

Marko Baloh na RAAM 2009

RAAM je ena posebna »žival« - ko ti zleze pod kožo, si okužen in leto brez RAAM-a je kar nekako »izgubljeno« leto. Kljub temu, pa ni bolj živčne stvari, kot organizacija in priprave na RAAM. Že iskanje sponzorjev in zbiranje denarja je zgodba zase, ki ti požre živcev, da ne govorimo o luknji v družinskem proračunu, ki jo naposled »izvrta«, tako ali drugače. Letos je kazalo finančno zelo slabo, dokler se v zadnjem mesecu niso začele polniti časovne postaje in z to akcijo smo uspeli nekako napolniti minimalni proračun, oz. pokritje vseh stroškov dirke same (ne računajoč opremo in priprave, ki so za tako dirko seveda več kot potrebne). No, pa pride odhod na dirko in ti zatežena birokratka opali 450€ stroškov za prevoz koles, nazaj grede pa veselo še nadaljnjih 900\$ (oz. okoli 700€) in si en, dva, tri 1.150€ v minusu.

Seveda je bila pot v ZDA na ta način takoj pokvarjena. K sreči na te zadeve pred dirko samo, še posebej pa med dirko nimaš časa misliti. Letos smo se po stari navadi pred dirko nastanili v Palm Springsu, kjer je klima primerna za pripravo na vročinski udar, ki te čaka med dirko samo. Sam sem se vsak dan okoli poldneva (torej v najbolj vročem delu dneva) odpravil na kolo, več ali manj regeneracijske vožnje in priprave telesa na delovanje v vročini, zadnji dolgi trening okoli 100km pa sem opravil prav na trasi dirke v soboto, 4 dni pred startom. Ekipa se je v tem času ukvarjala s pripravo avtov, v času, ki smo ga imeli vmes, pa smo se veliko pogovarjali o taktiki in aktivnostih ekipe med dirko samo (glede na to, da je bilo v ekipi kar nekaj rookijev oz. začetnikov na dirki). Nekaj je bilo seveda tudi časa za relaksacijo in namakanje v bazenu, pri čemer sta uživala najbolj Ana&Erik. En večer nam je popestrila tudi Amy Snyder, ki pripravlja knjigo o letošnjem RAAM-u in eden od tekmovalcev nosilcev zgodbe naj bi bil tudi jaz.

Ti malo bolj ležerni dnevi so minili vse prehitro in v ponedeljek smo se prestavili v Oceanside, kjer smo opravili formalnosti pred dirko, inšpekcijo vozil, intervju, fotografiranje in sestanek ekip pred dirko. Še zadnji shopping z norimi količinami hrane in pijače (mislim, da smo leto nakupili pred startom 40 galon vode, ki je je pred koncem seveda zmanjkalo in je bilo potrebno dokupovati!). V torek zvečer smo bili pripravljene na start, še zadnji sestanek in malo bolj zgodnje spanje, da napolnimo baterije za dirko. Žal nas je v sredo zjutraj zbudil požarni alarm in spanja je bilo prekmalu konec. Pred startom nas je v avtodomu obiskal Andy Cedilnik Slovenec na začasnem delu v ZDA, ki je sponzoriral dve od časovnih postaj na RAAM-u.

Občutek na startu RAAM-a je NAJBOLJŠI na svetu! Končno so za tabo neskončne priprave, problemi, pred tabo pa 10 dni uživanja, vsaj 20 ur dnevno na kolesu!. S tem občutkom se ne more primerjati nič – po eni strani je prisotne malo zaskrbljenosti, saj je pred tabo celoten ameriški kontinent (skoraj 5.000km) klancev, dolin, ravnin, vetra, prometa, vročine, mraza, po drugi strani pa si v omenjenem času »kralj«, saj ti ekipa (vsaj poskuša) izpolni(-ti) vsako tudi najbolj čudno željo. Skratka v dobrem tednu vse možne situacije, odprti pa so prav vsi scenariji.

Letos smo se prvič s starta podali kot na startu kronometra (torej brez skupne parade prvih 30km dirke). Z Juretom sva torej kmalu bila skupaj in v prvem klancu me je tudi prehitel. Sam sem imel namreč (prvič na RAAM-u) precej konzervativno taktiko in sicer v prvih dneh dirke nikakor nisem hotel preseči utripa 160/min. To odločitev je bila delno sprejeta po zadnje pregledu zaradi astme, ki smo ga opravili po problemih na DOS-u in zdravnik je ugotovil, da morda za stanje mojih pljuč ni najboljši zelo hiter start, kakršnega sem bil vajen na dosedanjih dirkah..

