodowanego przed wyziębieniem należy srebrną stronę koca skierować w kierunku ciała i dokładnie okryć (oprócz twarzy). W razie braku koca można użyć odzieży (kurtki, swetry).

Natomiast, żeby zabezpieczyć poszkodowanego przed przegrzaniem (udarem cieplnym) położyć folię srebrną stroną od ciała. Zapewnić cyrkulację powietrza, nie okrywać szczelnie!

Pozostajemy z poszkodowanym do przyjazdu służb ratowniczych. Nie podajemy żadnych leków, chyba, że poszkodowany ma je przy sobie. Nie podajemy nic do picia, ani jedzenia, gdyż może on być poddany zabiegom medycznym w szpitalu.

Jeżeli stan zmieni się w czasie oczekiwania na ratunek, konieczne trzeba o tym powiadomić służby (ponowny kontakt pod numer telefonu, na który wzywaliśmy pomoc).

◆ Przytomny i nieoddychający

Z takim stanem mamy do czynienia podczas zadławienia (ciało stałe) lub zachłyśnięcia (płyn) się poszkodowanego. Pokarm

lub płyn zamiast do przewodu pokarmowego i przełyku dostało się do dróg oddechowych. Poszkodowany będzie bardzo pobudzony, z trudem wysłucha naszych poleceń. Może wymachiwać rękoma, trzymać się za szyję, będzie usilnie próbował zaczerpnąć powietrze.

Skuteczną i najprostszą metodą udzielenia mu pomocy będzie nakłonienie go do próby kaszlu, jeśli to nie pomoże zastosujemy uderzenia między łopatki, a w ostateczności ucisk na nadbrzusze.

Uderzenia między łopatki: poszkodowany staje w rozkroku i pochyla się do przodu. Ratownik stojąc za nim jedną ręką podtrzymuje tułów na wysokości klatki piersiowej, drugą, ruchem łódkowym uderza między łopatki 5 razy. Uderzenia mogą spowodować uwolnienie zablokowanego ciała obcego w drogach oddechowych i wyplucie go podczas kaszlu.

W przypadku nieskuteczności metody stosuje się ucisk na nadbrzusze. Stojąc za poszkodowanym będącym w rozkroku i pochylonym, jedną rękę (a raczej pięść) kładziemy kłykcami w stronę ciała powyżej pępka. Drugą rękę dokładamy i mocnym haczykowatym ruchem ku górze naciskamy (5 razy).

Wytworzone ciśnienie wewnątrz ciała na skutek ścisku żeber i ucisku na nadbrzusze może uwolnić zablokowane ciało obce w drogach oddechowych.

Uderzenia i uciski można stosować na przemian. W przypadku nieskuteczności tych operacji poszkodowany może utracić oddech i w konsekwencji przytomności (poszkodowany nieprzytomny i bez oddechu).

◆ Nieprzytomny i oddychający

Stan ten określamy u poszkodowanego nieprzytomnego po wykonanej kontroli oddechu. Jeśli jest ich dwa lub więcej stwierdzamy, że poszkodowany oddycha. Najważniejsze jest wówczas zapewnienie mu drożności dróg oddechowych, następnie zapewniamy komfort termiczny i psychiczny.

Pomimo, iż poszkodowany oddycha, należy pamiętać, że stan utraty przytomności jest stanem zagrożenia życia. Konieczna jest kontrola oddechu, którą wykonuje się co 1 minutę. Czynności ratownicze wykonuje się do przyjazdu służb ratowniczych. Jeżeli poszkodowany leży na brzuchu pozostawiany go w tej pozycji, bez potrzeby nie ruszamy, ani nie obracamy poszkodowanym.

Nie należy mylić nieprzytomności z omdleniem.

Omdlenie to krótkotrwała utrata przytomności na skutek nagłego chwilowego niedoboru tlenu w mózgu.

