

## Jízda ve skupině

Tak se nám blíží začátek nové závodní sezony (pro mnohé již začal) a po několika letech neblahých zkušeností jsem se rozhodl k následující osvětě. Sice je koloběh z hlediska zatížení mnohem více podobný běhu, ale přeci jen z pohledu rychlosti a způsobu pohybu naopak cyklistice. A tady jsem doma. Proto odhazuji stud a bez skrupulí si zahraji „na chytrého“. Hned na úvod zmíním pro původem cyklistu docela zásadní rozdíl. Ten, kdo byl zvyklý se celý život orientovat citem a tzv. „podle zadního kola“ jezdce před sebou, tak bude při koloběhu nemilosrdně a velmi rychle vyléčen! Za zadním kolem koloběžky se objevuje a ještě ke všemu docela daleko a mnohdy i vysoko odrazová noha jezdce jedoucího před námi. Často při zášvihů končí těsně před naším obličejem, zvláště když se zároveň skláníme nad řídítky.

### NA TO POZOR!!!

Navíc střídavě na obě strany! Je více než nutné se naučit odhadnout, kdy jezdec před vámi bude měnit stojnou nohu. Nejnutnější je to v případě, že jedete skoro ve stejné stopě (dráze, trajektorii), tedy když fouká tzv. „do tlamy“. Zde se střetávají dva protichůdné požadavky. Být co nejbližší a tím při těsném závěsu ušetřit co nejvíce vlastních sil a požadavek na bezpečnost, tedy aby nás vpředu jedoucí jezdec díky naší chybě (on za to 100% nemůže, nemá oči vzadu) neskopnul z koloběžky.

Pozn.: Je z mnoha důvodů výhodné měnit nohu ve stejný okamžik a odrážet se stejnou nohou, jako jezdec před vámi. Zde ale výjimka potvrzuje pravidlo, je to o úhlu, který momentálně svírá směr větru a trať závodu a hledání té nejvýhodnější aerodynamické pozice, což je často kompromis mezi teorií a praxí, ovšem z důrazem na tu bezpečnost. Proto dávat pozor na tu změnu stojné nohy jezdce před vámi viz výše. Od toho se ta bezpečnost, či nebezpečnost odvíjí nejvíce.

Dalším zádrhelem je rychlý sjezd, kdy si nelze tzv. cyklisticky „přišlápnout“ a zajet si do „háku“ (závěs za jezdce jedoucím před námi), pokud z jakéhokoli důvodu chytíme „díru“ (vzdálenost mezi námi a jezdce před námi se začne zvětšovat a snižuje se ta výhoda jízdy v zákrytu), protože v rychlostech nad 35km/hod. se už nikdo pořádně neodrazí, spíš jen kopne „do prázdna“ a riskuje pád svůj, a když mluvíme o jízdě ve skupině, tak i pády těch, co jedou za ním.

Tím ale nepodobnost s cyklistikou končí, dále už lze s úspěchem využít léta prověřená a zažitá pravidla jízdy v „balíku“ (skupině, grupě, pelotonu).

Já upozorním jen na ta základní, víceméně bezpečnostní úskalí. Samotnou taktiku jízdy v balíku rozebírat nebudu, tu docela čtivě rozebírá Libor Matějka na webu [www.roadcycling.cz](http://www.roadcycling.cz) (zde do vyhledávače zadejte „Technika jízdy“ a nabídnou se vám minimálně 4 články), který doporučuji k přečtení všem, kdo si chtějí v průběhu závodu uspořít nějaké ty síly, aby věděli, jak se to dělá, a že společně jde všechno lépe, i když v tomto ohledu jsou koloběžky přeci jen odlišné a je to z důvodu nižší dosahované průměrné rychlosti, protože zde ten „hák“ není až takovou devizou, ale přesto zůstává významnou podporou.

