

VNÍMEJ JÍZDU, POJEDEŠ LÉPE

Jízda na kole přináší mnoho vjemů, které většinou ani nejsme schopni registrovat. Navíc každý z nás očekává od kola něco jiného a tedy upřednostňuje pouze některé vjemy. Přitom právě necelistvé, ale diferencované vnímání jízdy přináší poznání vlastností kola, které nás může v jízdách dovednostech posunout o pořádný kus dále. Alespoň to tvrdí psycholog.

poznáváme kolo pod taktovkou psychologa

Kdo se jednou naučí jezdit na kole, má vcelku oprávněný pocit, že o moc nejde. Stačí šlapat, nejlépe po rovině, a udržovat řídítka ve směru, v němž chce jet. Držení rovnováhy probíhá v podstatě nevědomě, automaticky a nemusíme se na něj vůbec nijak soustředit. Pokud tak učiníme, automatický proces se narušuje a částečně ztrácíme pocit stability.

Nedávno jsem byl v jednom cyklistickém obchodě svědkem vcelku typické scény. Mladý muž kolem 30 let si šel koupit kolo. Měl jen matné tušení, že některé bicykly jsou určeny do hor, jiné na silnici. Prodáváč jej provedl po obchodě a ukázal mu, jaká kola jsou a na co jsou. Trpělivě se vyptával, kde a po jakém povrchu chce mladík jezdit, a tím ho zjevně přiváděl do rozpaků. Když se ukázalo, že se kupec chce vejít s cenou do devíti tisíc korun, počet nabízených kol se o několik snížil. Mladík si vybral horské kolo, navíc spíše podle barvy a nápisů. Zkušební jízda se nekonala. Kdyby proběhla, nemělo by to beztak nejspíše žádný vliv na výběr. Kupec byl začátečník a nejspíše neměl rozvinuté schopnosti vnímat různé charakteristiky kola před jízdou, během ní a po ní. Jednou se však možná propracuje k diferencovanějšímu vnímání.

Běh na delší trať

Rozpoznání detailnějších charakteristik a vlastností kola vůbec se rozvíjí srovnáváním různých kol, a to nejen za jízdy, ale i před ní, a je to docela pomalý proces. Nestačí na různých kolech jenom jezdit v různých terénech, ale cíleně je srovnávat v odlišných detailech a usilovat o to, aby se tyto zkušenosti fixovaly v naší motorické a dotykové paměti. Nejen tedy různá vína pít, ale naučit se je i srovnávat. Cyklistický slovník má své zavedené obraty pro různé detailní vlastnosti kola, například tuhost a pružnost rámu či klik, snadnost akcelerace, držení směru, kratší, delší vzpřímenější či sportovní posed, ochota ke změně stopy, zahlazování drobných překážek u vidlic atd.

Většina cyklistů má jen jedno kolo, nanejvýše dvě, a to po mnoho let, takže možnost srovnávání je nepatrná a možnost tříbit vnímání různých charakteristik kola je tedy značně omezená. Je jasné, že nejlépe se ve vlastnostech kola orientují vývojáři a konstruktéři, ale také redaktoři cyklistických

časopisů, kteří mají možnost zkoušet různá kola. Důvod, proč tříbit své vjemy a snažit se poznat vlastnosti kola, je zřejmý: je dobré snažit se najít to, co nám nejvíce vyhovuje.

Chtít více

Že nejste redaktor ani konstruktér kol? Ani pro vás není vše ztraceno! Někteří z nás si postupným vyladováním kola a vyměňováním součástek za nové začínají uvědomovat, na čem to vlastně jezdili, a jejich schopnost rozlišovat vlastnosti kola postupně roste. Velkou prací pro cyklisty různých zaměření mohou vykonat i zkušení lektori – ti však u nás zatím nefungují. Výuka techniky jízdy na horském kole se neobejde bez některých schopností vnímat kolo jako jemný nástroj, který můžeme dobře ovládat právě tehdy, když se naučíme pocítovat jeho vlastnosti a chování.