Ratownik jest bezpośrednim świadkiem tego zdarzenia, nie kontroluje się oddechu, układa się poszkodowanego na płaskim podłożu unosząc nogi na wysokość ok. 30 – 40 centymetrów. Zapewnia dostęp świeżego powietrza, luzuje odzież. Po upływie ok. 5 – 10 minut przytomność powinna powrócić.

Jeśli nie wróciła kontroluje oddech i postępuje według schematu. Ważne jest, aby po odzyskaniu przytomności poszkodowany był pionizowany stopniowo, nawet do 20 minut.

◆ Nieprzytomny i nieoddychający

Stan bezpośredniego zagrożenia życia!

Niezwłocznie należy rozpocząć resuscytację krążeniowo-oddechową (RKO), czyli dostarczyć poszkodowanemu tlen do płuc przy pomocy wdechów ratowniczych, a następnie rozprowadzić już natlenioną za pomocą ucisków klatki piersiowej.

Poszkodowanego należy ułożyć na twardym i płaskim podłożu. Zbyt miękkie podłoże spowoduje, iż siła użyta do ucisków poprzez ciało przeniesiona zostanie na podłoże, a ewentualnie wystające z niego elementy mogą powiększyć urazy i obrażenia.

Następnie postępując według wytycznych Europejskiej Rady Resuscytacji w zależności od wieku poszkodowanego rozpoczynamy:

- u dzieci od 5 wdechów ratowniczych
- u dorosłych od 30 ucisków klatki piersiowej.

Miejsce ucisków w obu wypadkach jest identyczne, czyli środek klatki piersiowej.

Technika ucisków: wykonuje się bezpośrednio na odkryte ciało. Ratownik klęka przy poszkodowanym, nasadę dłoni ręki prowadzącej kładzie na środek klatki piersiowej, następnie dokłada drugą dłoń i prostuje ręce w łokciach. Pozwoli to wykorzystać jego ciężar ciała. Ruchami jednostajnymi w tempie 80 – 100 ucisków/minutę wykonuje 30 ucisków na głębokość 5 centymetrów. Następnie udrażnia drogi oddechowe i wykonuje 2 wdechy ratownicze pamiętając o wykorzystaniu maseczki do sztucznego oddychania.



Technika ucisków klatki piersiowej

Technika wdechów ratowniczych: palec wskazujący i długi ręki podtrzymującej czoło zatyka blaszki nosa, natomiast ręką unoszącą żuchwę lekko rozchyła usta. Dokładnie obejmuje swoimi ustami usta poszkodowanego i wdycha powietrze. Skuteczność wdechu określa się na podstawie wyraźnego uniesienia się klatki piersiowej. Wykonuje się dwa wdechy i tylko dwa wdechy. Jeśli są one nieskuteczne konieczna jest kontrola zawartości jamy ustnej. Jeśli po rozchyleniu ust widać ciało obce usuwa się je, w innym przypadku kontynuuje się resuscytację.

Resuscytację wykonuje jeden ratownik i przerywa, gdy:

- zastąpi go inny ratownik lub przyjadą służby ratownicze
- powrócą oznaki krążenia u poszkodowanego (grymas twarzy, jęknienie, chrząknięcie, inne), które mogą sugerować powrót oddechu sam się zmęczy (korzystniejsze jest, aby odpoczął i kontynuował po krótkiej przerwie)

Przerywa resuscytację, kontroluje oddech i jeśli powrócił mamy przypadek poszkodowanego nieprzytomnego i oddychającego. Natomiast jeśli go nie ma, to rozpoczyna od początku.

Oczywiście pierwsza pomoc to nie tylko resuscytacja krążeniowo-oddechowa, ale również wiele innych stanów i urazów. Trudno je wszystkie opisać, gdyż różne są mechanizmy ich powstania. Opisane zostaną te, które najczęściej można spotykać jadąc rowerem.