## Co je to skupina

To záleží na úhlu pohledu, ale z hlediska bezpečnosti jízdy začíná už od dvojice, jakmile se jeden začne schovávat před větrem za druhého. No a pokračuje dále, až vzhledem k šířce

trati zaberou jezdci její celou šířku (začínáme mluvit o řadě, lajně) a za první lajnu se tvoří druhá (tady už platí trošku jiné zákonitosti, ale těch, o kterých se rozepisují dále, se to netýká, ty platí obecně) a najednou je z toho balík (u koloběžek alespoň na startu závodu).

## Vyježděnost

Je vlastnost, která je neoddiskutovatelně potřeba. A získává se jedině ježděním a to nikoliv ježděním o samotě, ale právě a jedině ježděním ve skupině. Cílem je zautomatizování vzorců chování v nenadálých situacích tak, abychom nad správnou reakcí nemuseli přemýšlet a vykonávali veškeré pohyby jaksi bezmyšlenkovitě automaticky, ale co víc, my se tím společným ježděním naučíme spoustu problémů předem odhadnout a budeme reagovat dříve, než situace nastane, nebo se naučíme těm nebezpečným situacím předcházet (intuitivně je vytušíte) tak dokonale, že ani nevzniknou.

## Slangové výrazivo

Jen pro upozornění a srozumitelnost následujícího textu. Dále používám (většinou v uvozovkách) zažitě výrazy z cyklistiky a v závorkách pomocí takto vložených vět se je většinou pokouším rovnou vysvětlit. Netvrdím, že ty výrazy nemohly v jiných částech republiky zdomácnět trochu jinak, tak prosím o shovívavost. Podstatný je ale jejich obsah a naše společná bezpečnost při pohybu, který máme rádi, či jsme si ho přímo zamilovali, že už bez něho nemůžeme být. Navíc může kdokoli z vás to výrazivo doplnit, či poupravit, proč ne.

## Střídání

Tady si bez skrupulí dovolím až na malou kurzívou označenou změnu citovat Libora Matějku:

„Proč vlastně střídáme? Při jízdě po rovině, ale také v mírném kopci je nejpodstatnějším odporem odpor aerodynamický. Tedy odpor, kdy *koloběžec* rozráží vzduch. Tento odpor se zvyšuje rychlostí jízdy (aerodynamický odpor roste čtvercem rychlosti) a je umocňován případným protivětrém. Jezdec, který udává tempo, tak musí překonávat tento odpor, jezdec na druhé a případně další pozici již má částečný zákryt a nemusí podávat tak velký výkon, jako ten první.“ konec citátu.

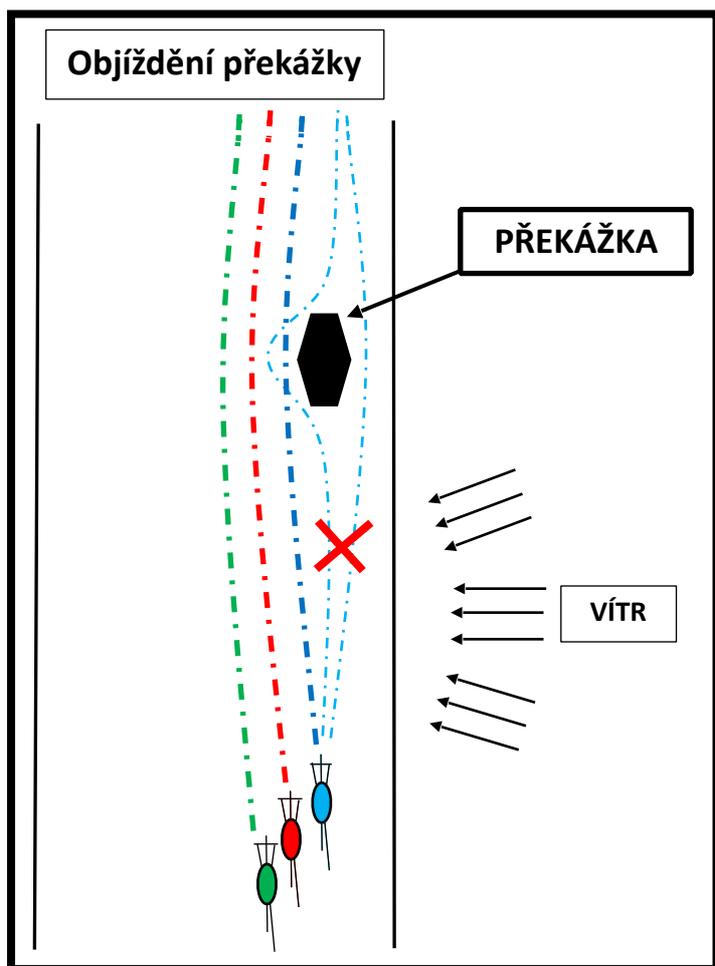
Pozn.: zákryt = hák (jízda v háku, závěsu)

