



Jízda ve skupině, nebo jak se cyklistickou hantýrkou říká „v balíku“, „grupě“ a podobně, má své zákonitosti, jejichž opomenutí (nebo jen pouhé podcenění nečekaně vzniklých situací) s sebou může nést riziko pádu. Ten obvykle nepostihne viníka, ale spíš jezdce za ním, v horším případě může dojít i k dominovému efektu spojenému s karambolem více cyklistů ve skupině. Pokud tedy nepatříte mezi cyklisty-samotáře a rádi na kole jezdíte s partou přátel nebo se účastníte třeba maratonů, je minimálně slušné ovládat alespoň základní pravidla a neohrožovat všechny okolo sebe. Tato pravidla se rozhodně netýkají jen silničářů, některá se uplatní i v terénu.

Řekněme, že pokud s jízdou ve skupině máte malé zkušenosti, případně se chcete zdokonalit, je třeba si stanovit cíl. Třeba ten, že pohyb ve skupině by se pro vás měl stát intuitivní. Cesta k němu může být jednoduchá, rozhodně více než se na první pohled zdá. Už ve rčení: „Těžko na cvičišti, lehký na bojišti“ se totiž skrývá jedno z možných řešení. Návyky vzešlé z časté jízdy ve skupině a opakování stále stejných reakcí na konkrétní podněty mohou totiž velké řadě

potenciálních kolizí předejít. Některá častěji používaná pravidla, zejména týkající se bezpečného objíždění děr a překážek, jsou po krátkém čase prováděna automaticky, bez přemýšlení. Také neustálé, víceméně podvědomé monitorování okolní situace „periferním viděním“ se natolik zažije, že jezdec (i jeho okolí) začne své reakce přisuzovat jakémusi cyklistickému šestému smyslu.

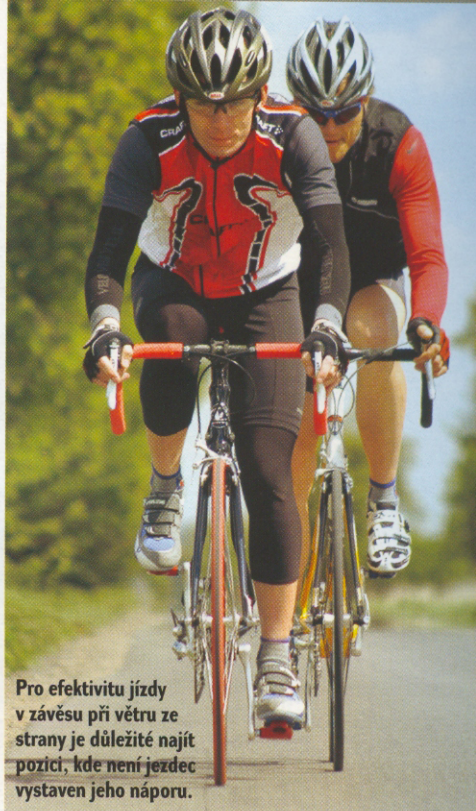
V případě závodníků či účastníků hromadných akcí je doporučeno „trénovat“ modelové situace, k nimž může dojít, ovšem pokud možno mimo hlavní silnice, například na cyklostezkách, kde se dá jet bez větších problémů ve dvojici vedle sebe a současně je okolo skupinky volnější prostor pro manévrování. V běžném provozu ovšem na podobný způsob jízdy raději zapomeňte v zájmu ochrany svého zdraví. A ostatně i peněženky, neboť podobný styl jízdy pravidla silničního provozu neumožňují. Pokud jej přesto volíte, nedivte se, že vztahy mezi řidiči a cyklisty zůstanou i do budoucna spíše napjaté. Myslete na to, že neriskujete jen vy své zdraví, ale možná i celkové budoucí možnosti cyklistiky.

Následující rady, jak na jízdu ve skupině vyzrát a ve zdraví ji zvládnout, zahrnují jak tipy na pohyb v závodním prostředí, tak i při běžné vyjíždě.

