



Copyright © 2013 by Rodale Inc.
Translation © Dalibor Míček, 2014
Copyright © ALPRESS, s. r. o.

Všechna práva vyhrazena.

Žádnou část knihy není dovoleno užít
nebo jakýmkoli způsobem reprodukovat bez písemného
souhlasu držitele práv, s výjimkou krátkých citací
nebo odkazů, které tvoří součást kritického hodnocení.

Z anglického originálu 1000 BEST ALL-TIME TIPS
přeložil Dalibor Míček

Fotografie:

Mitch Mandel, Thomas McDonald, Bruce Boyer (strana 54), Chris Hinkle
(strana 51), Beth Bischoff (strana 158), Brad X Pictures (strana 164)

Redakční úprava Lukáš Foldyna

Grafická úprava obálky Tomáš Řízek

Vydalo nakladatelství Alpress, s. r. o., Frýdek-Místek,
v edici Klokan, 2014

shop@alpress.cz

Vydání první

ISBN 978-80-7633-268-3

ÚVOD

Chcete se stát lepším cyklistou? Jezděte na kole. Je to jeden z nejkrásnějších sportů. Pokaždé když šlápnete do pedálů, když vyjedete na vrchol stoupání, vyhnete se díře v silnici, přejedete kámen nebo přeskočíte kořen, stáváte se lepším cyklistou.

Ovšem každému občas přijde vhod nějaká ta pomoc či rada. Právě to je účel této knihy. Na následujících stránkách najdete 1100 možností, jak zlepšit svou cyklistickou techniku, dozvíte se tipy a triky sesbírané od desítek nejlepších a nejzkušenějších cyklistů světa.

Ať už jste silniční závodník, který si holí nohy, závodní sjezdař na horském kole, anebo začátečník či sváteční jezdec, který si o víkendu zajede na kole do kavárny, určitě zde najdete spoustu dobrých rad. Čtěte a potom hurá do sedla!

30 tipů pro bezpečnost v silničním provozu

Cyklistika patří k nejbezpečnějším a nejkrásnějším způsobům dopravy. Přidejte k tomu kladný vliv na zdraví a můžete tento sport postavit na samotný vrchol žebříčku volnočasových aktivit. Pochopitelně je při jeho provozování třeba brát ohled na dvoutunová SUV – to je zkratka pro „sportovně užitková vozidla“, může to však také znamenat „Squashed Under Vehicle“ = „rozdrcený pod automobilem“. Využijete-li našich rad, vyhnete se druhé možnosti výkladu této zkratky.

1] Když vás řidič nevidí, nemůže se vám vyhnout. Za dne si oblékejte jasné barvy (zvažte červenou, oranžovou, žlutou a bílou), dbejte, ať je vaše kolo vpředu i vzadu vybaveno odrazkami a řádným osvětlením, zejména po setmění (ale i před svítáním, pokud jste tak aktivní, že jezdíte už brzo ráno).

2] Jezděte defenzivně, ne však ustrašeně. Na své místo na vozovce máte právo, tak ho využijte. Předvídejte situace a jezděte s potřebnou mírou sebejistoty, aby bylo vidět, že víte, co děláte. Motoristé pak budou vědět, co od vás mohou očekávat, a rádi s vámi budou sdílet silnici.

3] Vždycky se snažte navázat s řidiči kontakt pohledem. Pokud se nedívají přímo na vás, existuje možnost, že vás nevidí. Vizuální kontakt a předvídatelná jízda zvýší vaši bezpečnost.

4] Základním pravidlem bezpečnosti v silničním provozu je viditelnost.

A ta nespočívá jen v tom, co si oblečete, a ve fungujícím osvětlení vašeho kola za šera. Na silnici, kde nejsou krajnice, jezděte zhruba ve stopě pravých kol automobilů, abyste nesplynuli se scénérií podél trasy. Navíc získáte přibližně metrový odstup od okraje vozovky, a tím i prostor pro nouzové manérování, například při vyhýbání se výmolům nebo při silných poryvech větru.

5] I ten nejsvědomitější cyklista tu a tam poruší pravidla silničního provozu. Jezdíte-li ve skupině, dávejte ostatním dobrý příklad, a pokud někdo zásady bezpečné jízdy soustavně porušuje, prostě s ním nejezděte. Kromě jiného to znamená držet se mimo chodníky pro pěší a neprojíždět jednosměrnými ulicemi v protisměru, pokud to není cyklistům dovoleno. Vůbec nejlíp uděláte, když si budete vybírat cesty budované s ohledem na cyklisty nebo přímo cyklostezky. Google se snaží zařadit cyklistické trasy do svých mapových aplikací.