Pamiętać należy o zasadach udzielania pierwszej pomocy, którym są:

- zabezpieczenie miejsca zdarzenia
- zabezpieczenie siebie i innych ratowników (wezwać pomoc)
- zapewnienie komfortu termicznego i psychicznego
- pozostanie przy poszkodowanym
- nie ruszanie poszkodowanego bez potrzeby
- pozostawienie poszkodowanego z miejsca zdarzenia
- nie sprawianie bólu poszkodowanemu
- nie podawanie żadnych leków
- nie podawanie nic do jedzenia i picia.

Wstrząs

Jest, to dysproporcja między zapotrzebowaniem, a zaopatrzeniem w tlen poszczególnych organów i narządów na skutek ostrej niewydolności krążeniowej. Po prostu jest to niedotlenienie, głównie mózgu. Ze względu na czynnik inicjujący wstrząs różniemy między innymi:

- wstrząs hipowolemiczny (utrata płynów ustrojowych, np. krwi, wody)
- wstrząs kardiogeny (zmniejszona wydolność serca)
- wstrząs przywspółczulno – naczyniowy (neurologiczny, septyczny, anafilaktyczny).

Objawy wstrząsu w zależności od czasu trwania może przyjąć różne obrazy. Zależy również od kondycji psychomotorycznej poszkodowanego, wieku, czynników zewnętrznych (klimatycznych). Na początku u poszkodowanego można zaobserwować błądź i chłód skóry, wargi zmieniają barwę na siną. Bieleją również ło-

żyska paznokci, które po naciśnięciu bardzo wolna różowieją. Po uszkodzeniu jest wyraźnie pobudzony. W miarę trwania wstrząsu skóra przybiera barwę szarżółtą, a pobudzenie ustępuje apatii i zubożeniu. Oddech staje się płytki, szybki i nierównomierny. Może nastąpić utrata przytomności.

Pierwsza pomoc polega na:

- neutralizacji czynnika inicjującego wstrząs (np. tamowanie krwotoku, usunięcie źródła alergenu)
- ułożenie poszkodowanego w pozycji przeciwwstrząsowej
- zapewnienie komfortu termicznego (koc termiczny) i psychicznego
- kontrola parametrów życiowych (przytomność i oddech).

Rany i krwotoki

Raną nazywamy przerwanie ciągłości tkanki skórnej. Rzadko towarzyszy jej wypływ krwi, natomiast jej głębokość i rozległość zależą od rodzaju urazu i jego siły. Rozróżniamy rany:

- cięte
- klute
- otarcia
- tłuczone
- szarpane
- kąsane
- postrzałowe.

Pierwsza pomoc polega na zabezpieczeniu miejsca zranienia przed działaniem czynników zewnętrznych przez nałożenie jałowego opatrunku na całą jej powierzchnię owijając bandażem dzianym (do opatrywania ran nie wolno używać waty, ligniny, chusteczek jednorazowych).

Nie powinno się dotykać ran, wycierać, używać środków dezynfekujących, natomiast można przemyć strumieniem czystej wody. W przypadku przesiąkania opatrunku należy nałożyć następną warstwę materiału chłonnego.

Nie usuwa się ciał obcych, gdyż tamponują one ranę (samoczynnie tamują krwawienie). Opatrunek należy nakładać bardzo ostrożnie, w miarę możliwości wokół ciała obcego, aby poprzez jego naciśnięcie lub zmianę położenie nie powiększyć rozmiaru rany. Ewentualnie ciało obce większych rozmiarów można ustabilizować poprzez obłożenie go i odizolować od mocującego opatrunek bandaża.

Krwotokiem natomiast nazywamy masowy wypływ krwi z naczyń krwionośnych lub narządów. Utrata ok. 1 litra krwi jest stanem zagrożenia życia. Ze względu miejsce krwawienia rozróżniamy krwotoki:

- zewnętrzne
- wewnętrzne
- zewnętrzne pośrednie.

