

vyšší škola jízdy

průjezd zatáčkou s nepevněným povrchem

díl čtvrtý



Projet zatáčku umí každý, ale málokdo to svede s jistotou i v okamžiku, kdy je předvídatelný povrch nahrazen například štěrkem, listím nebo mokrou travou. V takovém případě se naše suverenita většinou rychle vytratí a brzdové destičky se v uctivé vzdálenosti od pasáže s chutí zakusují do kotoučů, aby nás zpomalily na rychlost chůze artritické stařeny. Při pohledu na ostřílené harcovníky sjezdových disciplín se ale neubráníme dojmům, že to s brzděním někdy trochu přeháníme. Nechme proto strach v redakci a vypravme se do Benátek nad Jizerou za místním guruem Michalem Marošim za poznáním a poučením.

I když Michala už nějaký ten týden trápí meziobratlová ploténka, účinkování v tomto dílu naší školy se nebránil. Pro člověka, který toho na kole nalétal více, než většina z nás najezdila po zemi, nepředstavuje tato výzva žádná nebezpečí. Společně jsme zamířili k benáteckému zámku, kde jsme našli dvě ideální vzorové zákruty. Jednu z nich jsme využili k demonstraci průjezdu s oporou nohy, jednu pro případ zatočení s oběma nohama na pedálech.

Zde se sama nabízí otázka, v jakém případě zvolit ten či onen způsob. Michal to vidí jasně: „Pokud zatáčku neznám a chci mít jistotu, že ji projedu bez problémů, noha mi může hodně pomoci.“ Ale ve většině případů je samozřejmě ideální projet pasáž s nohama na pedálech.

Pro tuto variantu ale musíme dobře zvážit proměnné – poloměr, klopení, povrch a podobně. Velmi užitečné je tedy nacvičovat na jednom konkrétním místě, zkusit různé způsoby a získávat cit a odhad pro ideální volbu stopy. Odhad zatáčky a volba způsobu jejího zdolání závisí nakonec vždy především na zkušenostech: „Když jezdíš každý den, dokážeš bez problémů kolo udržet na hranici smyku i s nohama na pedálech. Když vyjedeš občas, musíš být opatrnější,“ komentuje trefně Michal.

Oproti předchozím dílům Vyšší školy jízdy nejsme v tomto dějství tolik limitovaní typem kola, respektive výškou sedla, i když i zde platí, že mírné zasunutí sedlovky ovladatelnosti jenom prospěje. Pro nácvik se ale rozhodně

příkláníme k použití pláštů s výrazným vzorkem nahuštěných na nižší tlak. Pamatujte i na to, že přesností ovládní neprospívají ani povolené výplety.

Pro názornost si celý manévř rozfázujeme do čtyř dějství – přesun těžiště vpřed, navození smyku, průběh smyku a výjezd ze zatáčky. Rychlý, bezpečný a elegantní průjezd však nedostaneme jen prostým složením těchto čtyř obrázků za sebe. Daleko důležitější je schopnost odhadu a správné orientace. Na řadu našich otázek tak Michal odpovídá pouze úsměvem a slovy: „To pak vidíš.“ Za nevinným slovem „pak“ se ale v tomhle případě skrývá hodně hodin dřiny.

Karel Kuchler
Foto: Štěpán Hájiček



UČITEL

Michal Maroši (30)

Veterána příkrých svahů nemusíme jistě dlouho představovat. Benátecký rodák začal na BMX kole, kterému se věnoval v první dekádě své kariéry začínající rokem 1984. Poté přesedlal na horská kola a prošel téměř všemi technickými disciplínami – downhillem, dual slalomem, four crossem i slopestylem. V dlouhém výčtu jeho soutěžních úspěchů vynivají medailová umístění na světovém i evropském šampionátu v BMX, titul mistra Evropy v dual slalomu, opakované vítězství v Českém poháru, čtvrté místo v evropském dualovém poháru a čtvrté místo v závodě Red Bull Rampage. Vedle závodní činnosti v týmu r.s.p. pořádá Michal také řadu sportovních akcí, například známý camp Marosana.