Jen malinká poznámka k tomu střídání. Ten, kdo odstupuje z vedoucí pozice (chce střídat = skovat se za jiného), tak je zodpovědný za to, že:

1. odstřídá proti směru větru! (všimněte si řazení jezdců na obrázcích níže právě s ohledem na to, odkud fouká). Jak poznám, odkud fouká? Ten, kdo rozráží vzduch, tak to pozná velmi lehce dle toho, kterou tvář má studenější, tak z té strany fouká. Jinak lze využít pomůcek, od ohýbání trávy až po vyvracení stromů. Ti schovaní pak svoji správnou polohu v zákrytu registrují dle toho, kde mají na obou tvářích rovnoměrnou turbulenci vzduchu.
2. odstřídá v bezpečném okamžiku, tj. nikoli před zatáčkou, či na jejím vrcholu, ale za ní. Ne těsně před překážkou atp.
3. před samotným střídáním svůj úmysl naznačí (mírným zrychlením a poté vybočením, případně slovně, ukázáním pro nechápavé).

## Hodit vlnu

Na přiloženém obrázku jsou naznačeny světlemodrou čerchovanou čarou chybně zvolené trajektorie modrého jezdce na koloběžce. Pro výstrahu jsou ještě škrtnuté červeným křížem. Ta, která je ostře lomená vlevo těsně před překážkou s ostrým vrcholem, to je klasická „vlna“. Ta, která objíždí překážku zprava (překážka zůstává po levé ruce jezdce) je tou, která navede za námi jedoucího jezdce (zde červený) přímo na překážku. Jediné správné a bezpečné trajektorie jsou ty provedené tučnou, tmavou barvou. Jsou si navzájem podobné, jak vejce vejci.



„Hodit vlnu“ je velmi častý prohřešek nezkušených (ve skupině nevyježděných) jezdců. Přitom to mohou být sportovci, kteří už toho osamoceni najezdili více než dost. Problém spočívá právě v tom pojmu „osamocení“. Ono je totiž úplně něco jiného jezdit sám a myslet a konat tak, že odpovídám jen sám za sebe a v tom, když se jede společně s dalšími. I když správné návyky z jízdy ve skupině dokáží i v běžném silničním provozu ochránit zdraví a dokonce i život. O čem je řeč? O náhlé a tudíž nepředpokládané změně směru jízdy a to tak, že nově vybraná trajektorie prudce kříží trajektorii jezdce jedoucího za tím, kdo „vlnu“ hází. Lidově řečeno, když jedu na první pozici (skupiny, dvojice apod.) a nedávám pozor (ti za mnou ale spoléhají, na to, že ten první ze skupiny ten pozor dává = musí, protože jedině on má otevřený a nerušený výhled všemi směry) kudy, tak při nenadálém zpozorování překážky se jí na poslední chvíli vyhnou = hodím vlnu. A v tom je ten problém! Já se sice vyhnul, ale žádným způsobem jsem neupozornil ostatní na to, co chci udělat, protože jsem to díky své chybě

nestihnul. Co následuje? Z důvodu reakční doby se ten druhý možná ještě mému úhybnému manévru přizpůsobí, ale lekne se a preventivně „hodí vlnu“ většího rozsahu než já. A co ten třetí a další? Ti už hodí „držku“! Případně to „narovou“ do obrubníku, odstaveného auta nebo jiné překážky, do které budou těmi vpředu natlačeni.

