

Sněhu a ledu navzdory

Paní Zima mívá v posledních letech standardní průběh – první sněhovou nadílkou v listopadu upozorní cyklisty na svůj příchod, aby se zasmušilým výrazem ve tváři přijali změny dané středoevropským klimatem, kdy období kolu příznivé střídá to méně příznivější. Je i meteorology potvrzeno, že poté následuje s pravidelností téměř železnou čas oblev, aby se zima znovu a naplno rozjela v lednu a únoru. Ať už je venku sníh, led a mráz, nebo obleva provázená bahnem a vrstvou spadaneho listí, klade toto období větší nároky na techniku jízdy. Byla by ale škoda, abychom jen odevzdaně zakonzervovali svá kola, zprovoznili zimní stroje vybavené blátníky a vyjeli jen občas, pokud oschnou silnice. Zimní jízda nabízí neopakovatelné zážitky, proč se jim bránit?! Přinášíme několik praktických tipů, jak na její nástrahy vyzrát.

Text a foto: Rudolf Hronza

Kam vyrazit

Nízké teploty a větší vrstva sněhu otevírají bikerům nové prostory – přijměte náš tip, že často je lepší vyrazit na malé asfaltky, než se pachtit v terénu nulovou rychlostí na plný výkon.

Volba stopy

Na lesních či polních cestách přichází zásadní volba – balancovat na úzké vyjeté stopě, být kluzké, nebo raději s vypětím více sil brodit sněh. Hlasujeme pro první variantu. Na relativně tvrdém podkladu lze daleko lépe předvídat chování kola, veškeré překážky jsou zřetelně vidět. I tenká sněhová vrstva je snadno schová, a to včetně nebezpečných kluzkých hran vyjetých kolejí.

Mapování terénu

Vrstva listí, ale ještě lépe sníh dokáže „srovnat“ povrch, tedy skrýt díry i překážky. Ovšem nejen to – skryté zústanou i zamrzlé louže či ledové plotny. Volte tedy raději stopu vedoucí přímo po pěšině či cestě. Pro maximální jistotu je dobré volit důvěrně známé terény. I při jízdě po zdánlivě jasně čitelném povrchu je třeba počítat s tím, že během dvou centimetrů se z luxusní stopy může stát ledové kluziště, a to většinou tehdy, kdy to vůbec nečekáte.

Brzdit s předstihem

Tam, kde v létě zastavíte na pětníku, v zimě může být brzdná dráha o mnoho delší. Je tedy dobré rychlost regulovat s dostatečným předstihem.

Specifika V-brzd

Zatímco majitelé kotoučových brzd se budou rozplývat nad neměnnou funkčností i na sněhu, „věčkaři“ by měli myslet na včasné zpomalování. Brzdové špalky mrazem tuhnou, na ráfku může být po delším nebrzdění vrstva ledu. V kritický moment pak brzda nezabere. Proto je dobré ji aktivovat v pravidelných intervalech i tam, kde brzdit vůbec není potřeba – špalky udržet v provozní teplotě a ráfek čistý.

Chladná hlava

Pokud už dojde k nehoršímu a vy zjistíte, že zatáčku ve zdraví neprojedete, je lepší přivést zadní kolo do smyku a padnout na zem kontrolovaně. Pozor, panika není na místě, přehnaná aktivace přední brzdy znamená spíše pád nekontrolovaný, s odpovídajícím rizikem následků.

ABS systém

Ač před auty do terénu utíkáme, při brzdění na kluzkém povrchu je dobré na ně myslet. Vhodtotíž přijde ABS systém, tedy pierušované brzdění, které zabrání nekontrolovanému smyku.

Noha jako pojistka

V zatáčkách se můžete jistit nohou vypnutou z pedálu. Mějte na paměti, že vždy by mělo jít o nohu vnitřní (v zatáčce), vždy by měla směřovat více dopředu, nikoliv jen bezvládně viset do strany. Při podklouznutí kola nemá tato podmínky k odražení. I přesto je lepší volit pomalejší jízdu, noha nemusí na ledě a sněhu najít oporu pro záchranu situace.

Výjezd – zátěž vzad

Pro cestu vzhůru kopcem platí to samé jako na bahně – zatížit zadek přesunem těžiště pro lepší adhezi pláště.





Listí, možný problém

Při déletrvajícím brzdění v delším sjezdu se může stát nečekaným protivníkem i napadané listí. Pod zablokovaným zadním kolem se vytvoří hromada, po uvolnění brzdy se o ni může zadní kolo zastavit, nebo od ní dostat impuls, který vás okamžitě a nečekaně rozhodí. Problému předejdete přerušováním brzdění.

Přední brzda žádá cit

Na kluzkém povrchu by měla být více zaměstnávána zadní brzda, k přední je nutné přistupovat s citem. Pokud „ustřelí“ zadní kolo, lze jezdeckou chybu napravit, u předního je to o poznání složitější.

Hromada sněhu – kupa nebezpečí

Závěje i navezené hromady sněhu lákají k akrobatickým pokusům, ale mnohdy mohou skrývat buď tvrdý předmět, nebo mohou být spodní vrstvy zmrzlé, a tedy zdraví nebezpečné.

Tahem, ne cukavě

Nejen pro výjezd, ale třeba i pro jízdu po rovině s kluzkým povrchem platí zásadní pravidlo, jak zůstat v sedle oře – volit těžší převod a snažit se šlápat pravidelně, nikoliv cukavě, a to nejlépe vsedě. Každý trhavý záběr do pedálů (u lehkého převodu pravděpodobnější) může rozhodit vaši stabilitu.

Hračičkové pozor

Smyk patří k časté zábavě široké obce bikerské. Kluzký sněhohledový povrch k němu přímo svádí, ovšem zatímco letní terén jsme schopni odhadnout, zimní už tolik ne. Pět centimetrů zledovatělé plochy na vybrané brzdě dráze může přivodit pád.

Na silnici méně stabilně

Silniční kolo je kvůli použitým pláštům na namrzlém povrchu méně stabilní. Vyjždět na sněhové vrstvě je nebezpečné, rozhodit vás může už jen silný vítr. Kolo můžete ovládat sebedeje, ovšem v případě problému jste ohroženi nejen pádem, ale i projížděcími vozidly.

Štěrk skrývá hrozbu

Díky posypu představuje jízda po krajnici větší riziko defektu, stejně tak i podklouznutí kola v náklonu či při brzdění. Silnější vrstva štěrku navíc schová krajnici, nelze rozpoznat, kde končí asfalt. Je proto lepší vyjet do míst s menším provozem a držet se „čistých“ kolejí.

Přechod z léta do zimy

Ačkoliv jedete po zcela suché silnici, stín lesa může přinést prudký obrát. Mnoho pádů vzniká jen proto, že cyklisté s těmito změnami nepočítají a ve velké rychlosti vlétnou na led.

Bílé čáry, černé konce

Bílé značení vozovky či přechodů je značně rizikové – vlhké je kluzké i v létě, v zimě úspěšně „maskuje“ možnou námrazu.