Krwotok zewnętrzny jest widoczny. Strumień krwi widoczny jest na ubraniu lub bezpośrednio wypływa rany. Po pierwsze należy uspokoić poszkodowanego i posadzić na podłodze (ruch wpływa na podwyższenie ciśnienia krwi). Najszybszą metodą udzielenia pierwszej pomocy jest bezpośrednio uciśnięcie miejsca krwotoku, można również podnieść kończynę. Czynności te może wykonać sam poszkodowany.

Jednakże najbardziej skuteczną i higieniczną metodą jest założenie opatrunku uciskowego. bezpośrednio na ranę kładziemy opatrunek jałowy. Następnie nakładamy na ranę element uciskowy, najlepiej nieprzepuszczalny. Może być to nierozpakowany bandaż, drewniany klocek, plastikowe pudełko i inne. Jego zadaniem jest uciśnięcie otworu rany i tamowanie wypływu krwi. Wszystko razem obwijamy dość mocno bandażem dzianym, lecz nie za mocno, aby pozostawić krążenie w pozostałych naczyniach krwionośnych.

W niektórych przypadkach nie ma możliwości założenia opatrunku uciskowego. Przy zmiżdżeniach, rozległych krwotokach, złamaniach otwartych z krwawieniem, rozerwaniach tkanek,

amputacjach konieczne jest założenie opaski uciskowej. Czyli zaciśnięcie na kończynie taśmy, paska o grubości ok. 3 centymetrów, aby nie wcinął się w ciało. Zakłada się ją na „pojedynczych kościach”, tzn. ramieniu i udzie. Niestety powoduje to całkowite odcięcie dopływu krwi. Raz założona może być zdjęta tylko przez lekarza lub ratownika medycznego, a czas po założeniu nie dłuższy niż 1 godzina.

Krwotok wewnętrzny nie zawsze jest widoczny dla ratownika, jednak pewne symptomy i odczucia przytomnego poszkodowanego mogą o nim świadczyć, np. zasinienie skóry, obrzęk, wylew podskórny, odczucie gorąca, napięcie „deskowatość” ciała. Zakres udzielenia pierwszej pomocy jest bardzo ograniczony brakiem wiedzy medycznej i możliwościami technicznymi. W zależności od jego umiejscowienia można poszkodowanego ułożyć w najbardziej komfortowej pozycji, np. półsiedzącej i zapewnić komfort psychiczny i termiczny.

Krwotok zewnętrzny pośredni jest krwotokiem, gdzie uszkodzenie naczynia krwionośnego powstało wewnątrz organizmu, a widoczne jest na zewnątrz, np. z nosa, z ucha i innych. Wypływ krwi może być widoczny z każdego otworu anatomicznego ciała, co świadczy o urazie wewnątrznarządowym.

Krwotoków zewnętrznych pośrednich nie tamujemy!

Pierwsza pomoc przy krwotoku z nosa polega na posadzeniu poszkodowanego z głową skierowaną w dół. Zapewni to swobodny wypływ krwi, gdyż zatkanie nosa lub odchylenie głowy do tyłu spowoduje spłynięcie krwi do przewodu pokarmowego, bądź do dróg oddechowych. Można położyć zimny kompres na kark, który spowoduje obkurczenie naczyń odpowiedzialnych za krwotok. Przy długotrwałym krwotoku należy krótkotrwale przyciskać nozdrza, co spowoduje krzepnięcie krwi.

Krwotok wewnątrzczaszkowy jest poważnym urazem zagrażającym życiu. Powstaje przy uderzeniu głową w przeszkodę, kiedy fragmenty kości czaszki uszkadzają naczynie krwionośne. Gro-

madząca się krew powoduje wzrost ciśnienia śródczaszkowego i nacisk na ośrodki mózgu. Poszkodowany odczuwa ból, zawroty, może stracić przytomność, często towarzyszą temu wymioty. Po dłuższym czasie zaobserwować można w okolicach oczodołów sińce, wylew podpajeczynówkowy („efekt okularowy”). W ostateczności może stracić oddech. Pierwsza pomoc polega na posadzeniu osoby w pozycji półsiedzącej podpartej, zapewnieniu komfortu i kontroli parametrów życiowych. Często przy pęknięciu kości podstawy czaszki obserwujemy wypływ krwi z uszu, nosa lub ust.