Jízda v závěsu

Pokud byste z cyklistické hantýrky chtěli vybrat spojení, u něhož i laik tuší, o co se jedná, bude to „jízda v háku“. Nejdůležitějším důvodem tohoto počínání je ukrytí se před náporem větru a s tím spojená úspora sil. Proč vynakládat zbytečně moc energie rozrážením větru, když se o to stará jezdec před vámi. Vaše pozice by měla odpovídat směru proudění větru – fouká-li zprava, měli byste být „schováni“ za jezdcem na levé straně, pokud zepředu, pak přímo za ním. Nutné je také reagovat na úhel, pod kterým vítr na jezdce před vámi útočí – čím je kolmější, tím více byste měli vyjet vedle prvního jezdce v řadě. K vidění je pak i skupina šikmo křížící vozovku po celé šíři. Jedinci na jejím konci v řadě za sebou jedou již „za své“, také na větru. Důležité je však nejen nalezení optimální pozice za cyklistou před vámi, ale také udržení těsného kontaktu. Jen tak je jízda v úkrytu účinná.

Jízda v těsném háku vyžaduje věnovat zvýšenou pozornost nejen svému jízdánímu stylu (udržení směru apod.), ale také sledovat dění okolo



Pro efektivitu jízdy v závěsu při větru ze strany je důležité najít pozici, kde není jezdec vystaven jeho náporu.

sebe. Nejdůležitější je samozřejmě hlídání zadního kola před sebou jezdoucího cyklisty a monitorování toho, co se děje před ním. Ve skupině cyklistů, které neznáte, je důležité umět číst jejich schopnosti. Je určitě lepší nechat si o něco větší odstup za někým, jehož technickou zdatností si nejste jisti – i jeho sebemenší chybička vás může ohrozit. K dokonalému zvládnutí pohybu ve skupině neodmyslitelně patří i vaše schopnost odhadu jednotlivých soupeřů. Doporučit bezpečnou ani optimální vzdálenost nelze, váš odhad se ale bude den ode dne zlepšovat a po krátké době sami dokážete najít optimum. To by mělo být také přímo úměrné vašim schopnostem reakce, povrchu vozovky a jízdovému stylu jezdce před vámi.

Střídání

Změna pozic je nedílnou součástí jízdy ve skupině – při závodě jde mnohdy o taktické hrátky, při vyjížděce o slušnou spolupráci. Pokud jede jezdec dlouho na čele skupiny, plýtvání silami se mu může vrátit v pozdějších fázích závodu v neschopnosti reakce na zrychlení či odpadnutí ze skupiny. Proto po chvíli určování tempa většina jezdců z čela odstupuje a hledá závětrí na některé pozici mimo vítr. I tento úkon má ale určitá pravidla, která by měl dodržovat jak střídající jezdec, tak i ten, který přebírá první pozici.

Tím základním je střídání na stranu proti směru větru, na druhé jsou za vámi srovnáni jezdci v závětrí. Dalším aspektem je zachování tempa, nebo i malé zrychlení při odstupování z první pozice. Pokud by došlo ke zpomalení ve fázi střídání (tedy pokud byste místo střídání jen přestali šlapat), jezdec zezadu by mohl najet do vašeho zadního kola. V nejasných situacích či pro jistotu je lepší před střídáním ukázat rukou směr, kterým hodláte odstoupit, aby se zamezilo chybě.

Jezdec nastupující na první místo by měl vnímat změny větru a reagovat na ně – vane-li například zprava, měl by se snažit jet co nejbližší pravému kraji vozovky či pěšiny. Každou podobnou větší změnu by měl dát najevo cyklistům za sebou.

Tempo skupiny

Po vystřídání by měl jezdec udržet aktuální tempo – první pozice neznamená, že najednou zrychlíte. Pokud naopak vaše síly na vítr nestačí, je lepší vrátit se do závětrí. Pokud však jde o závod, kde skupina soupeřů spolupracuje na výsledku, je toto bráno jako taktické hrátky a šetření sil na finiš. Je slušné, že pokud tempu skupiny nestačíte a jde vám jen o to, udržet se v ní až do cíle, toto nahlásit a v závěru se vzdát rozhodujících bojů, například spurtu.

Rozhození tempa skupiny je nepříjemné a vždy stojí síly navíc. Pro zachování plynulosti jízdy je u méně zkušených jedinců vhodné si před naježením na špici zkontrolovat rychlost na computeru a na čele ji udržovat. Druhý či třetí cyklista v pořadí skupiny změnu tempa snadno doženou několika ostřejšími šlápnutími, pro jezdce více vzadu však úsilí pro udržení se ve skupině roste skoro přímo úměrou.

