

Kde začíná a končí dnešní cyklistika?

Pokus o seriózní úvahu nad stavem současné silniční cyklistiky.

Se současným technickým pokrokem nelze očekávat, že světový cyklistický peloton zůstane v dobách, kdy si jezdci vozili náhradní duše okolo hrudníku. A vzhledem k obrovskému množství nabízené zábavy lze jen těžko organizátorům závodů vyčítat, že se snaží trasy udělat co nejatraktivnější hlavně pro diváky. Jenže je to ještě sport?

Samá čísla

Asi nejdiskutovanější technickou vymožeností posledních let jsou wattmetry, které dnes naleznete na kole každého závodníka. Jsou skvělé. Můžete na nich sledovat své výkony, porovnávat je s ostatními, zjišťovat, jak se vaše watty mění v závislosti na předchozí únavě, počasí, náladě i na tom, jakou máte zrovna dneska barvu dresu. Závodníci tak díky wattmetrům zjistí svá slabá a silná místa, na kterých mohou během tréninku i závodu pracovat.

Jenomže právě přehnaná pozornost na údaje z wattmetru je cyklistům vytýkána. Nejznámějším případem je Chris Froome, který hlavně při svém prvním vítězství na Tour de France v roce 2013 téměř nespustil s wattmetru oči. Nejen on ale všeobecně cyklisté byli osočováni, že jezdí jako roboti, nedokáží sami porozumět svému tělu a řídí se jen čísly.

Samozřejmě, že je na všem kousek pravdy. Silniční cyklistika je stále hlavně sport, ve kterém jde především o výhru. A když k tomu dokáže někomu pomoci pár čísel na displeji, proč by je nevyužil pro svůj prospěch. Pak je tu ale ještě poznámka, že dokázat odhadnout tempo na celou etapu (tzn. nepřepálit to) je umění, které dělá z cyklistů špičkové cyklisty a naopak to, že na to dneska nemám nohy, se pozná i bez údaje na wattmetru.

Pěšáci plní svůj úkol

Další věcí spojenou s technickým pokrokem jsou vysílačky, které má každý cyklista v uchu a dostává tak informace o průběhu závodu nebo také o tom, co bude dnes k večeři.

Vysílačky jsou (hlavně) fanoušky kritizovány, protože prý kvůli nim ztrácí cyklista závodní instinkt a řídí se jen rozkazy svého šéfa v doprovodném voze. Což je v podstatě pravda. Už před začátkem závodu je jasně určená strategie týmu. Ta se ale vlivem okolností může také hned po startu rozsypat jako domeček z karet. V takových chvílích je na jezdci, aby co nejlépe zhodnotili situaci a podle svých možností se jí pokusili využít. Jenže s vysílačkami to tak lehké není. Jeďte si do úniku, když vám do ucha jasně zazní, abyste zůstali v pelotonu. V takovou chvíli si můžete věřit, můžete vědět, že na to máte nohy, ale pojede jen blázen. Protože by také příští rok nemusel dostat smlouvu.

Nebo v koncovkách horských etap na Grand Tours, kde může jít o vteřiny. Tam by si měl závodník sám hlídat jezdce, kteří ho ohrožují, mít přehled o rozestupech a vědět, který nástup je pro něj důležitý. S vysílačkou v uchu to ale vůbec řešit nemusí. Všechno mu totiž okamžitě zahlásí z

doprovodného vozu. Zaútoč, neútoč. Chyť se ho, nech ho jet.

Na druhou stranu je ale vysílačka pro jezdce a sportovní ředitele nedocenitelná hlavně kvůli bezpečnosti a rychlejší reakci na možné problémy při závodech. Jezdci mohou v průběhu závodu dostávat informace o stavu vozovky (suchá/mokrý), nebezpečných místech na trati a pádech. Oni zase mohou hned zahlásit technický problém s kolem, zranění a podobně. O co je závod kvůli vysílačkám pro diváky nudnější, o to je pro jezdce snadnější a hlavně bezpečnější.

Lid chce vidět krev

Co ztratí závod na atraktivitě kvůli propočítaným údajům z wattmetru a přesným rozkazům z vysílaček, to se snaží dohnat vedení závodu v co nejzajímavějších trasách. A poslední dobou jsou to všeobecně sjezdy do cíle.

Organizátoři závodů jakoby se hromadně domluvili, že horské etapy s dojezdem na kopec už diváky tolik neberou a protahují cíle etap až pod vrchol, čímž díky tomu získají několika kilometrový sjezd a v úplném závěru i případně klasický spurt po rovině (ovšem mezi vrchaři). Nejlepším příkladem je letošní Tour de France, na které je počet etap končící stoupáním na vrchol a sjezdem do cíle vyrovnaný.

Z hlediska atraktivity a nepředvídatelnosti závodu je to logické. Vítěz nepotřebuje pouze silné nohy do kopců, ale také silné sjezdařské schopnosti a um perfektně ovládat své kolo. Tudíž když přijedete první na vrchol, ještě vůbec to neznamena, že budete první i v cíli. Lze to odůvodnit líbivou větou, že vyhrát může ten nekomplexnější jezdec. Umí vyjet na kopec, umí rychlý sjezd a ještě k tomu (pokud dojíždí do cíle ve více lidech) umí i zaspurtovat.

Je potřeba si ale uvědomit, že technicky náročný sjezd do cíle přichází po vyčerpávajícím stoupání, které většinou není v závodech jediné. Po celém dni stráveném na trase, s nějakými sto padesáti kilometry a několika sty metry převýšení v nohách není sjezd do cíle pro jezdce ani příjemný a hlavně ani bezpečný. K tomu ještě připočtete závodní adrenalin a touhu přijet do cíle jako první.

Nejčerstvějším příkladem je devátá etapa letošní Tour, kdy jezdci spadli ani ne na třiceti kilometrech z Mont du Chat o dvanáct set výškových metrů do cílového Chambéry. Stoupání, které je označováno za nejtěžší v celé Francii má i neméně obtížný sjezd. Své by o tom mohl vyprávět Richie Porte. Během sjezdu do cíle ve skupince favoritů na celkové pořadí mu ustřelilo zadní kolo a v tu chvíli se ocitl na zemi. Smýkal se po asfaltu dál, než do něj najel (nebo spíš přes něj přeletěl) Dan Martin. Nebýt toho, narazil Porte v šedesáti kilometrové rychlosti do skály. Takhle si z pádu odnesl zlomenou klíční kost a prasklou pánev. Tour de France pro něj ve sjezdu skončila.

Situaci vystihl Dan Martin, který po kolizi s Portem musel měnit kolo a propadl se celkovým pořadím, ale v závodech mohl pokračovat dál. „Organizátoři mají, co chtěli.“ řekl po závodech. Organizátoři, potažmo fanoušci, chtějí drama až do úplného závěru. Což také v oné deváté etapě dostali.

O vítězství ve sjezdu budou jezdci na Tour usilovat ještě čtyřikrát. Otázkou ale je, jestli jde pořád jen o vítězství nebo o život.

From:

<http://www.bethulda.cz/> - **Bětkosvět**

Permanent link:

http://www.bethulda.cz/doku.php?id=hranice_cyklistiky

Last update: **2017/07/14 10:40**