Do prve časovne postaje sem prehitel nekaj tekmovalcev pred sabo, od omenjenega jezera Henshaw pa se trasa kar neusmiljeno dviga proti najvišji točki prvega dneva in na tem delu sem brez pretiranega naprezanja prehitel še več nasprotnikov, med drugimi tudi lansko leto četrto uvrščenega Franza Preihsa. Sledil je spust v »pečico« kot ljubkovalno imenujemo

puščavo okoli Salton Sea od leta 2006, ko nas je tu pričakalo 46°C v senci. Letos tako hudo ni bilo, poleg tega smo imeli zelo naklonjen veter v hrbet. Kmalu po Borego Springsu sem se približal Gerhardu Gulewitzu, nemu od favoritov za zmago letos in ga potem nekaj časa uporabljal za pace-makerja, tempo je imel namreč ravno toliko previsok, da ga nisem mogel prehiteti brez, da bi prišel na »rdeče območje« srčnega utripa. Pa se je po nekaj časa sam ustavil in mislim, da je menjal kolesa, od tu ga kar nekaj dni nisem več videl. Kasneje sem lovil in prehitel tudi Španca Juliana Sainza Garcio (lani 8.) in do večera sem ubral svoj ravno pravi tempo. Pred nočjo pa me je prehitel Kanadčan, ki sem mu seveda z veseljem sledil in proti tretje časovne postaje Blyth smo imeli kar interno dirkico z njim in dvočlansko ekipo, ki je tekmovala le del RAAM-a (na dirki imenovani Race across the West). Na ta način sem se precej približal vodilnim in nekaj km pred Blythom sem dohitel Strasserja, ki mi je povedal, da sta Robič in Wyss le nekaj minut spredaj. To mi je dalo dodatne moči in naslednji del sem odpeljal res odlično, dokler nisem na avtocesti nad Blythom dohitel spremljevalnega vozila Dannyja Wyssa, ki je imel očitne probleme, saj se je vozil z polžjo hitrostjo. Pravila za vožnjo po avtocesti so jasna, prehitevanje je v vsakem primeru PREPOVEDANO, zato sem se »cijazill« za Dannyjem kar nekaj kilometrov, dokler ni prišel do prvega izhoda z AC, kjer je (po pravilih) zapeljal na izvoz, mi pa po cesti pun gas naprej (in za nami Strasser in verjetno še kdo, ki nas je ta čas ujel).

Po izvozu z avtoceste, se začne trasa počasi dvigovati (tu smo bili seveda že kar globoko v Arizoni) do časovne postaje Sedona in potem tudi naprej. Enkrat vmes me je Strasser optimistično prehitel, vendar mu je kasneje tempo precej padel, tako da sem ponovno sam šel naprej. Tako sem se do časovne postaje Congress pripeljal na (zame presenetljivem, ker sem startal kar precej z rezervo) drugem mestu za Juretom. Tu smo opravili prvi planirani postanek dolg skoraj 1 uro, med katerim sem poskusil tudi zaspati, vendar mi kaj več kot zatisniti oči ni uspelo. Sem se pa stuširal, preoblekel, najedel, bil zmasiran in se prenovljen podal na en od težjih klancev v prvem dnevu dirke Yarnell Grade. Ta je znan po svoji težavnosti predvsem, če nanj kolesariš v vročini dneva, sam sem ga prevozil zgodaj dopoldne, tako da hude vročine ni bilo. Se pa težavnost pozneje nadaljuje, saj pravega spusta sploh ni, ampak se nadaljuje počasno vzpenjanje proti naslednji časovni postaji Prescott. No, tam je vročina že kar precej sekala, sam pa sem brez ustavljanja nadaljeval proti Flagstaffu. Ker se na časovni postaji nismo ustavili, avtodom pa mora nadaljevati po drugi trasi, so nam nesebično priskočili na pomoč člani 3. avta Juretove ekipe, ki so za nami pripeljali vrečko s sendviči zame in za ekipo. HVALA!

Vzpon na Mingus Mountain se mi je letos zdel lažji kot leta 2003, ko sem komaj prilezel čezenj. Zato je bil pa klanec pred Flagstaffom letos nekaj težji kot lansko leto. Vseeno pa vprelepi dolini z rdečim skalovjem kar nekako pozabiš, da ti je težko. Skozi Flagstaff je šlo brez problema, v nasprotju z lani, ko smo na veliko lutali in izgubili dobro uro in pol. Pred časovno postajo me je ujel Danny, ki mi je povedal, da je imel prejšnjo noč hude težave s prebavo, po neplaniranem dve urnem postanku je izbruhal vso hrano, se naspal in potem brez težav nadaljeval (čeprav je ob težavah razmišljal tudi že o odstopu). Po časovni postaji sem se ustavil zaradi velike potrebe in takrat mi je Danny izginil izpred oči (kot se je izkazalo, za celo dirko). Sam sem nadaljeval po svojem planu, v Tuba City sem prišel ob sončnem zahodu, pot pa nadaljeval v nepričakovani močan kontra veter, ki je še otežil stalno vzpenjanje proti Kayenti. Le-tam sem se ustavil pri avtodomu, saj sem mislil, da je že čas za počitek, v bližini je že spal Strasser, Jure se je že odpravil naprej po spancu, Wyss pa je nadaljeval kar brez spanja.. Izkazalo se je, da ekipa ni pripravljena za moj počitek in brez težav ali ugovarjanj sem pot nadaljeval do naslednje postaje Mexican Hat. V prelepi noči je ta del poti kar letelo (teren se prvi del etape stalno spušča) in v dveh urah sem bil na mestu prvega pravega spanja. Slabi 2 uri spanja, dobri 2 uri postanka in že sem bil ponovno na poti oz. v dirki. Povedali so mi, da je Strasser prišel mimo le nekaj minut prej in seveda sem z veseljem pritisnil na pedala in ga po nekaj kilometrih tudi ujel. Malo sva se pogovorila, povedal mi je, da je spal skoraj 3 ure, saj je a prvi RAAM ubral bolj konzervativno taktiko. Ni mu bilo jasno, zakaj nas je Wyss tako zadrževal na avtocesti in povedal sem mu za

