

ła. Inne wskazówki bezpiecznego wykonania tej techniki odnoszą się do:

- utrzymania stałego tempa jazdy;
- obserwacji środowiska jazdy dookoła siebie;
- utrzymywania prostej sylwetki ciała, bez nagłego i niepotrzebnego przenoszenia ciężaru ciała po zdjęciu rąk z kierownicy;
- utrzymywania ciągłego nacisku na pedały;
- kierowania rowerem wyłącznie poprzez przenoszenie ciężaru ciała z wykorzystaniem bioder, przy rozluźnieniu innych części ciała.

Najczęstszymi błędami popełnianymi przez kolarzy i przyczynami kraks są przede wszystkim: spuszczenie wzroku z drogi, zbędne napinanie mięśni w złudnym przekonaniu, iż poprawi to sterowność roweru, oraz używanie zbyt niskich przełożeń, co czyni rower automatycznie mniej stabilnym.

## UPADKI

Jeśli kolarz chce się nauczyć, jak się bezpiecznie przewracać na rowerze – najlepiej niech zmieni dyscyplinę sportu. Kolarstwo nie polega na nauce upadków, ale na tym, jak ich unikać oraz jak jeździć szybciej i dalej.

Każdy upadek może się wydawać katastrofą, nawet dla najbardziej wytrawnego kolarza, ale są one niestety powszechne w każdym sporcie. Najczęściej są wynikiem nieostrożności, niedostosowania jazdy do warunków na drodze albo – mówiąc inaczej – z lekkomyślności człowieka. Rzadziej są rezultatem okoliczności niezależnych od kolarza. Do najczęstszych należy zaliczyć: wychodzenie widzów na jezdnię, a także hasające luzem psy. Niestety wypadki nie pozostają bez wpływu na psychikę. Nawet widok rozbijającego się innego kolarza może oddziaływać negatywnie.

Istotą sytuacji jest jednak nie ratunek przed upadkiem, ale wyciągnięcie z niego wniosków. Relacje świadków są w tym przypadku bardzo cenne,

podobnie jak dyskusja oraz analiza z trenerem lub najbliższymi.

Psychologicznie najważniejsze jest, aby jak najszybciej wsiąść znowu na rower, zanim strach przewycięży twoją ufność w umiejętności.



Kraksy bywają widowiskowe, ale tylko dla obserwatorów.

## Kolarskie prawa Murphy'ego

Im mniej narzędzi weźmiesz ze sobą na trening, tym większe prawdopodobieństwo, że będziesz ich potrzebować.

Ryzyko usterki twojego wyposażenia wzrasta wprost proporcjonalnie do jego ceny.

Im szybciej jedziesz ty, tym szybciej jadą inni.

Nigdy nie zabłądzisz, z wyjątkiem treningu, podczas którego jesteś przewodnikiem grupy.

Najdłuższy dystans między dwoma punktami na twojej trasie nazywany jest skrótem.

Katastrofalna usterka zdarzy się wyłącznie wtedy, gdy znajdujesz się w najdalszym punkcie od domu.

## POZYCJA AERODYNAMICZNA NA ROWERZE SZOSOWYM

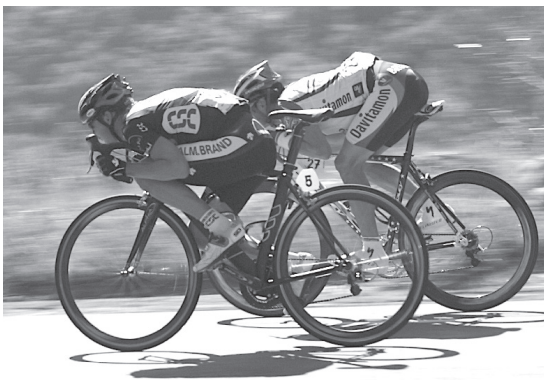
Na trasie mogą się zdarzyć takie sytuacje, w których przyjęcie pozycji aerodynamicznej na zwykłym rowerze szosowym, nieprzystosowanym do jazdy na czas, będzie korzystne ze względu na środowisko jazdy (na przykład zjazd).