Řešení je prosté. Vpředu jedoucí jezdec si nemůže dovolit dělat takovéto chyby. Jednoznačně a bezpodmínečně musí sledovat terén před sebou a ostatní na překážky dostatečně předem (před započítáním vyhýbacího manévru) upozorňuje ukazováním (není třeba dávat ruce s řídítek, stačí jen otevřít úchop řídítek a ukázat narovnanými, ven vytočenými prsty té ruky, na které straně je od jezdce překážka), či hlasem (pozor - díra, kanál, písek, kámen vlevo/ vpravo). Teprve potom pozvolně zahájí vyhýbací manévr a to povětšinou na tu stranu, na kterou se budou vyhýbat i jezdci jedoucí za ním. Jinak řečeno na upozornění „**díra vlevo**“ se té díře vyhýbá tak, aby zůstala po jeho levici, a v žádném případě ji neobjede zleva, aby zůstala po jeho pravici, protože by do ní zákonitě navedl („poslal“) jezdce jedoucího za ním.

Druhým řešením, když přeci jen ten vedoucí jezdec tu chybu udělá je to, že si ji taky sám „vyžere“ a bez jakékoli změny směru tu díru (překážku) buď přeskočí (ostatním se v té chvíli hlásí: „hop“, aby také zareagovali obdobným způsobem a měli jakýsi minimální časový okamžik na přípravu), nebo projede, či přejede. Je to nejenom ohleduplné, ale i relativně bezpečné, protože on tvar té překážky vidí, a i když na poslední chvíli, tak se přeci jen může připravit na to, co bude následovat. Ti, kdo jedou za ním, tuto šanci nikdy nemají, proto alespoň to slovní „hop“.

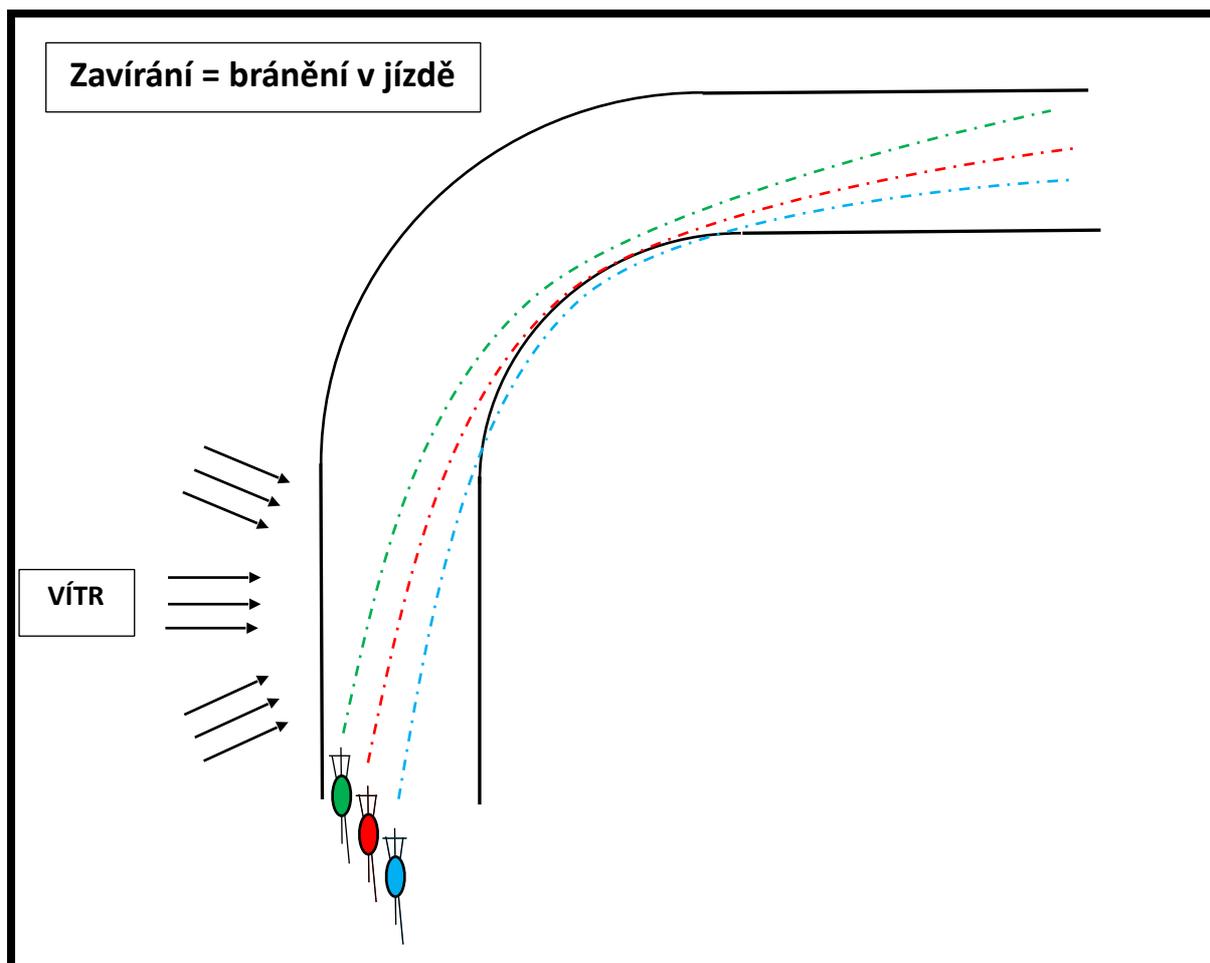
Proč by to všechno vlastně měl ten vedoucí jezdec dělat. Prachsprostě nejen z lásky ke svým soupeřům, ale hlavně kvůli sobě. On také mnohokrát jede na druhé, či další pozici ve skupině a také v té chvíli má omezený výhled před vpředu jedoucího jezdce a spoléhá tak „na jeho oči“ a na zažitý a ustálený vzorec správného a slušného chování ve skupině.