Vnímání vlastností kola však částečně brzdí překvapující plasticita a elasticita těla jako celku. Tato přizpůsobivost se zachovává někdy až do pozdního věku. Když nasednete poprvé na úplně neznámé kolo, může se vám například zcela oprávněně zdát, že kolo má daleko řídítka nebo že sedlo je o trochu výše a musíte více natahovat nohy, ale po několika minutách jízdy se dostaví efekt akomodace a asimilace. Akomodace znamená, že tělo se natáhne a přizpůsobí vzdáleným řídítkům i pedálům, těžiště jezdce se posune dopředu a počáteční nepříjemný pocit zmizí. Asimilační proces způsobí, že kolo se stane prodlouženou součástí těla a zmizí pocit cizího předmětu – stručně řečeno kolo i jezdec splývají v jedno. Také zdá-li se vám na začátku, že kolo trochu opožděně reaguje na změnu směru, po nějakém čase své pohyby řídítka a těžištěm přizpůsobíte jeho geometrii a počáteční potíže se zatáčením přestanete vnímat.

Od nepříjemných vjemů k příjemným

Psychika zde vydatně spolupracuje s tělovými vjemy na dosažení harmonických převážně příjemných pocitů. Transformace počátečních nepříjemných nebo rušivých pocitů se děje automaticky a bez naší vědomé účasti. Tato psychosomatická organizace má jící podobu jedinečného psychického a tělesného schématu, do něhož kolo zapadá jako



Pokud nás zajímá především okolí, budeme kolo pod námi vnímat spíše jako pozadí.

klíč do zámku, se uloží do paměti a při nasednutí na stejné nebo hodně podobné kolo se toto schéma oživí. Vaše tělo přes psychickou signalizaci bicykl rychle rozpozná a téměř okamžitě se mu přizpůsobí. Laicky se tento proces označuje jako přivykání a přivyknutí – máte pocit, že kolo vám padne jako šaty na míru.

Samozřejmě, že extrémně velkému rámu a příliš vzdáleným řídkům se krátké tělo přizpůsobit nemůže. Akomodačně-asimilační proces má své meze. Tělesná plasticita a flexibilita však umožňuje přizpůsobení i o něco větším a o něco menším ráům a stejně tak větším i kratším délkám či výškám posedů. V takovémto psychicko-tělesném schématu však mohou být některé svalové komponenty a šlachy více namáhány a po několika kilometrech se dostaví potíže v podobě únavy, bolesti v zádech nebo rukou a naruší se pocitové souznění s kolem. Někdy se bolesti objeví až po více jízdách za sebou.

Při jedné vyjížďce na horských kolech ve skupině známých jsem si povšimnul, že jeden člen skupiny byl na svém kole nepřírodně natažen díky příliš dlouhému představci a sedlu uzamčenému příliš vzadu. Upozornil jsem ho na to, ale on mi řekl, že takto jezdí už delší dobu a nevdá mi to. Byl však jedním

z těch cyklistů, kteří si po dvou dnech strávených na kolech stěžovali na bolesti v zádech. Mezi zády a křečovitě nataženým posedem však souvislost neviděl. Mnoho cyklistů, které potkávám, by potřebovalo kolo lépe přizpůsobit svému tělu, ale většinou vidíme, že své tělo přizpůsobují naopak kolu, které jim na první pohled nepadne. Jednou se situace určitě změní a prodejci budou seřizovat nejen samotné bicykly, ale začnou i je následně nastavovat doslova na míru sedícímu jezdcí. Zde je zatím jistě nevyužitý prostor služeb cyklistům, nejen těm s horskými koly. Jeden z těch, kdo si to velmi dobře uvědomuje, je Specialized, který po celém světě rozjíždí ve vybraných maloobchodech odborná centra, kde pomocí přesného měření, ale i kamer a následného počítačového vyhodnocení zájemcům přesně nastaví posed.

Jako klíč do zámku

Představme si nyní jinou situaci: poté, co jsme si vytvořili fixované psychické a tělesné schéma pro kolo, na němž jsme právě jezdili, a máme možnost nasednout na stroj zcela neznámý, zpravidla se objeví pocit, že nám „nepadne“, tedy nezapadne do schématu vytvořeného na kole předchozím. Zkušenost s předchozím bikem vstupuje do prožitku

cizoty nového kola jako nevědomé očekávání. Nový bicykl se jeví jako cizí „klíč“, který nezapadne do našeho „zámku“ (předem připravené nevědomé očekávání). Je třeba pobýt na kole pár desítek minut k vytvoření schématu nového. Pak se do jisté míry opět opakuje pocit většího nebo menšího splývání s kolem.