Pozycja taka w zasadzie niczym nie różni się od tej zajmowanej na rowerze czasowym:

- musi być bardzo niska – najlepiej chwycić kierownicę w jej najniższym punkcie;
- rozluźnione ramiona powinny być ugięte w łokciach, co pozwoli na obniżenie pozycji czołowej.

Istotne w tej technice jest ćwiczenie mięśni ciała, szczególnie pleców. Dlatego zaleca się, aby podczas treningu stosować interwały niepodnoszące zbyt wysoko wartości pracy serca, dobierając obciążenie na poziomie 50–60 obrotów na minutę, na wysokich przełożeniach. Celem jest utrzymanie płynnej techniki pedałowania w aerodynamicznej pozycji oraz zminimalizowanie zbędnych ruchów górnymi partiami ciała. Korpus musi stawić opór pokusie poruszania się wraz z pracującymi nogami.

Interwały powinny trwać od 3 do 5 minut, z 10–15 minutami przerwy. Chris Boardman zaleca przyjmowanie aerodynamicznej pozycji na 5–6-sekundowych interwały przy maksymalnej możliwej sile wyjściowej (strefa 6. pracy serca) i odpoczynku przez 24 sekundy. Ćwiczenie to powinno być powtórzone 20 razy w ciągu 10 minut, po których następuje 5–10-minutowy odpoczynek. Blok ten może być powtarzany dwu-, trzykrotnie. Celem obydwu ćwiczeń jest osiągnięcie jakości, gdyż ma ono wzmocnić mięśnie stabilizujące sylwetkę. W procesie treningowym i podczas pokonywania



Pozycja aerodynamiczna na rowerze szosowym.

trasy trzeba rozważyć przyjmować tę pozycję, by nie okazała się ćwiczeniem bezwartościowym.

## DOBIERANIE TEMPJA JAZDY

Trudno powiedzieć, czy dobieranie tempa jazdy jest bardziej techniką czy umiejętnością. Wiele zależy bowiem od osobistego doświadczenia. I chociaż wraz ze wzrostem ogólnej sprawności i szybkości tempo będzie rosło, znajomość swojego tempa przydaje się przede wszystkim do utrzymania jego stałego poziomu przez cały czas jazdy, niezależnie od tego, czy jest to wyścig, czy jazda rekreacyjna. Poza tym kończąc jazdę, można określić, czy dało się z siebie wszystko czy ewentualna porażka jest wynikiem lenistwa lub złego rozłożenia sił.

Analizując to zagadnienie, najlepiej przypomnieć sobie historię wyścigu królika z zółwem i zadać sobie pytanie: w której postaci widzę siebie? Królika, który daje z siebie wszystko i ostatecznie przegrywa? Czy zółwia, który umiejętnie rozkłada swoje siły, wcale nie będąc najszybszym, ale ostatecznie wygrywa wyścig? Większość kolarzy widziałaby się w roli królika – nikt nie lubi w końcu jechać zółwim tempem, a dla zawodnika być wyprzedzonym jest nie do wyobrażenia. Normalnym odruchem wówczas jest przyspieszenie i dotrzymanie tempa kolarzowi, który właśnie ośmielił się wysunąć naprzód. Ale trzeba pamiętać, że właśnie się zużyło część swoich rezerw siłowych. Czy zostało coś na ostatnie metry przed metą? Wyobraźmy sobie kolarza jako samochód: kiedy silnik wprowadzany jest na wyższe obroty, wzrasta spalanie paliwa, którego nie przybywa, gdyż zbiornik samochodu ma ograniczoną pojemność. Jeśli zbyt często i zbyt długo jedzie się na za wysokich obrotach, przejechanie trasy z punktu A do punktu B bez dodatkowego tankowania (jeśli jest ono w ogóle możliwe) może się nie udać.

Kolarz czy rowerzysta turysta mają tę przewagę, że mogą „tankować” paliwo po drodze. Mowa oczywiście o żelach energetycznych, napojach,

batonach, owocach itd. Co zrobić jednak, gdy zapasy odżywek się skończą albo bierze się udział w jeździe na czas, podczas której nawet najmniejszy zbędny ruch to strata cennych sekund?