Ještě malá poznámka na okraj této kapitoly. Často se stává, že se překážce nevyhýbá vpředu jedoucí jezdec, protože překážka neleží před ním, ale před jakýmkoli jiným jezdce přední řady. Správný vzorec chování platí ale i zde, jen překážku hlásí ten, který do ní míří. No a chová se naprosto stejně, jak bylo popsáno výše, tj. pozvolně se vyhne, aby „nehodil vlnu“ pro ty jezdce schované za ním.

No a díry na obou stranách se hlásí slovně, či oběma rozevřenými rukama na řídítkách. A jede se rovně = NEKLIČKUJE SE! No a když už jsem nakousnul to ukazování, tak ještě jeden případ. Může se stát, že se objeví nenadálá neobjetitelná překážka (hromadný pád skupiny, kterou dojíždíte, řítící se vozidlo atp.). V tom případě se ukazuje otevřenou dlaní směrem dozadu, či k zemi (ruka zde vždy opouští řídítku), což znamená zpomalit, či zastavit a většinou se slovně hlásí, o co jde.

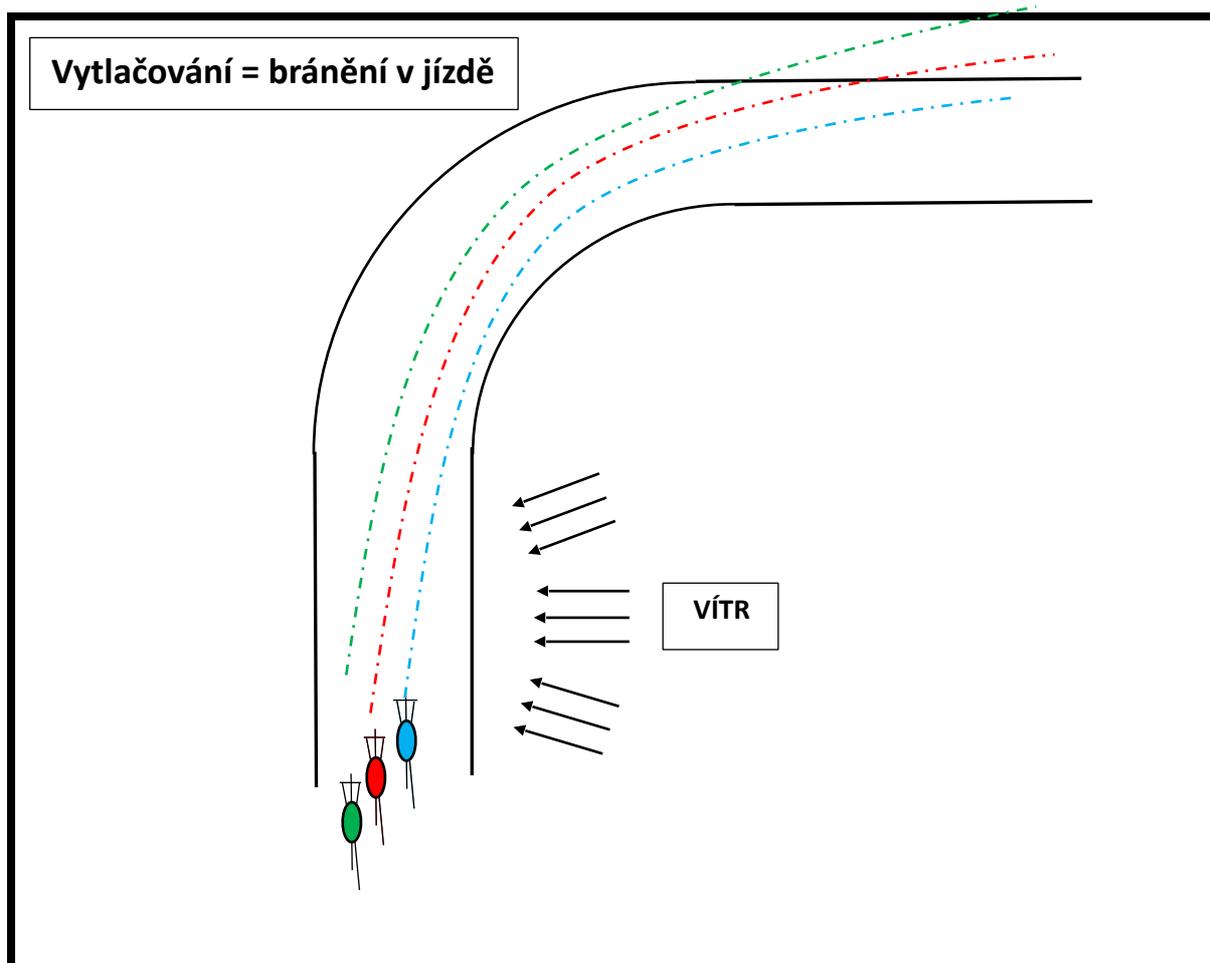
A v tom běžném silničním provozu je také lepší jet trvale asi tak 1m od kraje vozovky, než přímo po krajnici a pak se pro ostatní účastníky = řidiče nenadále vyhnout třebas kanálu. Pokud ten řidič zareaguje pozdě, tak to máme spočítaný my a bohužel on poté také, víceméně nezaviněně.