Dannyjeve težave. Sam mi je pa zaupal, da ima Gulewitz taktiko počasnega začetka, končati pa namerava v 8 dneh 16 urah (!) in, da nima preveč zaupanja v uspešen zaključek tretjega Avstrijca Franza Preihsa, saj ima v ekipi same novince brez izkušenj na ultra-kolesarskih dirkah (ta napoved se je žal izkazala za pravilno, čeravno zaradi poškodbe kolena in ne zaradi težav z ekipo). Po nekaj km me je spustil naprej in nadaljeval sem s svojim tempom. Prvič v karieri na RAAM-u sem odsek pred Durangom prepeljal brez težav, niti vročina, niti klanci, mi niso delali nikakršnih problemov. Nisem mogel verjeti, da samo na dva postanka še vedno vozim brez vsakih problemov in dobro držim štih z najboljšima dvema, Juretom in Dannyjem. Nekaj bo že na tem, da tudi izkušnje na RAAM-u pomenijo veliko.

V Durangu smo si po planu privoščili krajši spanec (50 minut, 1h postanek) in se podali naprej proti Pagosa Springsu. Veter je bil ponovno ugoden tako, da je kar letelo. Ob prihodu v P.S. se je začel spuščati mrak. Kmalu po izhodu iz mesta smo namesto proti Wolf Creek Pass-u, zavili proti Novemu Meksiku in preko treh prelazov do mesta Chama, nato panajvišji točki letošnjega RAAM-a La Manga Pass (okoli 3.100m). Že pred klanci sem se oblekel za mraz, v klanec La Manga pa sem imel občutek, da mi ne gre nikamor (za razliko od lani, ko sem se tu vzpenjal brez problema). Klanca se od lani sploh nisem spomnil, čeprav sem lani na isti trasi oddelal eno svojih smen. Spanje smo mislili opraviti kar na vrhu klanca, vendar smo se odločili, da se ogret spustim še glavni del spusta, saj sem vedel, da bo v jutru spust z višine 3.100m še težje odpeljati. Oblačenje (in zajtrk) je tokrat vzelo nekaj več časa tako da je bil postanek dolg 2h 20min (z 1h 30min spanja).

Zjutraj nas je pričakalo oblačno vreme in oblaki so kmalu prinesli tudi rahel dež. Zaradi vedno močnejšega dežja, sem potreboval kar nekaj postankov, da se zavarujem pred mokroto (najprej brezrokavnik za dež, potem Gore-Tex anorak, nazadnje pa še rokavice in galoše za dež). Oblačenje na kolesu namreč zaradi ran na zadnjici ni bilo več mogoče. Da, Strasser ni prav daleč za mano sem videl, ko nas je prehitel njegov avtodom in fantje iz njegove ekipe so mu nekaj km kasneje pripravili manjše presenečenje ob trasi za prečkanje prvih 1.000 milj RAAM-a. Prečkali smo tudi sotesko, ki jo je izklesala reka Rio Grande. Pred časovno postajo v Taosu me je prehitela tudi ena od ekip na dirki preko zahoda (Race across the West), ki se je končala v Taosu. Enega od tekmovalcev sem zlahka držal na razdalji, medtem, ko je naslednji vklopil (vsaj zame) raketni pogon in po slabem kilometru sem moral priznati, da je prehitel zame. Na časovni postaji v Taosu se pelješ nekaj kilometrov proti postaji po isti poti, kot se potem vračaš s postaje. Tu sem najprej ob vhodu v mesto srečal vodilno žensko na RAAM-u Janet Christiansen (ženske so startale 1 dan pred nami), ob izhodu pa Strasserja, ki je bil po moji uri okoli 15 minut za menoj. Dež je za nekaj časa ponehal tako, da sem dežno opremo odstranil in se podal v naslednjo časovno postajo, ki sem jo imel iz lanskega leta v precej slabem spominu. To etapo sem takrat prevozil ponoči in strmina klanca (Bobcat Pass) mi je ostala v (slabem) spominu, saj sem na vrh prikolesaril tedaj z zadnjimi atomi moči (zgoraj pa je oblečen za mraz, saj je bilo le 2°C na spust že čakal Tomaž). Letos sem klanec prevozil brez težav.

Še pred začetkom Bobcat Pass-a sem prehitel Janet in z njo spregovoril nekaj besed. Bila je zelo dobro razpoložena in pripravljena na nadaljnji boj s kilometri. Pred klancem je začelo spet močno deževati, tokrat sem oblekel samo lahki anorak za dež, saj se mi je zdelo, da bom v Gore-Texu preveč »zakuhal«. Tik pod vrhom me je že čakal avtodom, v katerega sem se hitro zatekel, se stuširal, pojedel toplo juhico in na kratko zaspal (30 minut) upajoč, da bo med spanjem dež ponehal. In to se je res zgodilo tako, da sem za spust oblekel le nogavčke in Gore-Tex anorak. V Eagle Nest (vznožje klanca) smo imeli ponoven načrtovani kratek postanek, saj sem kolo za klanec (s prenosom Compact oz. 34-50) zamenjal za primarni kolo (s prenosom 39-53). Na postaji sem opazil tudi avtodom Strasserja in njegovo ekipo, ki so razkazovali nekaj novih sedežev, ki so jih očitno kupovali med dirko iz česar sem sklepal, da ima tudi Ctistoph probleme z oguljeno zadnjico. Naslednja postaja je bila hitrostna, saj se je razen kilometerskega klančka od začetka stalno spuščala, hitrost pa je bila temu primerna – prvo polovico postaje stalno okoli 40km/h. V naslednji etapi smo že prečkali mejo Kansasa in

