



Průjezd „muldou“ - první fáze patří sjezdové pozici,...



...z níž na dně dolíku přesouvá těžiště přes klasický „posed“...



...nad řídítka. Zejména měkké muldy lze s touto malou pomocí překonat bez šlápnutí, ovšem i v delším výjezdu pomůže každý trošek energie.

Správný úchop brzdové páky.



Při pohledu zespodu je vše dobře vidět - tři prsty a palec bezpečně drží řídítka, ukazovák zvládá brzdovou páku, v případě intenzivnějšího brzdění se přidá prostředník...



Takže v extrémnějším sjezdu se zadek dostává nad zadní plášť, břicho na sedlo. Nohy i ruce jsou stále mírně pokrčené, poskytují volnost kolu, tlumí nerovnosti.



Když člověk hlídá delší úsek před sebou, ideální stopa se rýsuje sama.

Za horizontem kopce, který člověk vyjede, vyjde, prostě přežije, čeká obvykle odměna v podobě sjezdu. Ten se dá zvládnout více způsoby - bezpečně za cenu pomalejší jízdy, nebo rychle, kdy člověk na vrcholu vypne mozek a pustí to dolů, aniž by věděl, jak dopadne, nebo také ideální kombinací rychlé a bezpečné jízdy. Pro ni je potřeba ctít několik základních pravidel. Ke starostem se správnou pozicí jezdce přibývá v některých případech i aerodynamika posedu.

MTB

Běžný sjezd

Sjezdy s menším sklonem terénu nevyžadují od jezdce žádné změny pozice. Vyjma aerodynamického posedu, který se sice spíše využívá při jízdě na silnici, ale i bikové tratě skýtají úseky, kde je lepší přestat šlapat a na kole se schoulit pro co nejmenší odpor větru.

Základy jízdy - II.: Z KOPCE

Říkejte mi BLESK!

Více k němu přinášíme v silniční části. V prudkých sjezdech však nastává čas pracovat s těžištěm.

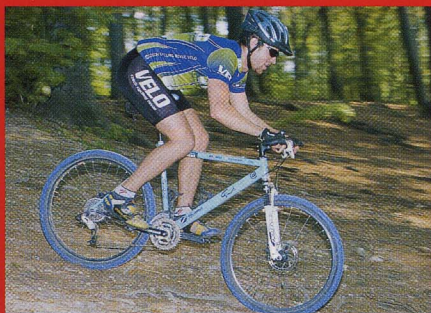
SPRÁVNĚ: Těžiště jezdce se při větším sklonu terénu posouvá dozadu, mírně za sedlo, čímž se předchází nechtěnému výletu přes řídítka. Ruce i nohy jsou mírně pokrčené, aby mohly lépe vstřebávat terénní nerovnosti. Kliky by měly být ve vodorovné poloze - kolo je pak do stran rovnoměrně zatíženo, obě nohy mohou pracovat rovnocenně. V případě extrémně prudkého sjezdu se zadek jezdce přesouvá až těsně nad zadní kolo, těžiště tedy jde ještě více dozadu a blíže k zemi.

ŠPATNĚ: Zůstávat v prudkém sjezdu v sedle je hazard, už při focení jednotlivých situací jsme se přesvědčili, že stačí malý sklon, aby ve spojení s drobnou nerovností jezdce katapultoval z kola. V sedle navíc jezdec nemůže příliš korigovat terénní nerovnosti. Pokud se při pozici vstoje zapomene jezdec posunout dozadu, říká si také o nechtěné opuštění kola.

Traverz

Pěšina člověka občas donutí zdolat kopec na šikmo, traverzem.

SPRÁVNĚ: Kolo mírně odklonit směrem od sva-hu tak, aby s terémem svíralo větší úhel.



V náročnějším sjezdu si jezdec při tomto posedu zadělává na přelet řídítek. Veškeré terénní nerovnosti se přenáší bez utlumení z kola na bikeru.



Takhle ne! Natažená noha nemá šanci pracovat, pozice jezdce není příliš stabilní



...Při brzdění všemi prsty se ruka o řídítko spíše opírá, než aby je měla pod kontrolou. Je to vyložení nebezpečné

Takhle by to z kopce dolů mělo vypadat. Těžiště se přesouvá podle sklonu kopce...