Ustalenie własnego tempa nie jest trudne, ale trzeba pamiętać: mowa jest o tempie jazdy, a nie o prędkości. Najprostszą i bezkosztową metodą jest zaufanie własnemu instynktowi. Na to mogą pozwolić sobie jednak wyłącznie doświadczeni kolarze, którzy znają doskonale swój organizm i wiedzą, jak reaguje na specyficzne obciążenie.

Druga metoda wymaga użycia monitoru pracy serca, co też ma niestety wady. Serce reaguje zbyt wolno na krótkotrwałe zmiany intensywności wysiłku. Złoty środek to przejechanie pierwszej połowy trasy testowej, płaskiej i jak najprostszej, tak aby utrzymać wartość pracy serca o 10 uderzeń mniejszą niż w drugiej połowie.

Istnieje tylko jedno „ale”: utrzymanie stałego tempa jazdy jest możliwe na równym, płaskim odcinku trasy i przy sprzyjających warunkach pogodowych (temperatura, wilgotność powietrza, kierunek i siła wiatru). Wszystkie te czynniki zmieniają się w trakcie jazdy. Przy sprzyjających warunkach jednak zmiany te nie powinny znacząco wpływać na twoje tempo (różnica w granicach 5 procent), a cała reszta to odpowiednia praca przełożeniami. Prędkość nie zawsze jest tak istotna jak stałe, równe tempo jazdy, choć częste zmiany biegów także nie są wskazane.

## **SPRINT**

Dobry sprinter to sprinter urodzony. Chociaż trening w sposób widoczny poprawi wyniki, nigdy się nie osiągnie takich rezultatów jak kolarze, którzy tę umiejętność wyssali z mlekiem matki. Nie bez powodu użyłem określenia „umiejętność”, gdyż dla nich tym ona jest. Dla pozostałych sprint będzie raczej techniką jazdy.

Sprinty mogą być szybkie lub wolne. Przykłady szybkich sprintów są oczywiście – maksymalne

fizjologicznie rozwinięcie prędkości. O wolnym można mówić podczas silnego wiatru od czoła, gdy trzeba chronić się za innymi zawodnikami. Innym przykładem wolnego sprintu jest sprint podczas podjazdu pod górę.

Sprint rozpoczyna się zazwyczaj tzw. skokiem, czyli gwałtownym przyspieszeniem, które jest maksymalnym wysiłkiem, na jaki możesz się zdobyć. Będziesz pracować wówczas w 6. strefie pracy serca, a więc siłą rzeczy nie potrwa on długo – około 10 sekund. Wystarczająco jednak, aby nabrać prędkości i „odskoczyć” od reszty pelotonu.

## **Jak trenować**

Sprint rozwija prędkość. Dlatego trenując, zawsze zbliżaj się do 100 procent twojego maksymalnego wysiłku. Utrzymuj sprint przez 10–12 sekund lub dłużej – jeśli możesz – a następnie odpoczywaj, jadąc spokojnie przez 3–5 minut. Rozpoczynaj program ćwiczeń od pięciu powtórzeń, z każdym tygodniem podnosząc ich liczbę o jedno lub dwa, aż osiągniesz zadowalający cię rezultat.

Starsi zawodnicy powinni wspomóc powyższy schemat treningiem siłowym, nawet latem. Wolne powtórzenia są doskonałym stymulantem szybkokurczliwych włókien mięśniowych.

Pamiętaj, aby zawsze:

- trzymać najniższą pozycję kierownicy, ale zachowując możliwość stałego kontrolowania roweru;
- naciskać na pedały w pozycji stojącej, czując pracę mięśni lędźwi, dolnych partii pleców i nóg, przy równoczesnym utrzymywaniu roweru w pozycji pionowej pozostając w pozycji stojącej tak długo, jak będziesz mógł, dzięki czemu więcej siły przeniesiesz z ciała na pedały;
- utrzymywać płynną technikę pedałowania;
- nie oglądać się za siebie, nawet jeśli usłyszysz odgłos kraksy – patrz nadal przed siebie i utrzymuj stałe tempo;

- jeśli ktoś dotknie swoim kołem twojego tylnego koła, nie przejmuj się – jadąc z przodu, jeśli utrzymasz tempo, wyjdiesz z takiego zdarzenia bez szwanku, podczas gdy drugi najprawdopodobniej upadnie;
- utrzymywać prostą linię jazdy, nie skręcaj;
- nie dać się zablokować innym zawodnikom, w szczególności gdy z jednej strony krawężnik znajduje się blisko twojego toru jazdy.