zaradi ugodnega vetra sem kar malo težko ustavil ob 4h zjutraj, ko smo imeli planiran spanec. Vendar je bil nujno potreben, saj sem le s težavo še držal odprte oči. Spal sem ponovno 1,5 ure oz. natančno 1h 36 minut, samo postanek je trajal 2h 10 minut.

Ko sem se zbudil, so me razveselili z novico, da je veter še vedno močan in piha v hrbet. Zunaj je že čakal RAAM medijska ekipa, dal sem jim kratko izjavo in pa kolo, tokrat opremljeno s polnim kolesom zadaj. In je res od starta letelo kot za stavo, 40+km/h tako, da sem kmalu ujel tekmovalca pred mano. To je bil tekmovalec v kategoriji 65+ let, ki je startal 1 dan pred nami. Nekaj minut sva se peljala skupaj. Povedal mi je, da se kljub 4 dnevom na kolesu počuti odlično, posebej ob tem ugodnem vetru, ki nas spremlja in mi zaželel srečo v nadaljevanju dirke. Prvi dan v Kansasu je minil brez problemov razen vročine, tudi veter je bil bodisi ugoden, bodisi ga ni bilo, v nasprotju z prejšnjimi solo RAAM-i, v katerih je bil Kansas kljub ravnini prav zaradi vetra najtežja preizkušnja. Polurno spanje v Greensburgu (in 50 minutni postanek) mi je prinesel novih moči in tudi drugi del dneva je letelo. Obujal sem spomine na ne tako uspešna prečenja Kansasa, kot recimo leta 2005, ko sem se do Pratta komaj primajal, ne vedoč, da imam pljučnico in vozim na slabo četrtno pljuč. Tokrat je šlo brez problema. Nekaj milj iz Pratta sem prevozil polovico dirke in bil zelo presenečen, da sem imel kljub (za RAAM) precej razkošnemu spanju (2,5h /dan) odličen čas 4 dni in slabe 4 ure. Seveda so apetiti ob tej novici precej narasli in ob osnovnemu cilju časa pod 10 dnevi, se je pridružila želja prečenju pod 9 dnevi. Do konca bi moral prevoziti nekaj več kot 500km dnevno in tudi ta sanjski cilj bi bil dosegljiv. To pa se je žal izkazalo za vse prej kot lahko...

Na poti proti Wichiti, ki je bila letos delno spremenjena, me je dohitela Amy Snyder, ki piše knjigo o RAAM-u. Povedala mi je, da izgledam dosti bolj sveže kot vodilna dva in mi zaželela srečo. To noč me je »zmanjkalo« bolj zgodaj kot v prvem delu dirke. Že ob približevanju časovni postaji El Dorado sem se začel »valjati« oz. voziti (pre)počasi, časovna postaja nikakor ni prišla dovolj kmalu, še sam sebi sem se zdel zatežen. Ker je bilo za spanje še zelo zgodaj (pred 2. uro zjutraj, plan je bil spanje okoli 4h), avtodom še ni bil pripravljen za spanje in počitek smo preložili na nekaj km kasneje. Seveda me to ni ravno razveselilo v stanju v kakršnem sem bil. Na srečo je bil večino naslednjih nekaj km teren nagnjen navzdol tako, da sem preizkušnjo srečno prestal, se zapeljal na parkirišče, nekako zlezal v avtodom, se stuširal in še preden se je glava dotaknila blazine, sem že trdno spal. Po eni uri in pol sem se sam zbudil, vendar sem tokrat porabil preveč časa za vstajanje, oblačenje, zajtrk. To mi je vzelo nekaj več kot pol ure časa, kar je absolutno preveč za nekoga, ki ima visoke ambicije na RAAM-u.

Čakal nas je še en vroč dan, vendar sem dopoldne prevozil v zadovoljivem tempu, s samo enim postankom za WC na postaji Fort Scott. Nekaj kilometrov kasneje me je dohitel Gulewitz. Nekaj minut sva se vozila skupaj in povedal mi je, da je prejšnjo noč prebedel, ker me je hotel ujeti, zdaj da gre pa še na lov za prvima dvema. In je dodal nekaj gasa, jaz pa za njim. To je bil že začetek Missourija in teren se je spremenil v gričevnatega z nešteti vzpončki in spusti. Gerharda sem brez problemov sledil v klance, po vrhu in navzdol je pa tako raztegnil, da sem imel kar precejšnje probleme. In sem se naenkrat spomnil, da mi je nekdo v ekipi pred postajo rekel, naj ne gledam drugih, ampak vozim s svojim tempom. In tako se mi je Avstrijec začel počasi oddaljevati. Jaz sem bil kasneje grajan, ker sem ga tako hitro spustil, ampak takrat je bilo že prepozno. Ni pa to nič kaj pozitivno vplivalo na mojo motivacijo, kakor tudi vročina ne. V teh dneh so vladale na omenjenem območju kar malo izredne razmere zaradi najvišjih temperatur v zadnjih 100 letih. Lahko mi verjamete, da ob temperaturi v senci okoli 40°C z asfalta vročina kar puhti. Ta časovna postaja je bila fizično (vročina) in psihično ena najtežjih na dirki. Ekipa ni vedela kako pomagat in nekako sem se počutil sam ob svojem premagovanju »hupserjev« in vročine. Za slabih 110km te postaje sem porabil neverjetnih 5 ur in 20 minut! Ko razmišljam o dirki sedaj, se mi zdi, da je bil žal to zame prelomni del dirke, kjer sem ob vročinskem udaru počasi začel izgubljati možnost ostati