Detailnějšímu čtení vlastností kola brání také obecná tendence k celistvým vjemům a dojmům. Platí to pro všechny modalit vnímání, ale u vjemů z těla je tendence ke globalizaci a syntéze zvláště patrná. Tělové pocity se slévají v jakýsi neurčitý celistvý pocit tělového a současně psychicky pocítovaného bytí. V psychologii se již bezmála sto let hovoří o tzv. gestalt principu a gestaltistických zákonech vnímání. Tzv. percepční (vjemové) pole (struktura vnějších podnětů zprostředkovaná vjemovou aktivitou v přímé interakci s vnějším prostředím) se automaticky vytváří tak, že něco je tzv. figurou a další části představují vágní, celistvé pozadí. Figura je obsah, který si jasně uvědomujeme, a pozadí je zbytek, jehož jsme si vědomi jen okrajově nebo skoro vůbec ne.

Při běžné jízdě kolo pod sebou většinou vnímáme celkově, bez detailních pocitů z různých částí těla, až vzniká dojem, že s ním splýváme.

Tělo však fakticky splývá s kolem ve třech oblastech: sedlo, pedály a gripy, a právě pocity z těchto oblastí se většinou slévají v celkový dojem z kola pod námi. Splývání a slévání pocitů v jeden je typické zejména pro tu část vjezu, která tvoří pozadí. Skutečnou „figuru“ při jízdě tvoří většinou zrakové obsahy, zpravidla cesta, po níž jedeme. Pokud nás zajímá především okolí, budeme kolo pod námi vnímat spíše jako pozadí. Ti z nás, kteří kladou větší důraz na cykloturistiku, se o detailní vlastnosti kola asi moc zajímat nebudou. Z jízdy budou mít spíše jen celkové pocity typu „dobře se mi na něm jezdí“.

Soustředění přinese poznání

Pokud se z různých důvodů chceme vymanit převážně z celistvého dojmu z jízdy, musíme se na kolo a jeho vnímatelné části záměrně soustředit, vyvinout volní úsilí. Proč bychom to měli dělat? Tak například technicky obtížný úsek, který neprojedete na první pokus. Když se ale zaměříte na to, jakým způsobem funguje odpružení, kdy je dobré začít a přestat brzdít a podobně, objevíte všechny jeho přednosti a výhody, příště už to může být lepší. Výjimkou je situace, kdy některá

část těla, ať už je přímo v dotyku s kolem nebo ne, začíná bolet a bolest se tak stává ohniskem vnímání, aniž bychom to chtěli. V takovém případě začneme intenzivně pociťovat třeba říditka, od jejichž strnulého a křečovitého držení máme mravenčení v rukou. Ztráta celistvého dojmu z jízdy je ale v takovém případě vystřídána nepohodou, ztrátou koncentrace, „hrady a zámky“ okolo jsou nám mírně řečeno ukradené, pokud u nich nechceme zastavit a odpočinout si.

Pokud nás nic nebolí, pohybujeme se na nerovném terénu, začneme stoupat do kopce či kopec sjíždět, téměř automaticky se naše pozornost přesune na konkrétnější vjemy přímo z kola. Jejich základem jsou dotykové oblasti těla s kolem: hýždě a rozkrok, chodidla a dlaně. Vjemy z těchto oblastí se spojují s vjemy ze svalů nohou, rukou a zad, což nám umožňuje mimo jiné vnímat odpor klik proti točení a regulovat sílu potřebnou pro jejich otáčení, míru pohodlí sedla, pneumatik, celé zadní stavby, tuhost rámu, snadnost řízení kola a vlastnosti vidlice a tlumiče.

System nohou

Zajímavou oblastí vnímání je dotyk chodidel a bot s pedály. Když se na tuto oblast sou-

středíme, cítíme tvrdost či měkkost podrážky. Prolamování podrážky pohlcuje část námi vynaložené síly, a tak zjistíme, že potřebujeme tretry s tvrdší podrážkou. Pod tvrdou podrážkou se ztratí malá plocha nášlapných pedálů a spojení chodidel a bot s klikami je kompaktnější. Dostaví se i příslušný pocit propojení nohou a klik, který u někoho vyvolává příjemný vjem, u jiného naopak obavu, že nohy jsou na pedálech uvězněny. Vjem umístění zarážek na tretrách vzhledem k chodidlu a pedálu vyžaduje zvláště jemnou koncentraci. Je opět překvapující, jak snadno se naše pozornost z této oblasti rozplyne v celkovém málo diferencovaném splývání s kolem, když se tuto oblast vědomě nebo nevědomě opustíme.