6] Hledáte-li nejlepší trasy v neznámém městě či jeho okolí, vynikajícím zdrojem informací jsou místní cyklisté. Zastavte u prvního cykloobchodu a požádejte o radu, čerpejte z této studnice znalostí. Mnohá města nabízejí informace o silnicích s vyhrazenými pruhy pro cyklisty. Bez ohledu na cíl cesty si musíte být jistí, kudy jedete, a pozorně vnímat okolí. Mějte oči otevřené, abyste se mohli plynule zařadit do svého jízdního pruhu. A musíte-li se vyhýbat překážkám, neměňte náhle směr jízdy, protože byste mohli snadno skončit pod koly řidiče, který se domníval, že má dost místa, aby vás bezpečně objel.

7] Zvolenou trasu si předem prozkoumejte, třeba ji projedte autem. Všimněte si, jak jsou široké krajnice, zapamatujte si jízdni pruhy a stezky vyhrazené cyklistům, ověřte si kvalitu vozovky a odhadněte všechna rizika a zdroje ohrožení. Pokud shledáte, že je trasa nebezpečná, vyhledejte jinou a jedte vedlejšími silnicemi.

8] V dopravní zácpě se držte uprostřed jízdniho pruhu. V hustém provozu se cyklista dokáže pohybovat stejně rychle, a mnohdy dokonce rychleji než motorová vozidla. Proto se nedržte těsně u obrubníku či krajnice, kde vás není tak dobře vidět a řidiči se obvykle snaží kolem vás proklouznout.

9] Udržujte si dostatečný odstup od stojících nebo zaparkovaných automobilů, abyste nenarazili do náhle otevřených dveří. Pravděpodobně uslyšíte zezadu netrpělivé troubení. Někteří řidiči totiž nechápou, proč neuhnou doprava a neumožníte jim vás předjet. Nenechte se zastrašit a držte pozice. Houkačka znějící v uchu bolí méně než dveře v obličejí a příležitost uhnout se dříve či později objeví.

10] Nesnažte se získat čas předjížděním řidičů stojících na červenou zprava. Zákon to sice nyní umožňuje, ale pořád hrozí nebezpečí náhle otevřených dveří na straně spolujezdce. Kromě toho tím dráždíte řidiče,

kteří vás budou muset zase předjíždět, až naskočí zelená.

11] Když zastavujete na červenou, přesuňte se do středu jízdního pruhu. Zabráníte tím řidičům moto-

rových vozidel, aby vklouzli vedle vás a uzavřeli vás mezi obrubníkem a svým vozidlem. Až naskočí zelená, rozjeďte se na svou normální rychlost, a teprve potom zajedejte k pravému okraji vozovky.

12] Kolem nepravidelně zaparkovaných automobilů, zejména těch stojících paralelně v druhé řadě, jeďte přímo, nevjíždějte do mezer mezi nimi. Řidiči nemusí očekávat, že se náhle vynoříte přímo před nimi, a navíc nikdy nevíte, co vás v mezeře čeká – může tam číhat například otevřený kanál.

DOJÍŽDĚNÍ DO PRÁCE NA KOLE BEZ VÝMLUV

Proč dojíždět do práce na kole? Důvodů je celá řada. Ušetříte za pohonné hmoty, za jízdenky či parkovné. Příval endorfinu vyvolaný tělesnou námahou uvede vaši mysl do stavu připravenosti vypořádat se s nároky pracovního dne. Prospějete životnímu prostředí. A získáte lepší kondici. Sami vidíte, že dojíždění do práce na kole vsutku přináší četné výhody. Přesto mnozí lidé vidí v této činnosti aktivitu, kterou je lépe přenechat zarytým environmentalistům a ubohým „sockám“, které nemají peníze na auto a benzin. Hodte tyto předsudky za hlavu. Pokud bydlíte do patnácti kilometrů od svého pracoviště (což je případ většiny z nás), existuje jen málo důvodů, které by vám bránily jezdit do práce na kole. Přečtěte si následující řešení nejběžnějších a nejoblíbenějších výmluv týkajících se dojíždění.

1. **VÝMLUVA:** Jezdit na kole v dopravní špičce je nebezpečné.

ŘEŠENÍ: Obvykle je možné dojet z domu do práce méně ucpanými vedlejšími silnicemi a ulicemi. Možná vám cesta potrvá o pár minut déle, ale přinese vám více radosti a lepší rozcvičku.

2. **VÝMLUVA:** Nemůžu si dovolit speciální kolo na dojíždění.

ŘEŠENÍ: Používejte stávající bicykl nebo si kupte ojetý. Důležitá není váha, ale spolehlivost. Pro každodenní ježdění po městských ulicích se výborně hodí staré neodpružené horské kolo, případně silniční nebo trekinkové kolo, které má mezi vidlicemi dostatek místa pro širší pneumatiky.