blizu vodilnim trem. Ker se mi je od vročine že malo bledlo, sem ob prihodu na počitek zahteval, da mi pripravijo mrzel tuš pred avtodomom. To bi me lepo pohladilo, hkrati pa ne bi izgubljal časa z vstopanjem v avtodom, ampak bi »power-nap« opravil kar na vzmetnici Dormeo Roll Up ob avtodomu. Žal zunanji tuš ni deloval in je postanek vzel dodatno uro in 20 minut.

Naslednjo noč sem prevozil glede na akumulirano utrujenost odlično. V začetku večera sem se vozil po enem od najlepših delov dirke okoli jezera Lake Ozark. Ne glede na zahtevnost terena, sem se vozil brez problemov, motila je le visoka vlažnost v zraku, zaradi katere mi je kljub noči pot kar v curkih lil po rokah. Ekipa pa je imela velike probleme, saj se je prednja šipa vozila rosila tako, da so komaj kaj videli skozi njo. Ker sem imel na spustih že nekaj problemov ostajati buden, sem v Jefferson Cityju zahteval kratko pavzo in masažo. Po 15 minutah sem se podal naprej v prvo ravnino v Missouriju, čakalo pa me je nekaj zelo strmih špic. Ura za spanje je bila že tu in ekipa v avtodomu me je čakala pred le-temi, ker sem se počutil dobro, sem samo na kratko zavil do njih in jim naročil, da naj se raje ustavijo, ko bodo špice mimo. Člani novinarske ekipa RAAM, ki so prisostvovala temu, niso mogli verjeti, da sem zavrnil spanje in se odpeljal naprej. Sam se za to nisem odločil samo zato, ker mi je letelo, ampak tudi, ker sem vedel, da bom zjutraj s trdimi koleni in bolečinami v mišicah le z veliko muko zvozil omenjene klance. Ponoči sem špice kar preletel in že sem bil v avtodomu, s pripombo, da se mi zdi, da so se ustavili prekmalu in so mi za »zajtrk« pustili še eno ali dve špici.

Žal sem imel prav in zvoziti te 18% špice s svojimi bolečimi koleni in trdimi mišicami je bilo vse prej kot mala šala. Pred nami je bilo prečkanje reke Missouri in potem ponovno razgiban teren ter nekaj kilometrov ravnine pred prečkanjem reke Mississippi. Tu naj bi se prava dirka šele začela...

- - -

Takoj po prečkanju Mississippija vstopiš v državo Illinois. V mestecu Alton smo imeli planiran postanek s spanjem, ideja je bila, da avtodom parkira v senci in zaspim kar na vzmetnici zunaj avtodoma. Tako namreč izgubiš najmanj časa. Žal je bila vročina tako huda, da ne bi bilo mogoče spati zunaj in ohladil sem se v ohlajenem avtodomu. Zadnji kilometri pred prečkanjem Mississippija so mi kljub popolni ravnini predstavljali kar precejšen problem, zato smo si privoščili kar zajeten kos spanja, dobro urico, celoten postanek s tuširanjem in malico je trajal 1 uro in 40 minut. Naslednji del poti poznam že zelo dobro iz prejšnjih RAAM-ov in sem ga odpeljal zelo dobro, potreben je bil le en krajši postanek zaradi opravljanja velike potrebe. Za ekipo je tak postanek zahteval kar precej iznajdljivosti. Če je bilo to podnevi, so se odpravili naprej, da najdejo mesto v senci in ne preveč na očeh, pripravili prenosni WC in rjuhe s katerimi so me zakrili pred očmi mimoidočih avtov. Postanek je običajno trajal od 5-10 minut in čim hitreje smo bili naprej na cesti v smeri Vzhoda. Razen kratkega izgubljanja zvečer (po nekaj 100 metrih je ekipa opazila napako in me usmerila v pravo smer), se to noč ni zgodilo nič pretresljivega. Morda samo to, da so noči nekako postajale vse daljše in sam sem imel vedno več težav z vzdrževanjem kolikor toliko znosnega tempa.

