

# Správný úchop i předvídavost!

Pro každého cyklistu je nepostradatelná zvládnutá technika jízdy, pro silničního pak zvláště – nejenže umožní třeba jet při stejném úsilí rychleji, ale umění kolo správně ovládat přinese i větší bezpečnost při pohybu na silnici plné plechových predátorů. Zajímá vás, jaký je optimální úchop řídicích, pozice ve výjezdu či sjezdu, jak projet zatáčku, jak se bezpečně ohlédnout? Přihlaste se do našeho kurzu bezpečné a zdravé jízdy právě a jedině teď!

Proč vám následující rady a tipy přinášíme až na podzim, po sezoně, ptáte se? Je to vlastně stejně jako třeba u změny posedu – pokud se z nějakého důvodu chystáte delší čas k výraznějšímu zásahu a nejde o řešení akutního problému, je lepší provést ji na začátku sezony či na jejím konci. Stejně tak třeba měnit kolo. Období příprav je časem, kdy si svaly či záda lépe zvyknou na rozdíly než uprostřed sezony. Také nové podněty k ovládání kola se lépe vstřebají při volnější jízdě než při zátěži.

Eda Pinkava

Foto: David Stella

## Chytni se a jed'!

První třída naší školy patří výhodám a nevýhodám jednotlivých úchopů řídicích, do druhého stupně pokračujeme přes různé posedy až po projíždění zatáček.



Spodní úchop je téměř automaticky spojovaný se sportovním pojetím jízdy. Je dobrý pro zmenšení přední plochy jezdce, která je vystavena větru, je tedy nejvíce aerodynamický. Dá se využít nejen při jízdě z kopce a po rovině, ale stále častěji jej lze vidět i u jezdců stoupajících k vrcholům kopců. Pozor ale na správné nastavení pák a jejich brzdového kroku – někteří cyklisté mohou mít kratší prsty a ve spojení s krátkým krokem páky (zabírá na začátku) to může při delším brzdění způsobit křeče do prstů.



Držení u představce je častý způsob pro odpočinek rukou a ramen, dobrý i pro trénink stability. Při jeho používání je ale třeba myslet na to, že jezdcova vyváženost a možnost ovládání kola jsou značně sníženy – nejenže je při snaze o rychlé zastavení daleko k brzdovým pákám, ale současně má jezdec znesnadněno zvládnutí kola v případě nenadálé překážky nebo díry na silnici. Také zvládnutí tlakovou vlny od rychle projíždějícího nákladního automobilu je horší.



Držení za páky je nejčastějším způsobem silničního úchopu. Nedá se mu prakticky nic vytknout. Při jízdě nejsou stlačovány plíce, dobře se dýchá, je zabezpečen rozhled. Pozor jen na dostatek síly v prstech a na dostatečně pevný úchop, při nenadálém rázu mohou ruce z pák sklouznout.

## Horší počasí – vyšší obežřetnost!

Všechny rady platí dvojnásob při zhoršených klimatických podmínkách. Zatím se sice setkáváme občas pouze s vodou, přijdou však opět měsíce, kdy mrazivé ledové silnice občas navlečou ledový kabátek. Námrazu může způsobit už jen studený vítr, na bílé čáře navíc nemusí být vidět. K základním pravidlům šťastného návratu by tedy měla patřit i předvídavost a jí vyvolané přizpůsobení rychlosti podmínkám. A to nejen v zimě.

## Kupředu, zpátky ni krok

Nejen terén, ale i jízda po silnici může přinést nečekané překážky. Prevencí problémů je stálá pozornost, nesnížená ani na zdánlivě přehledné rovině, ale také správné chování ve specifických chvílích.



Otáčení je snad nejčastějším pohybem cyklisty, který nesouvisí se šlapáním a řízením kola. Samozřejmě součástí jízdy totiž musí být občasné monitorování dění i za jezdcovými zády, vyvolané mimo jiné například potřebou odbočit, zjistit, zda je kamarád stále za mnou. Pozor ale na pohyb hlavy – současně s ní se často pohybují i ramena a ruce. I zkušený cyklista tak nezhřídka udělá „vlnu“ a tímto vybočením ze směru ohrozí všechny za sebou i sebe samotného, pokud zezadu jede auto. Pohyb by měl být raději pomalý. Pokud někdo jede na uzavřeném okruhu vedle vás nebo se pohybujete ve skupině, můžete si pomoci opřením ruky o rameno jezdce vedle vás před otočením. Tím lépe fixujete svou pozici.



K objždění překážky, pokud se již ve směru cyklistova pohybu objeví, je třeba volit pozvolný rádius vybočení ze směru. Nejen řidič, ale i případný sparringpartner na výletě má dostatek času pro reakci. Samozřejmostí při jízdě ve skupině by mělo být ukázání na kritické místo rukou či upozornění hlasem – jasné, stručné, výstižné.

Prudká změna směru minimalizuje šanci na reakci nejen dalším účastníkům provozu, ale i samotnému jezdci, kterému se nemusí podařit v rychlosti udržet směr a sám si podtrhne přední kolo. Sice to může znít úsměvně, ale zejména na vlhké vozovce se bohužel i takovéto situace stávají.