3. **VÝMLUVA:** Nemám doma pro úschovu kola dost místa.

ŘEŠENÍ: Zejména v zahraničí jsou v mnohých velkých městech zřízeny levné půjčovny anebo systémy sdílení jízdních kol, které fungují v návaznosti na městskou hromadnou dopravu. Snad brzy vzniknou i u nás a pak bude možné těšit se z výhod cyklistiky bez nutnosti skladovat a udržovat vlastní kolo.

4. **VÝMLUVA:** Musím chodit do práce slušně oblečený/oblečená a nemůžu si vozit šaty v přívěsné brašně nebo v košíku na nosiči.

ŘEŠENÍ: Jeden den jeďte do práce autem, přivezte si čisté šatstvo na celý týden a špinavé odveďte domů. Anebo se rozhlédněte v obchodech. Řada výrobců, například Outlier, Rapha, Betabrand nebo Levi's, nabízí oděvy vhodné do práce i na kolo. Jejich produkty jsou slušivé a ušité z rychle schnoucích tkanin, které snadno odvádějí vlhkost.

5. **VÝMLUVA:** Nemám možnost se po příjezdu do práce osprchovat.

ŘEŠENÍ: K osobní hygieně použijte žínku, deodoranční mýdlo a běžné umývadlo na toaletě. Případně navlhčete žínku tekutinou s vysokým obsahem denaturovaného lihu a otřete se. Zchladíte tak tělo a spolehlivě zahubíte všechny mikroorganismy, které způsobují tělesný zápach.

6. **VÝMLUVA:** Po příjezdu do práce nemám kolo kde bezpečně uložit.

ŘEŠENÍ: Rozhlédněte se po pracovišti. Třeba narazíte na úklidovou komoru nebo nějaký zastrčený koutek, dobře poslouží i kotelna. Bicykl mů-

žete ukládat také u příbuzného nebo známého, který bydlí poblíž, případně v cykloobchodě nebo ve vedlejším podniku, který přistupuje k cyklistům vstřícněji.

7. **VÝMLUVA:** Rád si přispím, a kdybych jezdil na kole, musel bych vstávat dřív.

ŘEŠENÍ: Několik minut spánku navíc vás zdaleka neosvěží tolik jako svižná ranní vyjížďka. A večerní návrat vás natolik uvolní, že budete snadněji usínat a tvrději spát. Dejte přednost kvalitě před kvantitou.

8. **VÝMLUVA:** Kvůli rozvržení pracovní doby bych musel/musela jezdit potmě.

ŘEŠENÍ: Oblečte si barevné šaty s reflexními prvky, dbejte na řádné osvětlení jízdního kola, které ostatně patří k povinné výbavě, a volte trasy s fungujícími pouličními lampami. Bezpečnostní reflexní vesta stojí pár korun a snadno ji schováte do kapsy.

9. **VÝMLUVA:** Nerad jezdím za chladu, deště či sněžení.

ŘEŠENÍ: Když leje jako z konve nebo se spustí vánice, nechte kolo doma. Ale může se pochopitelně stát, že si vás cyklistika získá a začnete uvažovat o nákupu nepromokavé soupravy, pořádných rukavic, uzavřených sportovních obuvi, termoprádla a teplých ponožek. Na horská kola lze dokonce zakoupit i pláště s hroty, které umožní jízdu po zledovatělém a zasněženém povrchu.

10. **VÝMLUVA:** Pro jízdu na kole to mám do práce moc daleko.

ŘEŠENÍ: Do rozumné vzdálenosti od pracoviště dojeďte autem, zaparkujte a pokračujte na kole. K místu, kde máte bicykl uschován, můžete dojet i vlakem nebo autobusem. Poohlédněte se po dobře osvětleném parkovišti. Jinou vhodnou možností nabízí systém sdílení kol. Část cesty prostě absolvujte na čtyřech kolech a na poslední úsek přeseďte na jednostopé nemotorové vozidlo.

11. **VÝMLUVA:** Mám to do práce moc blízko na to, aby se vyplatilo sedat na kolo.

ŘEŠENÍ: Zvolte delší trasu, nejraději uprostřed přírody.

12. **VÝMLUVA:** Když budu dojíždět do práce na kole, lidi si o mně pomyslí, že jsem blázen.

ŘEŠENÍ: Možná, ale co na tom? Někteří posměváčci vás s největší pravděpodobností budou tajně obdivovat, protože děláte něco, co je zdravé, ekonomické a šetrné k životnímu prostředí. Kdo ví, třeba se stanete dobrým příkladem někomu, kdo se také připojí ke komunitě dojíždějících do práce na kole.