V jutranji meglici smo vstopili v naslednjo državo – Indiana in ekipa nekako spet ni imela pravega odgovora na mojo veliko prepočasno vožnjo. Sam sem celo jutro razmišljal o power-napu, po drugi strani se mi je zdelo brez veze, saj me je na naslednji časovni postaji čakal avtodom. Jutro se je vleklo v nedogled in ko sem prišel do avtodoma, sem zaspal kot top, na presenečenje vseh sem se zbudil že po slabe pol ure spanja, se pripravil za nadaljevanje in pred le-tem sklical sestanek s celotno ekipo. Andreju sem naložil, da v ekipo nujno vključi tudi Irmo (ki je do tedaj skupaj s kuharjem Vinkom predvsem skrbela za avtodom), saj je ona najbolj vedela kako me ponoči spraviti v tek oz. kako me motivirati, da pozabim na zaspanost. S tem sem Andreju povzročil nekaj problemov, saj je moral premešati usklajene ekipe, ampak se je izkazalo za dobro rešitev.

V to jutro sem startal s precejšnjimi problemi, najhujša je bila bolečina v kolenih, zaradi katere sem imel kar nekaj težav z vzpenjanjem po neskončnem številu »hupserjev«. Vročina tudi ni pomagala, kakor tudi ne veliko število križišč predvsem v zadnjem delu časovne postaje, ko smo vozili mimo Indiana University. Dan so mi (nam) popestrile navijačice, ki so imele menda neko tekmovanje, saj so v velikem številu prečkale cesto ravno pred nami. Žal niso uprizorile kake svoje točke, bili pa smo deležni nekaj vzklikov vzpodbude, kar je tudi pomagalo dvigniti moralo. Do naslednjega križišča, kjer smo morali kot zakleto ponovno čakati na zeleno luč. Če nismo imeli v tem mestu (Bloomington) vsaj 10 rdečih luči, nočem nič. Vse skupaj je doprineslo k še eni zelo počasi prevoženi časovni postaji (slabih 5 ur za slabih 100km!). Na parkirišču, kjer je čakal avtodom, sem se zgrudil na posteljo in se v slabi uri počitke dodobra ohladil. Žal je dober občutek trajal vse prekratko, saj smo bili po časovni postaji takoj na udaru vročine (okoli 40°C) in ponovno v rdečem valu. Na naslednjem RAAM-u (če kdaj bo?) bom moral tole bolj naštudirat, oz. voziti skozi mesto bolj hitro, tako da bom ujel zeleni val...

Popoldne se je vročina nadaljevala in s svojimi zatečenimi nogami nikakor nisem mogel razviti primerne hitrosti. Tudi zaspanost se me je lotevala z vedno večjo intenzivnostjo. Po tem, ko sem nekajkrat zakinkal na kolesu, smo se odločili za kratek 15-minutni power-nap, ki mi je malo povrnil moči, hkrati pa mi je še malce pokvaril povprečno hitrost. Naslednjo časovno postajo sem uspel prevoziti brez postankov, vendar mi kljub večernemu hladu ni uspelo dvigniti potovalne hitrosti. Izgleda, da se je utrujenost pač nakopičila, seveda ni pomagalo niti dejstvo, da sem imel že precej ur zaostanka za Gulewitzom in še več ur prednosti pred peto uvrščenim kolesarjem. Še vedno so bili odseki dirke, ki sem jih prevozil odlično (posebej, ko me je ekipa vzpodbudila z opozarjanjem, da je kolesar za mano uspel zmanjšati razliko za par ur), žal pa je bilo vedno več odsekov, kjer sem se »kotrljal«. Zanimivo je, da tega na dirki sploh nisem občutil, vendar ko gledam vmesne čase zdaj, ne morem verjetni, da sem kar na nekaj časovnih postajah dosegal mizerne povprečne hitrosti nekje malce nad 20km/h. Razlog za to je bilo tudi vedno več postankov. To noč smo prispeli v Ohio in na prvi časovni postaji v Oxfordu, sem si privoščil kratek počitek, masažo nog in seveda enega BigMaca. Na postaji je bilo kljub pozni uri (malo po 23. uri) izredno veliko gledalcev/navijačev tako, da sem razdelil še nekaj avtogramov in ponovno smo bili na poti. Že dve uri kasneje sem bil ponovno v pol-zavestnem stanju in privoščiti smo si morali 15-minutni power-nap. Ko sem se zbudil in se pripravljaj na nadaljevanje poti, se je ob nas ustavilo policijsko vozilo in šerif nas je zvedavo spraševal, kaj počnemo na parkirišču ob taki pozni uri. Ko smo mu povedali, da smo na dirki iz Californie v Maryland, ni mogel verjeti, zaželel nam je samo srečno pot in nas spustil naprej. To pa ni bilo edino srečanje s policisti to noč, saj se je nekaj kasneje, ko sem opravljal malo potrebo ob cesti, ob nas ponovno ustavilo policijsko vozilo. Tokrat druge barve in z drugim policistom in ponovno smo šli skozi isti proces, v bistvu ga je samo skrbelo, da imamo kake probleme in, ko je izvedel, da smo na dirki od zahodne na vzhodno obalo ZDA, je lahko izjavil samo »You are crazy! Good luck!«.