Naopak jezdec by měl své těžiště přesunout spíše ke svahu.

ŠPATNĚ: Pokud se jezdec i s kolem nakloní ke svahu, je sice jeho pozice celkem přirozená, ovšem kontakt pláště se zemí se zužuje na jeho hranu a lehko dojde k podklouznutí kola. Pokud se naopak jezdec vykloní od svahu, zhoršuje se ovladatelnost kola, těžiště jezdce má tendenci jej odklonit z traverzové pěšiny.

Brzdění

Pro správné zvládnutí sjezdu je mimo jezdcovu pozici důležité také ovládnutí brzd. Nelze nezačít od úchopu brzdových pák.

SPRÁVNĚ: K ovládnutí páky se používá jeden až dva prsty, ostatní zajišťují bezpečný úchop řídítek. Ty je nutno držet pevně, nikoliv však křečovitě. Kolo si často se spoustou věcí dokáže poradit samo, je potřeba mu pro to ponechat prostor.

ŠPATNĚ: Pokud páky ovládají tři nebo čtyři prsty, nemůže jezdec dostatečně sevřít řídítko. Stačí větší nerovnost, aby je vyrazila z ruky, následky jsou nasnadě.

Samotné brzdění je nutné přizpůsobit danému okamžiku.

SPRÁVNĚ: Brzdnou sílu je potřeba přiměřeně dávkovat. Nastane-li potřeba intenzivně brzdit delší dobu, je dobré brzdit systémem „ABS“ -

tedy v malých intervalech stlačit brzdu přerušovaně. Brzdit je potřeba oběma brzdami současně a rovnoměrně.

ŠPATNĚ: Se zablokovaným zadním kolem nelze bike dobře ovládat, kolo míří jedním směrem. Nešetrné dávkování brzdící síly u zadního kola způsobí nečekaný smyk, rozhození jezdce a ztrátu zvolené stopy. U předního kola pak přílišný stisk brzdové páky zapracuje s kinetickou energií jezdce, zatíží se přední kolo, stroj je hůře říditelný.

Převod

Šlapavé rychlé sjezdy požadují na jezdci volbu jediného převodu - toho nejtěžšího. Ve sjezdech pomalejších, ve kterých není na šlapání čas ani prostor, se vyplatí zařadit převod tak, aby byl řetěz co nejvíce napnut přehazovačkou a co nejméně se křížil. Jeho šance spadnout nebo klepat o rám se zmenší.

Ideální stopa

Když zvolíme špatnou stopu ve výjezdu, skončí to maximálně tím, že jeho zbytek vytlačíme. Nevhodná volba ve sjezdu může dopadnout daleko hůře. Proto je zde opět potřeba kontrolovat ideální stopu nejen těsně před předním kolem, ale alespoň zběžně delší úsek vpředu.

POLAR
měřící zařízení tepové frekvence

S610™

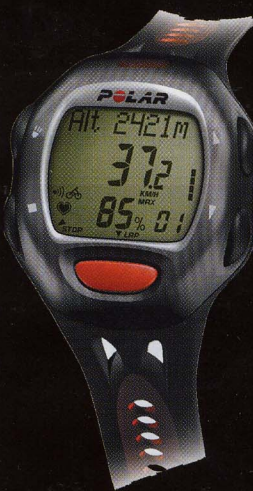


IR DATA



9000,-

S710™



cyklistický model

10 500,-

Nový model S710 v sobě zahrnuje všechny funkce modelu S610 jako je kontinuální záznam tepové frekvence a bezdrátový přenos dat do počítače. Navíc je vybaven funkcemi cyklocomputeru včetně čidla pro rychlost. Další čidla na kadenci nebo výkon šlapání je možné dokoupit.

Největší prodejce POLAR v ČR



H.S.H. Sport s.r.o. Gorazdova 5, 120 00 Praha 2
metro Karlovo nám., výstup Palackého nám.
tel: 02/24 91 91 52, fax: 02/24 92 01 46
<http://www.hsh.cz>, e-mail: sport@hsh.cz

Prodejny:

Sport Watch Centre, Benediktská 9, 110 00 Praha 1
tel: 02/24 82 74 16

MOBIL TIME I, Palackého 7,
110 00 Praha 1
tel: 02/24 94 91 83
!!! sobotní prodej !!!

SLEVA 10%