13] Vyvarujte se tří nejběžnějších řidičských chyb, které ohrožují cyklisty:

- odbočování vlevo před přijíždějícím cyklistou, který projíždí křižovatku rovně,
- nerespektování dopravní značky stop, dej přednost v jízdě a vjetí přímo před cyklistu,
- předjetí cyklisty a okamžité odbočení doprava, při němž zkřížíte jeho dráhu.

14] Máte-li na křižovatce přednost v jízdě,

neprojíždějte ji setrvačností a nepřestávejte šlapat, jinak by se řidiči mohli domnívat, že stihnou projet před vámi. Šlapejte do pedálů, ale buďte připraveni pohotově zabrzdít.

15] Používejte sluch jako systém včasného varování. Mezi akustická upozornění na nebezpečnou situaci patří řvoucí nebo naopak utichající motor, kvílení pneumatik, skřípot v rychlostní skříni při podřazení nebo hlasitá hudba.

16] Pomozte cyklistům získat respekt řidičů tím, že budete důsledně dávat nataženou paží znamení o změně směru jízdy, o přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého a o zastavení. Levou paží signalizujete odbočení doleva a brždění (dlaň natočená dozadu a paže směřuje šikmo dolů). Odbočení doprava avizujte pravou paží. Na prastarý způsob, kdy se odbočení vpravo signalizovalo levou paží ohnutou v lokti vzhůru, zapomeňte. Pochází z doby, kdy automobily nebyly opatřeny blinkry a řidiči pochopitelně nedosáhli ze svého místa k pravému okénku.



17] Dívejte se zadními okny do kabin zaparkovaných automobilů – díky tomu můžete zaregistrovat řidiče, který se chystá vyjet od obrubníku nebo otevřít dveře. Anebo postřehnout chodce, který prochází mezerou mezi vozidly a chce vstoupit do vozovky.

18] Když vidíte, že ve vedlejší ulici stojí automobil, sledujte jeho přední kola. Tak nejspíše zaznamenáte i malý pohyb dopředu. Pokud se kola skutečně pohnou, připravte se zabrzdit nebo vyhnout, případně řidiče upozornit hlasitým výkřikem.



19] V provozu nepoužívejte jako zvukové výstražné znamení žádné zvonce, trumpety nebo píšťaly. Trvá příliš dlouho, než vydají zvuk, který navíc bývá málo slyšitelný. Výkřik je okamžitý, nepotřebujete k němu ruce a rychle upoutáte pozornost. (Zvonek do povinné výbavy jízdního kola nepatří, i když policisté jeho použití doporučují.)

20] Napadlo-li vás, že jízda na kole ve znečištěném městském ovzduší ohrožuje zdraví, zhluboka vydechněte a zachovejte klid. Vědecká studie prokázala, že cyklistika v ulicích

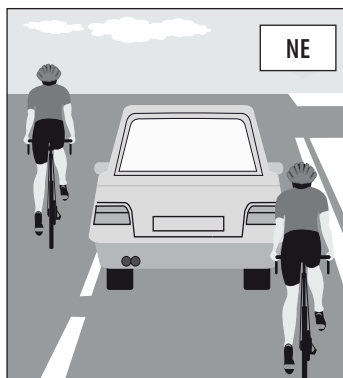
New Yorku ničí plíce mnohem méně než kouření, dokonce i než pobyt v zakouřené místnosti. Obsah oxidu uhelnatého v krvi poslíčků používajících kolo v centru Manhattanu ve skutečnosti během dne klesal, což vedlo některé vědce k úvahám, že zrychlené a prohloubené dýchání při fyzické námaze může vypuzovat škodliviny z plic.

21] Vždy se dívejte především tam, kam hodláte jet. Možná to zní jako samozřejmost, ale když se vyhýbáte dírák ve vozovce (u nás tak častým), zaběhnutým psům a kočkám nebo jiným překážkám na silnici, snažte se hledět na bezpečnou trasu. Vyhněte se také slepým místům v zorném poli řidičů motorových vozidel, viz obrázek níže.



22] Vyhněte se obscénním gestům nebo sprostým nadávkám, a to i v těch vzácných chvílích, kdy vás motorista záměrně obtěžuje. Může se vám zdát, že ho tím trestáte, ovšem psychologové tvrdí opak. Ve skutečnosti tím neukázněnému řidiči sdělujete, že uspěl, což jej povzbudí k tomu, aby své nevhodné počínání opakoval.