### **Dlaczego Mark Cavendish uważany jest za najlepszego sprintera na świecie?**

Wiele osób zadaje sobie podobne pytanie, bo to raczej niespotykane, aby w tak młodym wieku komukolwiek wcześniej udało się opracować tę technikę do perfekcji. Cavendish swój talent zawdzięcza przede wszystkim naturalnym zdolnościom. Testy wykazały, że potrafi on wytworzyć nawet do 1680 watów, które podzielone przez wagę 69 kg (stan z maja 2009 – przyp. aut.) dają 24,35 wata na kilogram wagi ciała. Mimo mojego negatywnego nastawienia do mierzenia sukcesów kolarskich tą metodą przyznam, że rzeczywiście jest to bardzo dobry wynik. Mało tego, jest to wynik na tyle dobry, że wykracza poza wszystkie standardowe tabele porównawcze używane przez trenerów.

Drugim ważnym czynnikiem jest jego niska pozycja, zmniejszająca w sposób naturalny opór powietrza. Robi to, trzymając równocześnie głowę podniesioną na tyle wysoko, aby móc obserwować drogę i sytuację wokół siebie. Opanował też wiele innych technik, które wydają się z pozoru banalne i niewarte zachodu, a jednak umiejętność pedałowania, prowadzenia roweru oraz balansu i utrzymania równowagi są absolutnie bez zarzutu.

Pracą domową, którą zawsze odrabia przed wyścigiem, jest szczegółowe planowanie taktyki. Wiele może się od niego nauczyć nie tylko kolarz sportowiec, ale i kolarz turysta. Dzięki szczegółowemu poznaniu i zapamiętaniu nawet najdrobniejszych szczegółów trasy udaje mu się bowiem przewidzieć wszystkie czekające go trudności: podjazdy, miejsce na sprinty, niebezpieczne fragmenty, przewidzieć, kiedy będzie musiał spożyć posiłek regenerujący lub żel energetyczny.

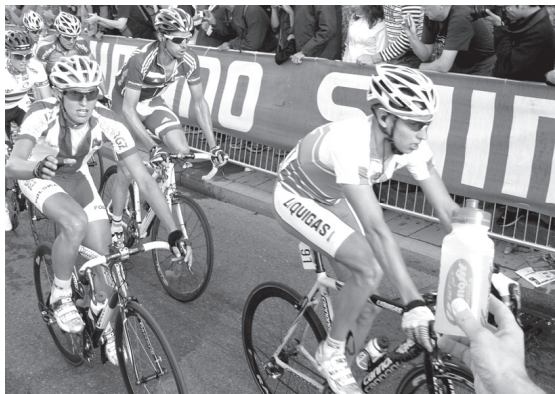
### **PICIE Z BIDONU I ODBIERANIE PRZEDMIOTU**

Picie z bidonu, a nawet już samo sięganie po butelkę wymaga przećwiczenia. Chwila nieuwagi, spuszczenie wzroku z drogi i może się zdarzyć dosłownie wszystko. Jeszcze bardziej skomplikowane technicznie jest odbieranie butelki od osoby stojącej na poboczu, zwłaszcza na tzw. bufetach, czyli punktach, na których zawodnikom podawane są napoje i batony energetyczne, owoce itp.