Zawał serca (atak serca)

Jest to uraz, który polega na uszkodzeniu mięśnia sercowego na skutek niedotlenienia, np. zator (skrzep) naczynia krwionośnego doprowadzającego krew do serca, choroby naczyń krwionośnych wieńcowych lub zbyt duży wysiłek fizyczny.

Objawami tego stanu jest uczucie słabości i duszności, przyspieszony płytki oddech. Charakterystyczny jest ból klatki piersiowej promieniujący do szyi, brzucha i lewej strony ciała, może pojawić się uczucie drętwienia żuchwy, palców lewej ręki. Towarzyszy poszkodowanemu uczucie strachu i lęku.

Pierwsza pomoc polega na posadzeniu poszkodowanego na ziemi w pozycji półsiedzącej, zapewnieniu komfortu termicznego i psychicznego. Należy zapewnić dostęp świeżego powietrza, poluzować ubranie, wezwać natychmiast pomoc. Jeśli poszkodowany leczy się i posiada przy sobie leki, możemy mu je udostępnić. Nie podawać i nie aplikować!

Padaczka (epilepsja)

Zespół chorobowy z objawami schorzeń ośrodkowego układu nerwowego. Niekontrolowane nadmierne wyładowania neuronów powodują napady padaczkowe, czyli nieprawidłowości ruchowe (skurcze), odczucie wegetatywne, psychiczne i czuciowe. Przytomny traci przytomność, następuje napięcie mięśni całego

ciała, odchylenie głowy do tyłu z wyciągnięciem kończyn. Po chwili następuje zatrzymanie oddechu i pojawiają się drgawki.

Pierwsza pomoc polega na zabezpieczeniu poszkodowanego i jego otoczenia (odsunięciu przedmiotów, które mogłyby zagrażać). Zabezpieczamy głównie głowę i pięty przez przytrzymanie podłożenie czegoś miękkiego. Nie dławimy wstrząsów tylko przytrzymujemy (kontrolujemy), w innym przypadku grozi powstanie dodatkowych urazów! Po ataku napadu udrażniamy drogi oddechowe poszkodowanego, wycieramy z nadmiaru śliny, zapewniamy komfort termiczny i psychiczny. W razie potrzeby kontrolujemy parametry życiowe.

Udar cieplny (udar słoneczny)

Jest to zaburzenie procesu termoregulacji ciała polegające na utracie zdolności samo chłodzenia poprzez wydalenie potu. Może powstać na skutek długotrwałego działania czynnika termicznego, np. słońca lub zbyt dużego przegrzania całego ciała.

Pierwsza pomoc polega na odizolowaniu poszkodowanego od czynnika ciepła, zapewnić dostęp powietrza (użycie koca termicznego). Stosować zimne kompresy na ciało i podawać ograniczone ilości zimnych napoi (około 2 szklanek wody). W miarę możliwości można poszkodowanego ochłodzić w kąpieli z chłodnej wody, polewać strumieniem wody. Nie należy używać wody lodowatej, aby nie spowodować wstrząsu termicznego i ewentualnego zatrzymania pracy serca.

Złamania, skręcenia, zwichnięcia

Jest to kolejna liczna grupa urazów obejmująca układ kostny, która może spotkać rowerzystów. Objawy tychże urazów są bardzo podobne. Towarzyszy im ból, obrzęk, zasinienie, ograniczona ruchomość kończyn, brak czucia, drętwienie.