Ponoči smo prečkali mejo med državama Indiana in Ohio, zanimivost tega dela dirke je, da RAAM navdušenci celotno traso po Ohio označijo s tablami »Caution Bike Route RAAM-Ohio«, ki dodatno pomagajo pri navigaciji. V zadnjih kilometrih pred časovno postajo v Blanchestru, kjer je bilo predvideno spanje, so se ponovno pojavili problemi z zaspanostjo in posledično zelo počasna vožnja. Po krajšem postanku zaradi ne povsem jasne potne knjige, sem uspel prevoziti tudi zadnji vzponček pred spanjem in ob 5h zjutraj sem bil že v postelji na zasluženem skoraj 2-urnem spancu. Kljub precej »dolgemu« spancu, sem imel že dopoldne ponovno krizo, ki smo jo rešili z 15-minutnim power-napom na Dormeo Roll-up. Dan so mi večkrat popestrili tudi člani ekipe, Anders se je nekajkrat postavil ob cesto oblečen v nekakšnega podvodnega moža in me je v plavutkah in z velikim plavalnim obročem v roki »lovil« po cesti. Seveda je bil deležen tudi kakega curka iz mojega bidona. Na ta način so urice kar malce hitreje minevale. V Chillicoteu smo si privoščili malo daljši postanek z masažo in (obveznim) BigMacom. Vedno več časa sem vsakič porabil, da sem se ponovno

spravil na kolo in glede tega sem bil že deležen kritik s strani ekipe, predvsem Irme. Takrat se mi je zdela kritika pretirana, toda ko gledam nazaj kje sem po nepotrebem izgubljal čas, so ti prepogosti in počasni postanki gotovo na vrhu lestvice.

Počasi smo se bližali tudi Parkersburgu, mestu kjer sem odstopil na svojem prvem RAAM-u zaradi krvnega strdka v pljučih. Seveda so me ob prehodu mesta prevevali vse prej kot prijetni spomini, toda pripravljen sem bil spopasti se s klanci Zahodne Virginie. Takoj po izhodu iz Parkersburga pa smo imeli dodatni postanek, tokrat ne po moji krivdi – počila nam je namreč guma na spremljevalnem vozilu. Ker se je spustil že mrak in mi je bilo prepovedano nadaljevanje vožnje samemu, smo ob avtu položili Roll-Up in v trenutku sem zaspal. Užitek ni trajal dolgo, saj sta Matic in Anders zelo hitro zamenjala kolo z rezervnim in nadaljevali smo vožnjo po odstavnem pasu avtoceste. Pred dvema daljšima klancema v WV sem bil deležen novih 2 ur spanja in v zgodnjem jutru sem se »spopadel« s klancema, ki sem ju iz leta 2006 pomnil po epizodi spanja na kolesu po klancu navzgor (!!). Ker je ekipe iz avtodoma dostavila popravljeno kolo avta, je spremljevalni avto ustavil na parkirišču, da zamenjajo kolo z rezervnim. Tako sem bil prepuščen samemu sebi in svojim mislim in moram reči, da sem bil izredno motiviran in sem klanca odpeljal z odliko. Ko me je avto prehitel, se je zgodilo to, da so na parkirišču pozabili vodjo ekipe Andreja, ki me je fotografiral v klancu. Nekaj časa člani ekipe sploh niso opazili, da Andrej manjka (tisti v avtodomu so mislili, da je v avtu in obratno), potem pa so se le vrnili ponj. Takrat zadeva niti ni bila smešna, ko pa se danes pogovarjamo o tem, ne gre brez salv smeha...

Naslednja je bila na vrsti časovna postaja s štirimi zaporednimi klanci častitljive dolžine in še bolj naklona. Ker sem se že nekaj časa nazaj odločil, da rezervnega kolesa z gonilko Compact ne bom več vozil (vožnja mi je povzročala bolečine v križu), sem bil prisiljen klance zvoziti s prenosom 39-27. Seveda se nisem pustil premagati klancu in nisem hotel stopiti s kolesa nekje v sredini, ampak sem pridno grizel kolena in tako dosegel vrh. Mi je pa ta »trda« vožnja pustila posledice na kolenih, ki sem jih čutil šele naslednji dan. Ker sem se zavedal, da so najhujši vzponi v Apalačih za mano, je bila motivacija seveda na vrhuncu. Tako me niti močan naliv ni uspel spraviti v varno zavetje avtodoma, ki je čakal na vrhu. Oblekel sem samo Gore-Tex jakno za dež in namontiral blatnik za zadnje kolo ter previdno začel spust. Močno je deževalo morda pol ure in v tem času me je premočilo do kože, jaz pa sem klub temu nadaljeval z odlično in presenetljivo hitro vožnjo. Kot bi mi naliv in tuš kar na kolesu dal novih moči sem nadaljeval vožnjo, dokler se niso ceste posušile, nato pa sem se končno pustil prepričati, da stopim v avtodom in se preoblečem v suha oblačila. To smo opravili relativno hitro in nadaljeval sem z vožnjo, ki pa je verjetno zaradi pozne ure izgubljala na hitrosti. Pot je peljala skozi eno največjih bojišč ameriške državljanske vojne Gettysburg, žal ponovno v trdi temi, tako da je bilo vse, kar sem lahko razbral, nekaj senc topovskih cevi, ki sem jih lahko videl ob cesti. Sredi bojišča me je prehitel član ene izmed 4-članskih ekip in mi tako dal dobro tarčo za sledenje ponoči. Predvidevam, da so bili spremljevalci omenjenega kolesarja kar zaprepadeni, ko so videli, da solo kolesar lahko drži tempo njihovega, veliko bolj spočitega kolesarja. Ko so opravili menjavo s spočitim kolesarjem, sem jih za nekaj časa prehitel nazaj, kasneje pa sem jim ponovno pustil, da oni vodijo tempo.