23] V podobných případech ovšem neuhýbejte pokorně ze silnice. Ústup prozrazuje, že jste se nechali zastrašit, což je pro neukázněného řidiče jiná forma odměny. Nejlepší reakcí je v těchto případech neudělat vůbec nic. Jděte dál, jako kdyby se nic nestalo. Konfrontací s nepřátelskou obsluhou velkých plechových



krabic nic nezískáte. Když si nezchladí žáhu na vás, třeba to nezkusí ani s dalším cyklistou, kterého uvidí.

24] Pokud vám řidič, jenž vás ohrožuje, umožní třeba jen krátký pohled na registrační značku svého vozidla, zastavte a telefonicky informujte nejbližší policejní oddělení. V duchu si poznávací značku opakujte, abyste ji nezapomněli.

25] Užitečnou dovedností v silničním provozu je „rychlé vybočení“. Tento úhybný manévr dokáže odvrátit nehodu v případech, kdy vás předjíždí automobil a okamžitě se zařazuje před vás, takže vám zkříží dráhu. Pomáhá i tehdy, kdy protijedoucí vozidlo prudce odbočí doleva a neposkytne vám dost času zabrzdít. Rychlé vybočení se provádí tak, že na jeho počátku mírně stočíte říditka doleva a hned nato je strhnete doprava, čímž se zařadíte vedle automobilu a vyhnete se srážce. Manévr zprvu raději nacvičujte na měkkém povrchu, na louce nebo písčité stezce v parku.

26] Dávejte pozor na oslňující sluneční záření, zejména když jedete v hustém provozu časně ráno nebo pozdě odpoledne. Při slunci visícím nízko nad obzorem řidiči cyklistu snadno přehlédnou. Pokud je to možné, změňte trasu, abyste nejeli proti sluníčku.

27] Vozíte-li na říditkách zpětné zrcátko, nezapomínejte, že podobně jako v automobilu má i ono takzvané slepé místo. Před vybočením do levého pruhu nebo odbočením vlevo se proto ohlédněte, abyste si byli sto procentně jisti, že vás nikdo nepředjíždí. Zleva se totiž může blížit vozidlo nacházející se mimo zorné pole zrcátka.

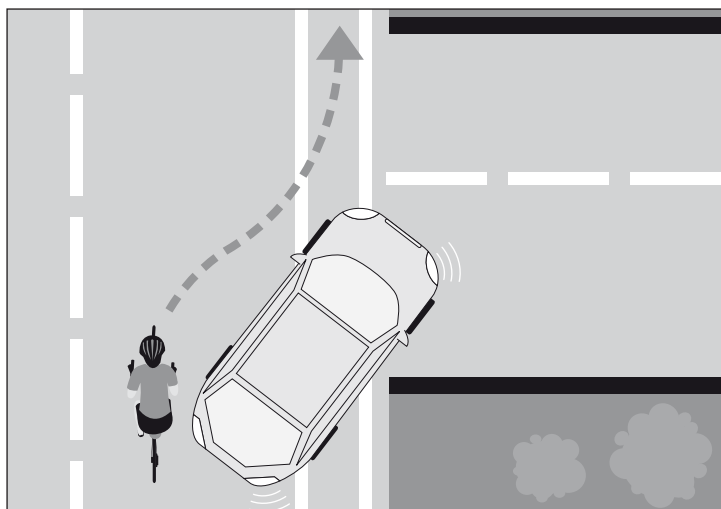
28] Používejte zpětné zrcátko. Má ho každé jiné vozidlo účastníci se silničního provozu, tak proč přivádět na bicyklu sám sebe do nevýhodné situace. Zrcátko vás nepřetržitě informuje o dění za vašimi zády, aniž riskujete vybočení z jízdní dráhy při ohlédnutí – ruce totiž mimovolně následují pohyb hlavy. Zpětná

zrcátka se vyrábějí v mnoha typech a provedeních a lze je upevnit na řídítko, na přilbu nebo na brýle.

29] Největší riziko hrozí v silném provozu nebo v hustě obydlených rušných

částech měst. Naučte se sledovat nejen situaci před sebou, ale i v postranních uličkách a na příjezdových cestách, odkud může vyjet motorové vozidlo, vyběhnout dítě nebo vyskočit domácí mazlíček.

30] Když automobil jedoucí před vámi odbočuje doprava, neobjíždějte ho, jak to dělá cyklista na obrázku. Místo toho zpomalte, zůstaňte v jízdním pruhu pro cyklisty, počkejte, až vozidlo odbočí, a pak pokračujte v jízdě.