Riskantní pohyby

Ke zvýšení jistoty pohybu ve skupině patří i monitorování dění okolo sebe. To je stejně jako bujaré rozprávění s přáteli během jízdy spojené s živou mimikou ale někdy spjato s potřebou otočit hlavu. U některých méně zkušených jezdců to může znamenat (byť nepatrnou) ztrátu rovnováhy a následování pohybu hlavy i ramen. Následné vychýlení ze směru jízdy může ohrozit vedle vás nebo v závěsu za vámi jezdoucího sportovce. I u zkušených závodníků je právě proto k vidění zvýšení stability opřením ruky o rameno spolujezdce. Ten navíc hlídá



Pro udržení přímého směru může sloužit opora o rameno spolujezdce.



Upozornění na díru nebo předmět na silnici patří k nejdůležitějším zásadám.

i dění vpředu a může upozornit na nenadálou změnu situace. Pozor – než někomu položíte ruku na rameno, upozorněte ho na to. Úlek je také příčinou ztráty stability.

Zvedání ze sedla

K delším výjíždkám, ale stejně tak i k jízdě v kopcích patří občasné zvedání ze sedla a jízda vestoje. S tím spojený pohyb ale ve většině případů provází jednak malá změna směru při přesouvání jezdceva těžiště, ale také zpomalení kvůli „mrtvému“ okamžiku při přenosu síly – nohy při zvedání ze sedla nepředávají energii na pohyb kola dopředu. Toto zpomalení bez



Upozornění zvednutím prstů naznačí jezdci za vámi následné zvednutí ze sedla.

při delší jízdě. To s sebou samozřejmě nese navíc i krátký čas, kdy jezdec nešlape. Občasným, avšak velkým nešvarem je provádění těchto protahovacích cviků na čele skupiny. Vhodné je nechat tento strečink až po přesunutí na konec skupiny.

Pozor na překážky

Asi nejčastějším problémem nováčka při jízdě ve skupině je pocit stísněného prostoru daný malým odstupem od řídítek či zadních kol spolujezdců. Důvodem je jak nutnost držet směr, tak minimum místa potřebného pro eventuální úhybný manévř před dírou či překážkou. Podvědomá reakce člověka neznalého zákonitostí pohybu ve skupině totiž velí pohyb do strany. Tam však může čekat rameno spolujezdce či jeho řídítko, následky nenadálého kontaktu jsou zřejmé. To samé platí i tehdy, pokud náhlým pohybem do strany dojde ke kontaktu vašeho zadního kola s předním jezdce za vámi.

Důležité je tedy pozorně sledovat terén před sebou a včas dát ostatním vědět. Jak? Ostatní cyklisty je nutné upozornit tak, aby o překážce věděli. Dobré je kombinovat hlas, případně písknutí, a mávnutí rukou směrem k překážce. Nutné je však zachovat rovnováhu a kritické místo objíždět pozvolným obloukem, nikoliv náhle strhnout řídítko. Každý cyklista by se měl automaticky naučit upozorňovat na všechny překážky, jako je díra, předmět, kámen, na krajnici stojící auto, ale i železniční přejezd. Upozorňování na ně patří k dobrým mravům každého cyklisty.

Stane se, že překážku i při nejlepší vůli zaregistrujete pozdě. Pak je nejjistější a vzhledem k ostatním nejhleduplnější volbou její přeskocení, pokud je to možné. Ani tento manévř by se rozhodně neměl obejít bez zřetelného a jasného upozornění. V okamžiku, kdy se odlepíte od země bez něj, pošlete na překážku jezdce za vámi.

Stane se, že překážku i při nejlepší vůli zaregistrujete pozdě. Pak je nejjistější a vzhledem k ostatním nejhleduplnější volbou její přeskocení, pokud je to možné. Ani tento manévř by se rozhodně neměl obejít bez zřetelného a jasného upozornění. V okamžiku, kdy se odlepíte od země bez něj, pošlete na překážku jezdce za vámi.

Zastavit stát

Potřeba zastavit může přijít z více příčin. Ani při tomto úmyslu by neměla chybět signalizace – pokud jde o okolnostmi nevyhnutelnou zastávku, stačí ukázat rukou jako při odbočování, případně naznačit zpomalování (často používaná je rozevřená dlaň obrácená k jezdci za vámi) a pozvolna snižovat rychlost.

Defekt, především rychlý, znamená riziko pádu, a tedy nutnost co nejrychleji zastavit. Při defektu je vžitým signálem zvednutí ruky nahoru, případně opět oznámení hlasem skupině. Protože postižený jezdec nemůže s prázdným kolem příliš dobře manévrovat, drží směr a ostatní jej objedou.