Přesun těžiště vpřed

V okamžiku před zatočením přesouváme těžiště plynule vpřed k řídítkům. Tento krok má dva hlavní důvody – jednak více zatížíme vedoucí přední kolo, které tak nemá tendenci k ujíždění či odskakování do strany, jednak odlehčíme zadní kolo, které se snáze dostane do smyku a stane se ovladatelnějším.



vyšší škola jízdy

průjezd zatáčkou s nepevněným povrchem

díl čtvrtý



Zahájení smyku

Smyk začínáme silnějším stiskem brzdy až v okamžiku, kdy je již kolo v dostatečném náklonu, jinak nebude ovladatelné. Před tím samozřejmě připravíme vnitřní nohu pro případ nutnosti opory. Těžiště se v této fázi přesune doprostřed kola.



ZPOVĚĎ ŽÁKA

Troufám si tvrdit, že mne již můj silniční původ v terénu příliš neomezuje, alespoň ne v běžném XC. Ale mezery ve vzdělání jistě mám. Vedle různých skoků jsem stále nenalezl zálibení v pocitu pláští plujících ve vrstvě sypkého materiálu. V porovnání s milosrdně vypočítatelným asfaltem mi jízda na povrchu bez větší opory vždycky připadla tak trochu pochybná. Setkání s Michalem bylo proto poučné – asi se ze mě nikdy nestane šileny brusící technických pasáží, to je mi stylově příliš vzdálené, ale člověk by měl vítat každou možnost zamyslet se nad dosavadními dovednostmi a přidat nějaké nové. Teba už jen onen základní princip s těžištěm uprostřed kola – nikdy jsem si tak názorně neuvědomil, že těžiště přesunutě dozadu může v některých pasážích naopak výrazně uškodit zhoršením ovladatelnosti předního kola. Teď už stačí pouze začlenit tento nový poznatek do svého jízdního stylu. Určitě se o to pokusím.



Vedení smyku

Ve většině zatáček nalezneme různé opěrné body – kameny, kořeny, vyjeté koleje a podobně. Jejich rozmístění je důležité zohlednit při hledání ideální dráhy, protože nám mohou pomoci při vedení stopv. Smyk se snažíme provést plynule bez přerušení. těžiště zůstává unrostřed kola

VYSSI SKOLA JIZDY



Výjezd ze zatáčky

Smyk ukončíme přesunem těžiště vzad. Tím se také dostaneme do ideální pozice pro přípravu ke zdolání dalších pasáží nebo pro šlapání. Smyk ukončujeme v okamžiku, kdy je kolo nastaveno po směru další jízdy. Jakékoli přetáčení průjezd zatáčkou zpomaluje a je tedy neefektivní.



Průjezd zatáčkou s nohama na pedálech

Tento způsob lze doporučit až v okamžiku, když jsme pomocí smyku našli hranice své a svého materiálu. Zcvaknutí v pedálech zřejmě již nestačíme zareagovat na z povrchu utržené přední kolo a čeká nás nepříjemný pád. Způsob provedení je ale velmi podobný předchozímu případu – těžiště je v průběhu zatáčení rovněž uprostřed kola. Ještě důležitější je zde správná volba stopy, protože jedeme-li „na hraně“, není moc prostoru pro korekce směru v průběhu zatáčení. Na fotografii si všimněte vzájemné polohy Michala a jeho kola – kolo je naklopeno více než jezdec. Nakloníme-li totiž pouze kolo a jezdec zůstane v relativně vzpřímené poloze, je umožněna lepší kontrola v průběhu zatáčení a zároveň je tím usnadněn řízený smyk. Charakteristické chování kola v této poloze si můžete nejlépe vyzkoušet na asfaltu. Pokud se nakloníme pod stejným úhlem jako kolo, nemůžeme v případě ztráty přilnavosti pláště nijak reagovat. Při správném klopení kola pak směřuje hola vnitřní nohy kolmo vzhůru. „To je nejen efektivní, ale i efektivní, a o to tu jde vlastně nejvíc.“ zakončuje s nadsázkou naši lekcí Michal.