Citlivé partie vnímají dokonale?

Vnímání sedla je naprosto zvláštní kapitola. Nejenže naše pozadí představuje vždy „originál“, ale také vyráběná sedla jsou rozmanitá. Volba šířky sedla podle rozestupu sedacích kostí je určitě krok správným směrem, ale ani to neřeší vše. Problém je například už jen v tom, že muži nemohou sedět na sedle symetricky kvůli genitálním partiím, které je potřeba umístit buď nalevo nebo napravo.

Ženy mají zase problém v tom, že sedí sice symetricky, ale citlivé genitální partie se o sedlo třou.

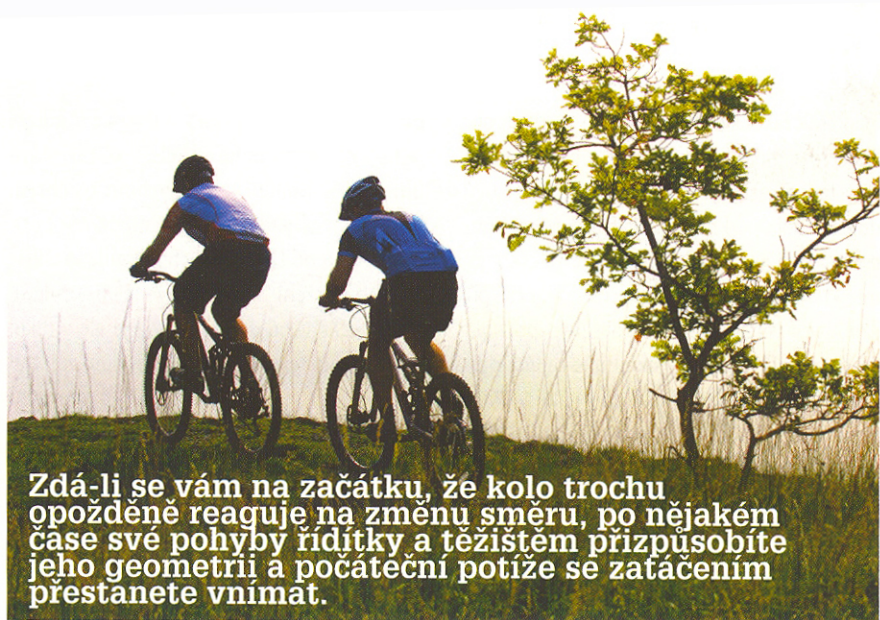
Naše receptory v oblasti hýždí nám neposkytují dost jemné informace k rozlišení jemných charakteristik sedla – převažují spíše jen globální dojmy měkkosti a tvrdosti sedla a jeho velikosti. Další nesnáze je v tom, že vjemy z oblasti hýždí a rozkroku se v průběhu delší jízdy mění – sedlo, které se zdálo první kilometry jako pohodlné, se například najednou stává příliš tvrdým, a naopak sedlo, které bylo na počátku pocítované jako tvrdé, se po několika minutách jízdy zázračně spojí s hýžděmi a dají se na něm jet i dlouhé jízdy.

Sedlo je také místem, přes které vnímáme pohodlí na kole, což je opět spíše celkový generalizovaný dojem, k němuž přispívají i jiné části kola (ale také těla): pružnost zadní stavby, sedlovky, objem a šíře pláště, jejich nahuštění apod.

Odpružení žádá zkušenost

Vcelku mnoho zkušeností – ačkoliv to tak na první pohled nevypadá – je třeba k diferencovanému vnímání odpružení. Seřízení vidlice tak, aby vyhovovala našim potřebám, je možné jedině přes dostatečně jemné rozlišování jejího chování v různých terénech při různých nastaveních. Problém už bývá v tom, jak definovat naše potřeby. Začátečníci často preferují tvrdé nastavení. Později většina zamíří k funkčnějšímu chodu. Při cestách na kole rozmanitým terénem se soustředujeme na různé věci a mnohým z nás se stává, že když zamkneme vidlici do kopce, zapomeneme ji pak odemknout, a teprve značné poskakování kola v terénu nás na to upozorní. To opět ukazuje na to, že naše vnímání má výběrovou povahu a že si v konkrétních momentech vědomého prožívání uvědomujeme jen něco, tedy to, co je právě figurou.