Skok je poslední možností, jak překážku úspěšně minout. Tuto eventualitu je ale lépe předem trénovat - někdy má nedostatečná délka či výška skoku pro jezdce stejně destruktivní následky, jako by na překážku nereagoval vůbec. Samozřejmě součástí tohoto aktu je upozornit výrazně hlasem na překážku i případně další cyklisty ve skupině.



## Šplhání k výšinám

Dosažení vrcholu kopce alespoň nepatrně vyšší rychlostí než soupeři, slastný pocit vítězství nad stopkami nebo „jen“ kopcem. Tak probíhá nezřídka scénář intenzivněji pojatých jízd do kopce. Ale i ty mají svá specifika, jejichž dodržováním je jezdec šetřejší nejen k sobě, ale i k materiálu.



Držení u představce je často k vidění při jízdě s menší intenzitou. Jezdec nedokáže při nádechu využít celou kapacitu plic, což je v kopci zásadní problém, a je omezen i v možnostech rychlé reakce na dění okolo sebe.



Ve stoupáních je také důležitá práce s těžištěm. Ideální je, aby jezdec nebyl příliš posunut nad zadní kolo, ale ani nad představec – mluvíme o jízdě vestoje. Těžiště je dobré udržet kdesi uprostřed.



Nejlepším způsobem úchopu řídítek při jízdě do kopce se zdá být ten za páky – plíce mají volnost, hlava nemusí být v přílišném předklonu a ruce snadno dosáhnou na řazení.



Při jízdě vsedě se jezdec přesouvá na špičku sedla téměř automaticky. Je to dáno snad přirozenou intuicí, jakoby mozek věděl, že v tomto sedu a pozici vůči klikám dokáží svaly nohou krátkodobě podat větší výkon. Krátkodobě? Ano, potřebují k tomu více energie a snáze se unaví. Proto je tato pozice využívána v extrémních stoupáních.

Někdy převod zařazený v začátku stoupání již nemusí být tím pravým v jeho závěrečných fázích. Při řazení ale nesmíme zapomenout na to, že je celý převodový mechanismus v záběru. I přes technologie zmenšující možnost poškození na minimum je dobré při změně pastorku nohám trochu odlehčit, aby nebyly v plném vypětí. Nejenže tím šetříme materiál, ale zároveň předjeme i možnosti zranění při případném nedokonalém zapadnutí řetězu spojeném s pohybem nohou naprázdno. A ona taková rána kolenem do představce umí pěkně zabolet!

## Šupem z kopce

Když se sportovec vysápe na kopec a zdá se, že na následujících metrech vše půjde samo, neměl by především zapomenout, že na silnici není sám. Napodobování záběrů z televize, kdy závodníci využívají celou šířku vozovky a říjí se z horských velikánů rychlostí blížící se 100 km/h, je v běžné praxi možné přirovnat k ruské ruletě.



Jízda „na představi“ je sice efektním důkazem nastudovaných video záběrů z Grand Tours, ale zároveň i nerozumu jezdců. Reakce prakticky na cokoli budou mít velké zpoždění a i stabilita na kole je mizivá. Kam se asi posune jezdcovo těžiště při projetí terénní nerovnosti na asfaltu a co tento pohyb způsobí, není třeba dlouze vysvětlovat.



Držení v oblouku je při současném posunutí těžiště nad střed kola ideálním stavem pro bezpečné ovládnutí bicyklu v provozu. Jezdec má nejen dobrou stabilitu, ale i rozhled a ruce v bezprostřední blízkosti brzdových pák. Může díky tomu velmi citlivě jízdu ovládat, jemně dávkovat brzdovou sílu a projíždět zatáčky.

Průjezd zatáčkou způsobem, kdy jezdec najede ze široka po vnějším obloukem, poté si zkrátí cestu přes střed zatáčky vnitřním obloukem a při výjezdu ze zatáčky se vrátí k vnějšímu je sice neefektivnější a nejrychlejší varianta, ale v provozu také nejsnazší způsob, jak se dostat do nemocnice. Při závodě na uzavřeném okruhu takto lze získat ne jednu, ale několik vteřin k dobru v každé zatáčce. Bezpečný průjezd zatáčkou vypadá v provozu jinak. Mimo nutnost vykreslit a stále držet vnější oblouk je důležité také správné brždění. Jezdec by měl začít brzdit již před zatáčkou a po dosažení bezpečné rychlosti v poklidu kopírovat vnější oblouk s jen mírnou korekcí rychlosti. Zhruba v polovině zatáčky už by ale měl opět začít nabírat rychlost povolením stisku brzdy – pokud brždění bude příliš dlouhé, budete muset rychlost zpětně získat šlápnutím. A to stojí cenné síly. Při tomto způsobu jízdy zatáčkou po vnějším okraji má jezdec nejen dostatečný přehled, ale i celou půlku vozovky jako ochranu, kdyby protijedoucí automobil vyjel kvůli nepřiměřené rychlosti do protisměru. Nedoporučujeme tedy ani využití vlastní půlky silnice pro zkrácení zatáčky.