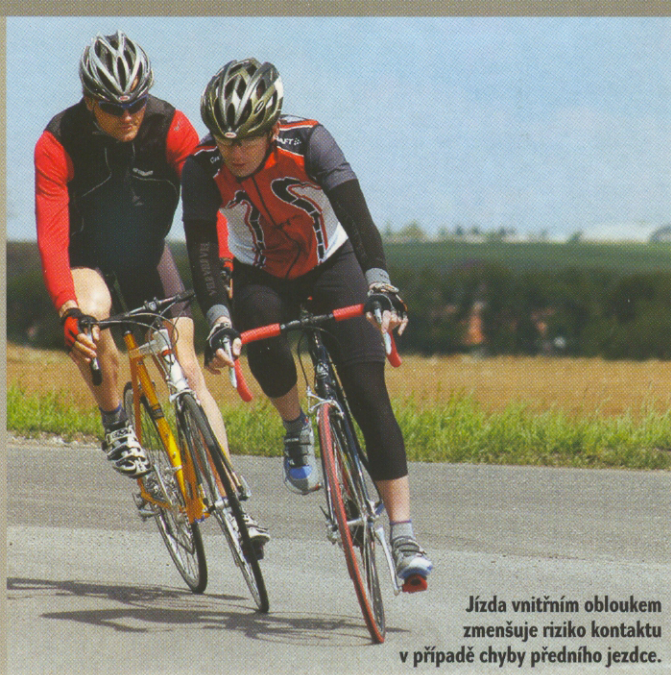
Z kopce dolů

Vyrazíte-li na výjíždku ve skupině, zdoláváte nejen roviny a výjezdy, ale samozřejmě také pásáže z kopce dolů. Rychlost zde rapidně roste, a proto by dodržování pravidel pohybu ve skupině mělo platit dvojnásob. Samozřejmě platí stejné zákonitosti pro zachování bezpečného odstupu mezi jezdci a ukazování překážek. Pouze je třeba vyšší rychlosti přizpůsobit čas potřebný pro zareagování.

K jízdě v těsném závěsu se váže i riziko kontaktu při nezvládnutí správného projetí zatáčky jezdce před vámi. Nikdy by vaše kolo nemělo být na vnější straně za jeho zadním kolem – v případě, že ho zákřuta vynese, zmenší se i váš

upozornění může být při jízdě v těsném závěsu riskantní. Jedním ze zažitých pravidel pro upozornění ostatních je na silničním kole chycení brzdových pák a viditelné nadzvednutí prstů (u MTB stejný úkon při držení konců řídítek, respektive rohů). Zkušenosti jezdci při zvedání se ze sedla lehce přidávají sílu a moment zpomalení eliminují.

Podobný případ je vstávání ze sedla při potřebě protažení ztuhlých zad, krku nebo nohou



**Jízda vnitřním obloukem
zmenšuje riziko kontaktu
v případě chyby předního jezdce.**

prostor pro bezpečný průjezd. Specifická rizika má i jízda v členitém sjezdu s množstvím zatáček na silnicích nižších kategorií. Tam je více než kdekoli jinde třeba věnovat pozornost prostoru mimo vyjeté koleje od aut. Na nich dost často zůstává celoročně vrstva prachu, jemných kamínků nebo jiných nečistot. Stejně tak ovšem i na krajnicích, které často postrádají zpevnění. Při najetí na takový podklad ve velké rychlosti a náklonu je sled událostí v zatáčce více než předvídatelný.

nebo na rovině, kdy je naše úsilí menší. Každý cyklista by měl mít zautomatizované vytahování a zasouvání lahve do košíku bez jejího sledování. Jen tak nejlépe udržíte směr jízdy a také nezměníte tempo.

Odhození obalu bereme jako nešvar, pokud už v sobě nemáte dostatek zodpovědnosti k životnímu prostředí, mějte ji aspoň k soupeřům a kamarádům – odlétnuvší obal jim může být i nebezpečný, i jen nečekaný průlet okolo obličeje může způsobit leknutí.

Dalším krokem ke zvládnutí sjezdů je práce s těžištěm (tedy spíše záležitost techniky jízdy), kdy je třeba pro jistější průjezd držet vnější nohu dole. Mimo správného rozložení těžiště jezdce se bráníte proti škrtnutí pedálu o zem.