Wykonując tę technikę, trzymaj się następujących zasad:

- W przypadku sięgania po bidon znajdujący się na ramie roweru nie spuszczać wzroku z drogi – powinieneś na tyle znać swój rower i to, co się na nim znajduje, aby wiedzieć, gdzie sięgać po napój, a także czy jest to bezpieczne.
- Unosząc jedną rękę, drugą dłoń trzymaj na dźwigni hamulca (w 2009 roku Ezequiel Mosquera nie zauważył czekającej go na drodze dziury i trzymając w jednej ręce bidon, a drugą trzymając kierownicę, nie pokrywając dźwigni hamulca, stracił równowagę i spowodował kraknę).
- Unikaj wyciągania bidonu z koszyka na ramie, gdy znajdujesz się na czele większej grupy – czynność ta zazwyczaj powoduje wytracenie prędkości. Nie komplikuj życia osobom jadącym za tobą.
- Odbierając przedmiot (bidon, torbę z jedzeniem) od osoby stojącej na poboczu, skoryguj zawczasu tor jazdy, aby uniknąć gwałtownych manewrów zmiany kierunku.
- Utrzymuj wyprostowaną sylwetkę ciała.
- Skoncentruj wzrok na butelce lub torbie, nie rozglądaj się na boki.
- Odbierz butelkę płynnym ruchem, lekko uginając rękę w łokciu, inaczej przedmiot może wyslizgnąć się z ręki i upaść.

Warto tę technikę ćwiczyć z kolegą z klubu, drużyny lub nawet z kimś z rodziny. Polecam ćwiczenie nie tylko prostego podawania butelki, ale także z różnych wysokości, różnych przedmiotów, o różnych kształtach i ciężarze.



Na tym zdjęciu wydaje się, że Tomasz Marczyński (po lewej) wypełnia wszystkie punkty, o których mowa obok: korekta toru jazdy, kontrola hamulców, wyciągnięta, ugięta w łokciu ręka i skupiony na butelce wzrok.

## STÓJKA

Przydatną umiejętnością w kolarstwie – szczególnie torowym – jest stójka. Polega ona na staniu na rowerze w miejscu, z obiema stopami na pedałach, a więc bez dotykania ziemi. Przydaje się szczególnie w mieście: na światłach nie trzeba stawiać nogi na ziemi; gdy zmieni się światło na zielone, momentalnie się rusza. Ponadto jeżdżąc w zimie czy w deszczu, szybko docenia się praktyczny wymiar takich umiejętności – można przejechać całe miasto „o suchych butach”, nie brodząc w kałużach czy śnieżnych zaspach.

Stójka na ostrym kole jest łatwiejsza niż na rowerze z wolnobiegiem i jest stosunkowo prosta do wykonania, gdy:

- rower jest ustawiony równolegle do wzniesienia (nachylenia toru), z przednim kołem zwróconym w jego stronę – z tego powodu większość torowców robi stójkę, kierując kierownicę w prawo (tor kolarski jest na-

chylony do środka, a zawodnicy ścigają się w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara);

- naciskasz z niewielką siłą na pedały: prawy – zatrzymujący ruch do tyłu i zmniejszający przechył roweru w prawo, lewy – zatrzymujący ruch roweru do przodu i zmniejszający przechył w lewo;
- ręce w łokciach są wyprostowane, głowa utrzymana prosto, wzrok skierowany przed siebie, a nie pod koła.

## ZMIANA UBRANIA

Jest to umiejętność trudna do opanowania, gdyż szybko i poprawnie wykonać ją można tylko podczas jazdy „bez rąk”, a więc gdy się nie trzyma kierownicy.

Umiejętność ta wymaga szczególnej uwagi, dlatego preferowane są ubrania z pełnymi zamkami, których nie trzeba przekładać przez głowę. Trzeba być czujnym, aby przy silnym wietrze pozostające luźno części ubrania wkręciły się w koła, i starać się go wykorzystać jako sprzymierzeńca. Silny boczny wiatr raczej uniemożliwi puszczenie kierownicy, ale przecież droga, którą się jedzie, w końcu skręci – a tym samym zmieni się kierunek wiatru, pojawi osłona w postaci murku, ściany drzew albo się wjedzie do jakiejś miejscowości.

## JEDZENIE W TRAKCIE JAZDY

Podobnie jak picie jest to technika niezbędna do opanowania w przypadku długich tras. Dotyczy nie tylko spożywania pokarmów stałych (batonów energetycznych, owoców), ale również żeli.

Główne punkty w tej technice są identyczne jak w przypadku odbierania butelki, a więc:

- wyciągając pożywienie, utrzymuj prostą sylwetkę, kontrolując jedną ręką kierownicę w jej najwyższym punkcie;