Žal je bilo pred nami še slabih 300km dirke in odločili smo se za zadnje spanje (vsaj tako smo mislili). Ko sem se zbudil in ponovno sedel na kolo, pa mi je bilo takoj žal za odločitev. Spanje je bilo sicer kratko, vendar dovolj, da se mi kolena razbolijo in prve minute vožnje proti zadnjemu jutru RAAM-a so bili največja muka letošnjega RAAM-a. Po ravnem je še nekako šlo, dokler nisem začel pritiskati, v vzpone pa sem komajda obračal pedala. Prehitela me je ena izmed 8-članskih ekip, vendar tokrat sledenje res ni bilo mogoče – ob poskusu povišanja hitrosti vožnje je bolečina postala neznosna. Špelo sem prosil za tableto proti bolečinam (prvič na letošnjem RAAM-u), ki sem jo tudi dobil, nato pa nadaljeval s počasno vožnjo, dokler tableta ni »prijela«. Po tem je šlo malo lažje, odpovedovati pa so začeli možgani. Prepričan sem bil, da se vozimo nekako mimo ene od kontrolnih točk in ko smo se (po mojem) vračali, sem kar nekajkrat hotel zaviti v desno in po bližnjici do točke. Naposled

sem se ustavil in zahteval, da mi pokažejo na karti kje se vozimo, kje smo bili in kam se peljemo. Po nekaj prepričevanja sem se vendarle odločil ubogati ukaze spremljevalcev, čeprav mi nekaj nikakor ni šlo skupaj. Končno smo se po nekih (zame) čudnih poteh pripeljali do časovne postaje v Mt. Airyju, na točki, kjer je bilo potrebno odsedeti morebitne časovne pribitke, ki so ti jih med dirko dodelili sodniki. Ker naša ekipa le-teh ni imela, je Andrej čakal pred uvozom na postajo in me usmeril naprej, sam pa sem se odločil za postanek. Z današnjega vidika se mi ta zdi odveč, vendar sem bil takrat preveč utrujen za nadaljevanje. Prosil sem za masažo na Roll-Upu, ki pa se je zavlekla v malce podaljšan Power-nap.

Potem, ko sem se (ponovno prepočasi) pripravil za nadaljevanje dirke, sem na srečo odklonil predlog ekipe, da bi dirko nadaljeval s polnim zadnjim kolesom, ki je imel največji zobnik 23. Na srečo pravim zato, ker je bilo teh zadnjih 80km dirke polno sicer kratkih vzponov s res hudimi nakloni, tako da sem imel tudi s prenosom 39-25 veliko dela, da jih prevozim brez ustavljanja. Od Mt. Airyja naprej me je spremljala tudi Slovenska izseljenka v Ameriki Marjeta Cedilnik, ki je bila sponzor ene izmed časovnih postaj in njena vzpodbuda je bila zlata vredna. Razen nekaj težav s potno knjigo in iskanjem prave trase in že omenjenih strmih vzponov, so mi ti kilometri kar hitro minili. V zadnjih kilometrih pred ciljem se mi je v vožnji za spremnim vozilom organizatorja pridružil tudi sodelavec Aleš Juvanc, ki se je na svoji poti s kolesom po S Ameriki ustavil v Annapolisu, da pozdravi najboljše ultra-kolesarje sveta na RAAM-u. Spremljevalne ekipa je od nekod izbrskala pesem »Stand up for the Champion«, ki so jo nato do cilja predvajali nešteto krat. Mene to ni prav nič motilo, saj sem se tudi sam počutil kot šampion, 3. mesto na RAAM-u je bilo več kot sem pričakoval. Čas pod 10 dnevi je bil tudi odličen, z malim pridržkom, da bi bilo vsaj glede na prvo polovico dirke (prevoženo v nekaj ur več ko 4 dnevih) lahko tudi precej bolje. Na cilju so me pričakali zmagovalci Danny Wyss, drugo uvrščeni Gerhard Gulewitz in Jure Robič, ki se je po izjemni vožnji (najhitreje odpeljana dirka v njegovih 7-ih nastopih) odločil za odstop na časovni postaji v MT. Airyju.

EPILOG:

Že na intervjuju na ciljnem odru sem presenetil voditelja zaključne prireditve Georgea Thomasa z izjavo, da s svojo vožnjo nisem najbolj zadovoljen in da je še veliko možnosti za izboljšanje. Ostaja obžalovanje zaradi slabo odpeljanih zadnjih dni dirke. Za razliko od večine tekmovalcev, ki prevozijo RAAM in potem kar nekaj časa niso pripravljeni niti pomisliti o ponovnem nastopu, sem sam o tem razmišljal praktično takoj po dirki. Kje vse so rezerve, kako optimizirati spanje, da bom lahko tudi v zadnjih dnevih pokazal vožnjo za kakršno sem dokazal, da sem je sposoben. Kot na vsaki dirki doslej sem(smo) se naučil(i) veliko novega in prepričan sem, da bi z novimi izkušnjami lahko dosegel svoje sanje – prevoziti RAAM v manj kot devetih dnevih. In se s tem približati tudi najvišji stopnički na odru za zmagovalce RAAM-a.