**Zavírání = bránění v jízdě**



Zelený jezdec tím, že si sobecky vybral „ideální stopu“, „zavřel“ průjezd zatáčkou pro ostatní jezdce. Víceméně je „poslal“ mimo trať. Takové jednání zavrhuje příčinu pro penalizaci až vyloučení ze závodu. Navíc je krajně nebezpečné! Stačí si jen představit, že to odbočení je náhlé, a že za tím modrým jezdce pojedou těch dalších jezdce ještě mnohem více. Pak může dojít k tomu a nejenže může, ale často se to i stává, že ti jezdci zezadu se natlačí na ty přední, protože to prostě nedobrzdí a ve vzniklé tlačenci dojde k „sestřelení“ (sejmutí) těch, co trať zúžily. Bohužel to většinou neodnese ten, co to zavinil, ale ti, co jedou bezprostředně za ním. Čím větší je ta skupina, tím větší „dominový efekt“ to pak má a kdo nezažil, tak snad ani nedokáže ocenit to „nezavírání“, kdy ti vedoucí jezdci záměrně volí otevřenou stopu tak, aby se do zatáčky každý vešel a nikomu se nic nestalo. Pády zaviněné tímto nesprávným způsobem jízdy patří k nejbolestivějším, protože si tzv. „není kam vybrat“ a padá se do skrumáže těl a strojů.