Zwichnięcia to uszkodzenie stawu, w którym elementy kostne straciły między sobą statyczność i nie mogą samoczynnie powró-

cić w pierwotne położenie. Ponadto może nastąpić uszkodzenie sąsiadujących tkanek miękkich, naczyń krwionośnych lub nerwów.

Skręcenia to zamknięte uszkodzenie wewnątrz stawu. Na skutek działania czynnika zewnętrznego nastąpiło krótkotrwałe przesunięcie powierzchni stawowych i zbytnie ich naciągnięcie. Pierwsza pomoc polega na stabilizacji i unieruchomieniu stawu przy pomocy stabilizatora lub bandaża elastycznego.

Zwichniętych i skręconych stawów nie należy nastawiać!

Złamania kości to przerwanie ciągłości tkanki kostnej na skutek działania sił przekraczających ich granicę elastyczności. Rozróżniamy złamania otwarte, zamknięte i z przemieszczeniem.

Ze złamaniem wewnętrznym mamy do czynienia wtedy, kiedy złamaniu kości nie towarzyszy uszkodzenie tkanki skóry. Objawy podobne jak przy urazach stawów.

Złamanie otwarte to złamanie kości, w wyniku którego nastąpiło przerwanie łączności tkanki skóry. Może z rany wystawać kość lub odłamy kostne, które w pierwszej kolejności należy zabezpieczyć podobnie, jak rany z ciałami obcymi.

Najbardziej skomplikowane są złamania z przemieszczeniem. Zarówno w tych, jak i w złamaniach otwartych często mamy do czynienia ze znacznym, nie anatomicznym kształtem ciała. Ponadto może towarzyszyć utrata przytomności. Nie należy ustawić, ani nastawiać złamań. Krawędzie pękniętych lub złamanych kości są ostro zakończone, każdy ruch mógłby spowodować uraz i pogorszenie stanu poszkodowanego. Nastawianie grozi uszkodzeniem naczyń krwionośnych, mięśni, ścięgien albo nerwów.

Pierwsza pomoc przy złamaniach polega na stabilizacji złamań poprzez unieruchomienie dwóch sąsiadujących ze sobą stawów. Złamania wewnętrzne są najłatwiejsze do zabezpieczenia przez ratownika, gdyż poszkodowany jest w stanie ułożyć kończynę w najbardziej komfortowej pozycji dla siebie, najmniej bolesnej pozycji.

Natomiast złamania otwarte i z przemieszczeniem wymaga zabezpieczenia kończyn w pozycji zastanej. Bardzo wówczas przydatne są elastyczne (ustawne) usztywniacze, np. „sam splint”, szyny Kramera, które modeluje się do kształtu złamanej kończyny, a następnie mocuje się bandażem dzianym. Reszta czynności obejmuje zapewnienie komfortu psychicznego i termicznego poszkodowanemu oraz kontroli parametrów życiowych.

Transport, ewakuacja i zabezpieczenie poszkodowanego

Jak już wspomniano wcześniej, bez potrzeby poszkodowanych pozostawiamy w miejscu zdarzenia i nie ruszamy. Są sytuacje, w których istnieje jednak konieczność przeprowadzenia ewakuacji poszkodowanego. Przeprowadza się ją tylko w dwóch sytuacjach:

- kiedy istnieje bezpośrednie zagrożenie życia poszkodowanego (brak przytomności i oddechu),
- kiedy w trakcie trwania akcji ratowniczej pojawiło się zagrożenie, np. pożar, wybuch i inne.

Najbardziej rozpowszechnione metody ewakuacji to chwyt Rauteka oraz metoda przenoszenia na dalsze odległości na tzw. „strażaka”.

Jeśli w miejscu zdarzenia są inne osoby, to w tej sytuacji konieczne jest skorzystanie z ich pomocy. Zawsze transport lub przenoszenie poszkodowanego w kilka osób jest łatwiejsze, np. przenoszenie „na krzeselku”. Bardzo ważne jest wówczas wyznaczenie osoby kierującej ewakuacją, określenie jej kierunku i celu.