Citlivou otázkou předního i zadního odpružení je pohupování při šlapání. Naše receptory v těle jej však často ani nezachytí, ačkoliv k němu fakticky dochází. Abychom se naučili rozlišovat vlastnosti odpružení, je dobré zkusit všechna možná nastavení v různých kombinacích na různých terénech. Kdo jednou zkusil, ví, kolik času to zabere, ale jiná cesta



Zdá-li se vám na začátku, že kolo trochu opožděně reaguje na změnu směru, po nějakém čase své pohyby řídítka a těžištěm přizpůsobíte jeho geometrii a počáteční potíže se zatáčením přestanete vnímat.

k bližšímu sžití se s kolem není. Odměnou je mimo jiné také lepší schopnost rozeznávat chování kola v terénu a lepší technické ovládnutí kola.

Je to v rukách

Mnohem snazší kapitolou jsou řídítka. Dobře je vidíme a naše ruce mají v dlaních citlivé hmatové receptory. I zde si však často během jízdy neuvědomujeme, za co vlastně a jak řídítka držíme. Je třeba opět vyvinout určité úsilí, abychom to mohli jasně pocítovat. Dlaň s prsty jsou dostatečně plastické, abychom mohli držet nekonečnou varietu různých výrobků. Teprve za delší dobu poznáme, zda jsou gripy pro nás dost dobré. Širší řídítka, zvláště vlašťovky, dodávají pocit horizontální i vertikální stability těla a pocit lehčího ovládnutí kola v zatáčkách. Abychom si tyto pocity jasně uvědomili, potřebujeme se opět soustředit na to, jak se s kterým produktem cítíme a jak nám jeho kvality ulehčují nebo ztěžují ovládnutí kola.

Vnímání funkce brzd začíná snadností nebo obtížností stlačení brzdových pák, včetně toho, jak snadno prsty dosáhnou na páky. I zde se ruce až příliš snadno přizpůsobují, takže mnoho cyklistů seřizuje dosah na páky až za delší dobu, nebo vůbec ne. Lze dobře přivyknout i větší síle potřebné ke stlačení pák.

Jedna z věcí, kterou vnímáme bezděky, je naše těžiště a jeho setrvačnost směrem dopředu při brždění. Vedle samotného uvědomování tu fungují ještě sebezáchovné pudy, mobilizované prudkým signálem úzkosti, kte-

rý provází ztrátu sepětí kola s tělem (tělo jde dopředu a kolo zůstává vzadu).

Kultivovanost do detailů

Tuhost zapletených kol a rámu lze dobře měřit v laboratořích, ale hrubého odhadu je schopen každý zkušený cyklista. Mnohdy se však jedná o mikropocity, jejichž zachycení vyžaduje značný cvik.

Naučit se vnímat různé vlastnosti kola během jízdy je tedy závislé na záměrné, tedy volní pozornosti vůči jednotlivým oblastem, které chceme zkoumat. Samozřejmě musíme zvolit určitou rychlost a také různé kvality terénu. Rozhodující je i naše hmotnost. Jak již bylo řečeno, během jízdy se jednotlivé pocity často slévají v jakýsi globální, někdy těžko definovatelný pocit z kola a my, pokud chceme kolo poznat, se musíme znovu soustředit třeba na to, jak pracuje vidlice nebo tlumič.

Pokud člověka zaměstnává nějaký osobní problém, pocity z jízdy zcela ustupují a na kole se pohybujeme spíše automaticky a bez zaujetí. Pokud je naším hlavním zájmem předjet soupeře v závodě, zajímá nás především rychlost a technika jízdy a vjemy a pocity z kola představují spíše jen rozmanité pozadí.

Chceme-li kultivovat požitky a slasti z jízdy na kole, pak je dobré rozvíjet naše schopnosti diferencovaně vnímat vlastnosti a chování kola v různých situacích a terénech.

Michael Šebek, PhD. CSc.

Foto: Michal Sváček, Michal Bulička,

Specialized a archiv Velo

Poznámka redakce: Tolik návod psychologa na zlepšení zážitků z jízdy na kole. Jak tato problematika oslovuje vás? Máte pocit, že je nutné vnímat jízdu diferencovaně, nebo čekáte opravdu celistvé dojmy, zahrnující jak nadšení z okolí, tak z techniky jízdy? Neváhejte a napište nám svůj názor – buď na adresu redakce, nebo na psycho@vpress.cz.