### Vytlačování (vyvážení)



Je vlastně obdobou zavírání, jenom v opačném seskupení skupiny před zatáčkou. Jezdec jedoucí u vnitřního okraje tratě se nechá při výjezdu ze zatáčky schválně vynést až k vnějšímu okraji tratě a tím vytlačí (vyveze) ostatní jezdce mimo trať. Tato situace je vzácnější a nikoli tak nebezpečná, jako to zavírání. Zavírání je oproti vyvážení nečekané. Vyvezení lze docela dobře odhadnout předem už podle nájezdové rychlosti před zatáčkou, kdy vzadu jedoucím jezdčům je jasné, že ten jezdec, který jede při vnitřním okraji dráhy, prostě nemá šanci zahrnout tzv. „na pětníku“ a nutně ho to na výjezdu ze zatáčky vynese na její vnější okraj. Tady se ale nejedná o úmysl, ale pouze o jezdeckou chybu. Malá nebezpečnost je dána také tím, že vnější dráha je delší a jezdci, kteří na ni jedou, nejsou ani výrazněji zpomalení a mají dost prostoru pro korekci té své trajektorie. Nejnebezpečnější je kombinace obojího zároveň. Tj. ten, co jede vnější trajektorii, trať zavře z vnějšku a ten na vnitřní se nechá vynést. Dále už nepokračuje z té skupiny většinou nikdo!

U všech případů záleží hlavně na citu, jenž se získává praxí. Pokud předsazení (jezdci nejedou za sebou, ale přední kolo druhého a dalších je více vepředu, než zadní vnější obrys jezdce jedoucího před ním - u koloběhu je často nutno počítat i se zakopnutou nohou před vámi se odrážejícího jezdce, nejen s jeho zadním kolem) není tak velké, tak je mnohem více času případné chyby toho vedoucího jezdce korigovat. Pokud jsou jezdci seřazení za sebou z dostatečnými odstupy, tak už zavření ani vynášení není chybou, ale taktickým manévrem, protože jezdec jedoucí vzadu má možnost výběru vlastní trajektorie.

Jenže život není dvoubarevný. Častokrát se stává, že v zápalu boje si každý hledá co nejlepší pozici a naopak ten druhý si tu svoji brání. A čím více se blíží cíl závodu, tak to je pravděpodobnější. Pak dochází k tomu, že jezdci z druhých a dalších pozic se snaží vmáchnout těsně před zatáčkou vedle

vedoucího jezdce do ideální stopy, nebo tzv. „pod něj“ na vnitřní stopu. Je to samozřejmě jeho chyba, když je tam pustí. Z hlediska technického by měl jet viditelně tak, aby ti „lepší“ vzadu, pokud se domnívají, že jsou lepší, museli volit delší = méně výhodnou dráhu. Pokud je tam pustil proto, že na to už prostě „nemá“ a oni jsou v té chvíli opravdu fyzicky lepší, tak je třeba toto uznat a prostě je před sebe pustit. Častokrát se ale stává, že ti ambiciózní mají jen na krátké zrychlení = vmáčknutí se a pak zvadnou. Pokud však začnou svůj manévr pozdě a nejsou schopni vás před zatáčkou předjet, či alespoň viditelně sesadit z vedoucí pozice (stačí, aby se dostali tzv. „na úroveň“), tak si zaslouží být zavřeni. V tom případě lze lakonicky pronést „zavírám“, aby ten drzoun věděl, co bude následovat, že se pode mnou neprosmekne. Pozor na to, že „zavření“ a „sestřelení“ si jsou pojmy zatraceně blízké. Takovéto pokusy o předjetí těsně před zatáčkou se výhradně beztréstně odehrávají po vnější méně výhodné stopě, jak bylo napsáno výše. V tomto případě by bylo naopak neférové, aby předjížděný vytlačil předjíždějícího, to by se jednoznačně jednalo o „bránění v jízdě“.