Zdravá strava

Ke konzumaci jídla a k pití přistupujeme většinou ve sjezdech

Nástrahy přírody

Pokud člověk jede sám, může v technických pasážích a zatáčkách s klidným vědomím testovat své schopnosti – riskuje jen a jen svůj pád. Ve skupině je třeba být ohleduplný – přehnaně rychlý průjezd zatáčkou, který znamená pád, pošle k zemi i vaše kamarády. Především na mokru, ledu či sněhu toto platí dvojnásob.

Nešvary samorostů

U řady cyklistů jsou dosud na kolech k vidění nástavce na řídítká či časovkářské hrazdy. Jejich opodstatnění je v aerodynamice posedu, případně v možnosti změny pozice při delších jízdách. Ale pozor, s touto výbavou se zařaďte do balíku jen tehdy, kdy na ni zapomenete a nebudete ji používat! Zásadním problémem je totiž špatná stabilita cyklisty v této pozici a prakticky nulová šance na včasné a bezpečné reakce.

Obdobně nižší stabilitu a prodlevu při reakci však má i jezdec držící se na horní části řídítek těsně u představce. Snižuje se tak především cit pro jemné korekce směru. Navíc i tato nepatrně větší vzdálenost od brzdových pák může být ve stresových situacích zproпаdeně velká.



Když se láme chleba

Ke sportovním kláním patří neodmyslitelně boj o konečné pořadí. Ten je spojen s nástupy v závěrečných kilometrech ve snaze o roztrhání skupiny a posléze finálním sprintem. K běžným případům při takové skrumáži patří i ostré lokty a ramena. Průběh většiny situací, které známe z běžného dění v závodě či z tréninku, se totiž rapidně zrychlí a je tedy potřeba přizpůsobit i pozornost a rychlost reakce. Pro vlastní bezpečnost je důležité společlivé a pevné sevření řidiček, aby nechtěný kontakt se soupeřem nezměnil i váš směr.

Přínos pro MTB

I když z většiny předchozích řádek mohlo vyzařovat zaměření výhradně na silničáře, některé návyky se jistě budou hodit i do terénu. Právě silniční balík dá každému cyklistovi jedinečnou školu, v terénu vzhledem k jeho členitosti nikdy nenajdete tolik příležitostí.

Horská kola mají díky odpružení a silným pneumatikám lepší průchodnost terénem

a větší odolnost, ale i překážky v lese jsou někdy rozměru a tvaru, které dokáží překvapit. Návyk ukazování a upozorňování proto najde své uplatnění při varování na větší díry, visící i ležící větve, kameny atd. Raději však dejte přednost hlasu, ruce by měly spíš svírat gripy řidiček.

Dobré je zvládnutí orientace ve skupině, jízdy v závěsu a schopnost udržování tempa. To se může hodit nejen na některých spojovacích úsecích po asfaltu, ale i rovných polních a lesních cestách, kam si někdy najde cestu i nepřijemný protivítr.

Více než na silnici se pak v terénu hodí návyky ve sjezdech, kde podjíždění v zatáčke může na hlině a blátě násobit riziko podklouznutí zadního kola jezdce před vámi, a tedy způsobit problémy vám.

Závěrem

Je dobré mít na paměti, že sice má každá parta nějaké své specifické a zažité signály

v určitých situacích, ovšem pokud vyřážíte třeba na maratony, je dobré je sjednotit.

Naznačili jsme, co vše by měl cyklista zvládat při správném řešení situací spojených se skupinovou jízdou. Jedno však poznamenáno zatím nebylo – spolu s přibývajícím únavou rostoucí s dobou strávenou na kole se prodlužuje vaše reakce. Na to je třeba brát zřetel hlavně na maratonech, kde dlouhé hodiny mohou při monotónním průběhu jízdy natolik otupit jezdcovy reakce, že už je pozdě na zabránění kolizi, nebo nedokáže udržovat dostatečnou pozornost. Stejně tak by si i při boji o čelní pozice měl každý zachovat chladné uvažování, někdy postup o jedno nebo dvě místa v celkovém pořadí nemusí stát za postoupené riziko pádu, nebo neohleduplné chování před závěrečným finišem.

Největším vítězstvím je totiž pro většinu jezdců hezký zážitek z vyjíždky či závodu, který zůstává ve vzpomínkách daleko déle než dosažené umístění.

Eda Pinkava

Foto: Markéta Navrátilová (Cor Vos), Jerry Efeb