38 tipů pro dokonalou jezdeckou pozici

Ví to Bradley Wiggins. Stejně tak Taylor Phinney. A také Tejay van Gardener. Ptáte se, co tito slavní profesionální cyklisté vědí? Že nejdůležitější je dokonale padnoucí jízdní kolo. A je úplně jedno, jestli bojujete o žlutý trikot při Tour de France, nebo o právo chlubit se vítězstvím v místní Tour de hospoda Na Růžku. Pravdou zůstává, že špatně padnoucí kolo je pokázkou na bolest, zranění, frustraci a slabý výkon. Pamatujte: ideální jezdecká pozice vychází z úpravy jízdního kola tak, aby odpovídalo vašemu tělu, nikoli naopak. S využitím následujících rad dosáhnete toho, že vaše jízda bude pohodlnější (a možná i rychlejší).

SILNIČNÍ KOLO

1] Vyhýbejte se cyklistickému rigor mortis. Paže jsou uvolněné a ohnuté v lokti, aby dokázaly absorbovat nárazy a zamezily náhlému vybočení, když vjedete do díry či výmolu. Čím uvolněnější budete, tím rychleji dokážete reagovat na nebezpečnou situaci.

2] Paže by měly kopírovat linii těla, ne vlát do stran. Vaše poloha bude kompaktnější a aerodynamičtější.

3] Většina začínajících silničářů trpí bolestmi svalů horní poloviny těla. Klíčová rada zní: nehýbejte trupem. Představte si, kolik kalorií jste spálili při náklonech do strany, které doprovázely

každé šlápnutí do pedálu při čtyřicetikilometrové vyjížďce. Nechtěli byste tuto promarněnou energii raději využít pro zrychlené šlapání nebo delší jízdu?

4] Až se dostaví únava, pozor na naklánění se dopředu nebo hrbení. Občas přehodte na těžší převod a postavte se do pedálů. Tím zabráníte ztuhlosti zad a stehen.

5] Vyvarujte se přílišného sklánění hlavy. Z bezpečnostních důvodů neustále sledujte dění kolem sebe a hlavně před sebou a dívejte se co nejdál. Čas od času uvolněte krční svaly kroucením hlavou nebo jejím nakláněním do stran.

6] Uvolněte sevření řídítek. Na rovné silnici s dobrým povrchem a nulovým provozem si nacvičte přehazování rukou na řídítkách. Tímto trikem nejen zmírníte svalové napětí, ale také snížíte množství a intenzitu vibrací přenášených z vozovky do vašeho těla.

7] Občas změňte polohu rukou. Při rychlé jízdě nebo jízdě z kopce držte pevně konce nebo ohyby „beranů“, při rekreačním tempu položte ruce třeba na kryty brzdových pák. Během dlouhých stoupání sedte vzpřímeněji s rukama na horním ramenu řídítek. Tato poloha vám usnadní dýchání. Když stojíte v pedálech, držte se lehce krytů brzdových pák a mírně kývejte tělem do stran v souladu se šlapáním. Ale palec ať vždy obemyká spolu s alespoň jedním prstem řídítka či kryt brzdy, aby vám při nečekaném nárazu nevy- padla řídítka z rukou.

8] Šířka řídítek by se měla shodovat s vaší šířkou v ramenou. Mírně širší rozpětí usnadní dýchání. Některé typy beranů se vyznačují větším „poklesem“, výškovým rozdílem mezi oběma rameny, který usnadní ucho- pení oblouku mohutnějším dlaním. Natočte řídítka tak, aby spodní rameno směřovalo vodorovně, případně mírně dolů k náboji zadního kola.

9] Brzdové páky lze po oblouku řídítek posu- nout do polohy, která je opti-

málním kompromisem mezi snadným bržděním a pohodl- ným opíráním o jejich kryty. Vyzkoušejte různé pozice, počínaje umístěním brzd na horní části řídítek.

10] Představec nastavte výškově tak, aby se horní rovina řídítek nachá- zela dva až tři centimetry pod horní rovinou sedla. Budoucí závodníci dají před- nost nižší poloze kvůli lepší aerodynamice, kdežto rek- reační jezdci zvolí raději vyšší pozici řídítek, která jim umožní vzpřímenější posez, a tím ulehčí namáhání dolních partií zad. A jako vždy – poslouvejte své tělo a podle něho upravte kolo.

11] Kombinované rozměry horní trubky rámu a představce, které určují váš „dosah“, se mění v závis- losti na vaší anatomii a ohebnosti těla. Všeobecně platné řešení neexistuje, proto neváhejte, experimentujte a nebojte se investovat trochu času a peněz, abyste dosáhli optimálního nastavení. Tyto rozměry totiž více než které- koliv jiné ovlivní vaše pohodlí při jízdě na kole. Pro začátek

je dobré si uvědomit, že když pohodlně sedíte s lehce pokrčenými lokty a rukama na brzdových krytech, měla by příčná tyč řídítek zakrývat náboj předního kola. Poloha těla bude

relativně vzpřímená. Časem možná přejdete k delšímu představci, abyste snížili záda a zlepšili aerodynamiku, zejména když se rozhodnete pro závodní cyklistiku.