Ratownik, ma prawo wydawać wiążące polecenia bezpośrednio do wyznaczonej osoby.

Zabezpieczenie poszkodowanego do przyjazdu służb ratowniczych polega na zapewnieniu komfortu psychicznego i termicznego oraz kontroli parametrów życiowych, przytomności i oddechu. Ale w momencie kiedy poszkodowany jest nieprzytomny

i ma wymioty, jest większa ilość poszkodowanych lub trzeba pozostawić go na miejscu zdarzenia, np. w celu wezwania pomocy, konieczne jest zastosowanie pozycji bocznej ustalonej.

Pozycja boczna ustalona

Pozycja boczna ustalona zapewnia poszkodowanemu stabilną pozycję jednocześnie udrażniając drogi oddechowe, gdyż język w wyniku działania siły grawitacji opada ku dołowi (na policzek).



Pozycja boczna ustalona



Polega ona na ułożeniu poszkodowanego na wznak, następnie należy przed nim uklęknąć. Jego rękę, bliższą ratownikowi układamy pod kątem prostym do góry. Chwytając nogę po przekątnej (ręka ratownika bliższa nogom), pod kolaniem podciągamy do góry (stopa opiera się o ziemię) i trzymamy. Ręka ratownika (bliższa głowy poszkodowanego) chwyta dłoń dalszą przeplatając palce i przykłada do policzka. Naciskając i ciągnąc kolano poszkodowanego (dźwignia) ostrożnie kładzie „na siebie” poszkodowanego uważając na jego głowę. Wyplata palce, pozostawiając dłoń poszkodowanego pod jego głową. Poprawia nogę układając ją pod kątem prostym w celu ustabilizowania ciała.

Następnie zabezpieczamy termicznie poszkodowanego kocem termicznym. Po powrocie do poszkodowanego kontrolujemy jego parametry życiowe.

Podsumowanie

Żadna wiedza i umiejętności z zakresu pierwszej pomocy nie zastąpią rozwagi, myślenia i zdrowego rozsądku podczas jazdy rowerem. Pamiętać należy o dobrym przygotowaniu siebie i sprzę-

tu oraz zaplanowaniu podróży, aby zawsze bezpiecznie dotrzeć do wyznaczonego celu.

Życzymy, żeby zawarte w tym rozdziale informacje i wskazówki nigdy nie musiały być wykorzystane w działaniu, a bilans szczęśliwych wyjazdów i powrotów wynosił zero.





SPIS TREŚCI

	Witajcie!	3
1	Bakcył bicykla, czyli wstęp	5
2	Historia (rowerowym) kołem się toczy	9
3	Wybór roweru oraz dodatków	17
4	<i>Savoir-vivre</i> , czyli jak się zachowywać?	53
5	Przezorny zawsze zabezpieczony...	57
6	<i>Dura lex, sed lex</i> , czyli kodeks drogowy i inne...	63
7	Mapy i nawigacja satelitarna	67
8	Sztab, czyli jak planować wycieczki?	75
9	Jak ubierać się na rower?	79
10	Co i jak jeść i pić, żeby dojechać?	85
11	Rowerzysta to nie wielbłąd, czyli co i jak...	89
12	Jazda na rowerze w różnych warunkach...	93
13	Proste naprawy w terenie	99

14	Jak dbać o rower żeby długo służył?	105
15	Transport roweru	108
16	Z dzieckiem na rowerze	113
17	Jeździmy po mieście	119
18	Nasz styl, czyli technika jazdy	123
19	Polska – rajem dla rowerzystów	129
20	Korzystajmy ze szlaków turystycznych	133
21	Gdzie na rower?	139
22	Odznaki turystyki kolarskiej	195
23	W Polskę jedziemy	203
24	Pierwsza pomoc przedmedyczna	209





ISBN 978-83-7005-536-3



Wydawnictwo PTTK „Kraj”