Jinak „zavírat“ i „vytlačovat“ se dá i na rovině. Jde o u vyježděných jedinců o neobvyklé „kličkování“ (jízda ze strany na stranu s neschopností udržet rovný směr). Takto se při jízdě projevují úplní začátečníci. Každý jsem někdy začínal, tak zde stačí jen slovní upozornění „neklíčkuj“, či „jed rovně“. Ono „lehnout“ díky takové nečitelné jízdě je také velmi jednoduché.

Jiným případem kličkování je jízda v cílové rovině a tady se tento „taktický manévr“ trestá penalizací, či vyloučením z důvodů „bránění v jízdě“. Přesto se to kličkování ve spurtech odehrává. Při posuzování rozhodčími se pak bere do úvahy, jestli zároveň nedošlo k úplnému „zavření“, či „vytlačení“ tj., aby ten, co kličkuje, ponechal dostatek místa na předjetí ostatním. Toto bývá nejčastějším důvodem podání protestů k jury závodu.

## **Dobré mravy, aneb něco málo o slušnosti**

Na závěr bych dodal několik takových postřehů a víceméně podstatu fungování jízdy ve skupině. Ve skupině se jezdí proto, že to umožňuje odpočívat, všeobecně šetřit síly a možnost na chvíli „vypnout“ těm, co si potřebují orazit. Zároveň to ale klade nároky na víc ohledně zodpovědnosti za bezpečnost a zdraví ostatních jezdců. Skupina je vždycky silnější, než jednotlivec a tím pomáhá udržet náskok, či sjíždět ztrátu. Není povinností jezdit tak, abych ostatní „bral do háku“, čili abych jim umožňoval šetřit síly, ale pokud to dělám, tak je zvykem, že to samé oplácení potom i oni mně. Ne vždy se ve skupině sejdou jezdci, kteří na tom jsou v daném okamžiku stejně dobře, či špatně. Naprosto běžně se stává, že někteří členové skupiny nemají síly na to, aby se účastnili aktivního dění skupiny a pravidelně se starali na jejím čele o budování tempa. Prostě jsou rádi, že ve skupině tzv. „uvisí“. Patří ovšem ke správnému bontonu, že tito jezdci se v závěru závodu nezačnou chovat jinak a svůj vděk za to, že se mohli s těmi tahouny dopravit k cíli tempem, které by sami v životě nevyvinuli, projeví tím, že je těsně před cílem „nešmiknou“. Prostě a jednoduše před cílem neusilují o lepší umístění = NESPURTUJÍ. Obecně je spolupráce ve skupině otázkou dohody a platívá, že co se dohodne, to se dodrží. U závodů koloběžek je navíc specifikum, že startují víceméně všechny výkonnosti (věkové) kategorie najednou a tak se často stává, že ve skupince odpadlíků je několik závodníků, kteří ve své kategorii o žádné pódiové umístění nebojují (jsou daleko za ním), ale mohou zde být i závodníci zařazení v jiných kategoriích, kteří jedou tzv. „na bednu“. A aby to nebylo tak jednoduché, tak koloběžky mají takovou specifiku, že se hodnotí, nejen vyhledávají, ale celoročně a vlastně kontinuálně po celou závodní činnost jezdce boduje i celkové pořadí napříč kategoriemi a to není zrovna situace, která by té „slušnosti“ zrovna nahrávala. Přesto a právě proto by ji v sobě měli ti „vychcánkové“ hledat a najít!

Tak si bezpečně „Trhněte nohou“, Jan Horák.