ZBAVTE SE BOLESTI: PROBLÉMY, PŘÍČINY A ŘEŠENÍ

1. **PROBLÉM:** Bolest v přední části kolena (kolem česky).

PRAVDĚPODOBNÁ PŘÍČINA: Příliš nízké sedlo.

MOŽNÉ ŘEŠENÍ: Zvedejte sedlo po dvou milimetrech, až bolest vymizí.

2. **PROBLÉM:** Bolest v zadní části kolena (v kolenní jamce).

PRAVDĚPODOBNÁ PŘÍČINA: Příliš vysoké sedlo vás při každém šlápnutí do pedálů nutí nepřiměřeně natahovat nohy.

MOŽNÉ ŘEŠENÍ: Vzpomeňte si na pravidla pro správnou výšku sedla a případně ho snižte.

3. **PROBLÉM:** Bolest krku/šíje.

PRAVDĚPODOBNÁ PŘÍČINA: Jste příliš natažení. Buď máte moc dlouhý představec, nebo sedlo moc vzadu, případně příliš nízká řídítka.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ: Nahradte představec kratším nebo posuňte sedlo dopředu. Můžete také zvýšit řídítka použitím kratšího, vzhůru zahnutého představce nebo jeho podložním.

4. **PROBLÉM:** Znecitlivěné ruce.

PRAVDĚPODOBNÁ PŘÍČINA: Přenášíte na ruce moc velkou část své váhy, protože máte řídítka umístěna příliš nízko, sedlo posazené moc dozadu

nebo sklopené dolů, případně máte natolik vytočená zápěstí, že dochází ke skřípnutí nervů.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ: Vložte pod představec podložky, případně použijte kratší nebo zvýšený představec. Srovnejte sedlo. Soustřeďte se na uvolněný úchop, nevykrucujte zápěstí a často měňte polohu rukou. Investujte do nových řídítek a rukavic.

5. **PROBLÉM:** Bolest dolní části zad.

PRAVDĚPODOBNÁ PŘÍČINA: Jste příliš natažení nebo máte jednu nohu delší než druhou, ať už z důvodu nerovnoměrného vzrůstu kostí, nebo v důsledku svalové disproporce ve stehnech či lýtkách.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ: Začněte stejně jako v případě bolesti krku. Nahraďte představec kratším nebo zvýšeným. Když to nepomůže, poraďte se s odborníkem, který dokáže problém diagnostikovat a vyléčit.

6. **PROBLÉM:** Pálení nebo mravenčení chodidel.

PRAVDĚPODOBNÁ PŘÍČINA: Nepadnoucí obuv nebo nesprávně namontovaný nášlapný systém. Boty mohou být příliš těsné, zámky nášlapného systému nesprávně umístěné. Příčinou může být i špatné držení těla nebo vytáčení chodidel.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ: Lehce povolte tkaničky obuvi nebo posuňte zámky nášlapného systému o dva milimetry dozadu, aby se lépe rozložil tlak. Pokud problém přetrvává, zkuste speciální vložky do bot.

7. **PROBLÉM:** Znecitlivění nebo bolest od sedla.

PRAVDĚPODOBNÁ PŘÍČINA: Je třeba změnit polohu sedla nebo samotné sedlo. Jinou příčinou mohou být příliš nízká řídítká, která vás nutí vytáčet pánev, abyste na ně dosáhli.

MOŽNÁ ŘEŠENÍ: Pomocí podložek zvyšte řídítká, srovnejte sedlo nebo upravte jeho vzdálenost od řídítek. Možná budete potřebovat jiné sedlo. U správně padnoucího sedla by váha těla měla spočívat na sedacích kostech, ne na měkkých tkáních.

12] Sedlo by mělo být vodorovné, což ověříte přiložením vodováhy po jeho délce, případně můžete zkusit některou aplikaci, kterou si zdarma stáhnete do chytrého mobilního telefonu. Pokud sedíte ve větším (závodnickém) předklonu a používáte loketní opěrky (nástavce), může být pohodlnější sedlo mírně skloněné dopředu. Přílišný náklon však způsobí sklouzávání a budete na ruce přenášet moc velkou váhu.

13] Určení velikosti rámu je složité, protože různí výrobci používají různé měrné systémy. Většinou se přiklánějí k centimetrům, měřeným od osy středového náboje ke středu nebo svrchní hraně horní trubky („štangle“) rámu. Zvyšující se obliba kompaktní konstrukce rámu, která se vyznačuje značným sklonem horní trubky, však vnesla do této problematiky trochu zmatku. Naše rada zní: vždy si vyberte to, co je pro vás nejpohodlnější.

14] Pro výpočet výšky sedla existuje celá řada vzorců, ale k jejímu nastavení nemusíte být matematici. Koleno nohy spočívající na pedálu v dolní úvratí by mělo být mírně pokrčené, jak ukazuje obrázek, a když šlapete, neměli byste se kývat v bocích (při pohledu zezadu). Todd Carver, ředitel oddělení pro ergonomii firmy Retül, doporučuje pro nalezení optimální výšky sedla upevnit bicykl do stojanu nebo ho opřít o zeď. Potom se vyhoupněte do sedla a svěste obě nohy. Při správné výšce sedla byste se měli podpatkem sotva dotýkat pedálu v dolní úvratí. Pokud vás při jízdě bolí kolena v přední části, o kousek sedlo zvyšte. Cítíte-li bolest v kolenních jamkách, sedlo naopak malinko snižte. Výšku měňte po dvou milimetrech, abyste nohy a kolena zbytečně nenamáhali.



15] Pro určení správné polohy sedla v předozadní ose se pohodlně usadte na jeho střed a kliky pedálů natočte do vodorovného postavení. Od česky kolene vysunutého dopředu spusťte svislici – měla by se dotýkat předního konce kliky. Této neutrální pozice byste měli dosáhnout tak, že povolíte svorku (svorky) držící sedlové ližiny a posunete sedlo dopředu nebo dozadu. Trialoví či terénní jezdci nebo silniční specialisté někdy nechávají svislici spadnout centimetr až dva za konec kliky, čímž zvýší šlapací sílu při těžších převozech. Dráhoví cyklisté dávají naopak přednost předsunutější pozici pro dosažení vyšší rychlosti nohou. A mějte na paměti, že špatný či bolestivý úchop řídítek se upravuje délkou představce, nikoli posunutím sedla dopředu nebo dozadu.

16] Poznávacím znakem výborného cyklisty jsou rovná záda. Tomu musí odpovídat správná kombinace výšky rámu a délky a polohy představce, ale nutná je také dostatečná pružnost a ohebnost těla v bocích. Při jízdě se snažte posouvat boky dopředu. Představujte si, že se chcete břichem dotknout horní trubky rámu. To vám pomůže nehrbit záda.

17] Posunutím sedu dopředu či dozadu zatěžujete různé svalové skupiny. Může to pomoci při dlouhých stoupáních, kdy necháte některé svaly krátce odpočívat. Posun kupředu zatíží čtyřhlavé svaly přední

části stehen, posun dozadu zatíží podkolenní a hýžďové svaly.

18] Při chůzi bosky v písku nebo po okraji plaveckého bazénu si všimněte polohy chodidel. Někteří lidé mají prsty nohou obrácené dovnitř, jiní ven. Abyste zabránili poranění kolene, snažte se natočit zámek nášlapného systému tak, aby odpovídal přirozenému postavení chodidla. Při vyjíždkách polohu nášlapu upravujte, dokud vám nebude dokonale vyhovovat, nebo tuto úpravu svěřte odbornému servisu. Nejlepším řešením pak je upínací systém, který umož-

ňuje volné (plovoucí) natáčení chodidla kolem svislé osy kotníku v rozsahu několika úhlových stupňů. Odpadá tak nutnost přesného nastavení. V předozadním směru umístěte nášlapný systém tak, aby se nejširší část chodidla nacházela přímo nad osou pedálu nebo kousek před ní.

19] Pokud se týká délky pedálových klik, žádné pevné pravidlo ne-

xistuje. Obecně lze říci, že pokud nosíte kalhoty s délkou vnitřního švu menší než 29 palců (74 cm), použijte kliky dlouhé 165 mm, pro vnitřní šev 29–32 palců (74–81 cm) kliky 170 mm, pro 33–34 palců (81–86 cm) kliky 172,5 mm a pro vnitřní šev delší než 34 palců (86 cm) kliky 175 mm. Délka kliky se měří od středů upevňovacích otvorů a bývá vyznačena na vnitřní straně.

20] Při nákupu nového jízdního kola dejte přednost modelu s vyšší trubící hlavy. Nechcete-li se věnovat závodní silniční cyklistice, která vyžaduje aerodynamičtější polohu těla (obrázek dole), delší hlavová trubice vám umožní vzpřímenější sezení, zvýší vaše pohodlí a stabilitu a usnadní ovládání kola. Mnozí výrobci nabízejí oba typy rámu, tedy jak s dlouhou, tak s krátkou hlavou, aby tomuto trendu vyhověli.

vysoká hlava



krátká hlava

