UČME SE
PŘEŽÍT

POHYBOVÁ PŘÍPRAVA MOTORKÁŘE

Autoři:
Ing. Jiří Novotný
Ing. Jan Polák
Ing. Jiří Heiník
Ing Gabriela Budínová
Jan Novák
Jan Someauer

Liberec, 2021

ČKP Česká kancelář pojistitelů

Obsah

OVLÁDNĚTE MOTORKU. ALE NEJDŘÍV SEBE. 5

PŘEDSTAVENÍ 6

Ing. Jiří Heiník 7

Ing. Gabriela Budínová 9

MOZEK JAKO ŘÍDÍCÍ CENTRUM, TĚLO JAKO STROJ 10

Proč se nenaučit jen ovládat motorku a předpisy? 11

Jakým způsobem postupovat, když se chci naučit dobře jezdit na motorce? 12

Řízení motoriky 12

Motorické učení 13

HARDWARE 16

Flexibilita 17

Základní cvičení 18

Balanční cvičení 35

Cvičení rychlosti a reakční schopnosti 49

Kondiční schopnosti 53

MOZEK A VĚDOMÍ 54

Vědomí 55

Schopnost orientace 56

Přínosy jízdy na motocyklu pro duševní zdraví 57

POHYBOVÁ AKTIVACE 58

ZÁVĚR 66

Ovládněte motorku.
Ale nejdřív sebe.

Vítejte, milí motorkáři, učitelé i žáci. Na stránkách této publikace bychom vám rádi pomohli otevřít jednu pomyslnou bránu, o které s v našich končinách moc nemluví. Řekněte sami, dozvěděli jste se snad v autoškole něco o fyzické přípravě? Teď se zajisté část z vás lekne při představě hodin dřiny v posilovně, ale hned vás zase uklidníme. O to tu totiž vůbec nejde. Mluvit budeme o pohybové přípravě, kterou při troše snahy zvládne každý z nás doma. Zapomeňte na kliky a podobné silové cviky, sílu při řízení motorky v podstatě nepotřebujete. Důležité je zvládnout svoje tělo, umět pracovat s jednotlivými svaly, které při řízení motorky využijeme, a hlavně si uvědomit, jak celý systém funguje. Obecně se totiž zapsalo do podvědomí motorkářské veřejnosti, že motorku řídíme hlavou, což je sice pravda, ale nesmíme zapomínat na jeden velmi důležitý mezičlánek, a tím je právě tělo. Vysvětlíme vám, proč je nutné na mozek a tělo klást stejný důraz a především, jak je k jízdě připravovat.

Jistě, spousta jezdců teď může mávnout rukou, že doposud nic takového nepotřebovali, a obejdou se bez toho i nadále. Nemůžeme jim v tom bránit, ale pro ty zvídavější doplníme důležitou souvislost – čím lépe budete pro jízdu připraveni, tím větší kapacitu bude moci váš mozek na silnici využít. Tím pádem bude vaše jízda nejen bezpečnější, ale také si ji více užijete. Rozhodně tedy nehodláme mluvit o žádné sportovní přípravě pro závodní jezdce jednotlivých disciplín, i když je jasné, že z ní budeme částečně vycházet. Důležité je umění ovládnout svou hlavu i tělo, což je pro řízení jakékoliv motorky nesmírně důležité, a je fuk, jestli závodíte v továrním týmu, nebo se vozíte jen pro zábavu.

Zajímá vás to? Jste na motorce nováčkem a chcete začít stavět své umění ji ovládat od absolutních základů? Nebo naopak ostřílený motorkář (či samozřejmě motorkářka), který se chce zlepšit a posunout? Nechcete jen držet řídítka, tahat za plyn a doufat, že to „nějak vyjde"? Pak vítejte na stránkách publikace Základy pohybové přípravy motorkáře, kterou pro vás za podpory Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů připravil Tým silniční bezpečnosti. Krom jejích členů jsme si k tvorbě přizvali také zajímavý tým odborníků. V jeho čele stanul dlouholetý trenér Jiří Heiník, člověk, který toho o pohybové přípravě motorkářů ví opravdu hodně. Po jeho boku potom jedna z jeho žákyň, mladá dáma, která se s téměř nulovými zkušenostmi rozhodla absolvovat nejnáročnější dálkový závod světa, legendární Rally Dakar – Gabriela Budínová (dříve Novotná). Napoprvé to v roce 2018 bohužel nevyšlo, když ji v desáté etapě zastavil pád a zranění, o rok později si ale sen splnila a jako první česká závodnice na motorce stanula na cílové rampě. Příprava, o které budeme mluvit, se stala nedílnou součástí její přípravy. Gábinu s Jiřím pak doplnil motocyklový instruktor Jiří Novotný, který zajišťuje instruktory pro projekt Učme se přežít, a jeho kolega ředitel týmu silniční bezpečnosti Jan Polák. O text se postaral dlouholetý motocyklový novinář Jan Somerauer a na vědeckou stránku dohlédl Jan Novák z Fakulty tělesné výchovy a sportu University Karlovy.

My všichni bychom rádi, abyste na následujících stránkách nalezli zábavnou a především fungující cestu k lepšímu ovládání motocyklu, díky které vás samotná jízda bude víc bavit a hlavně se zvýší pravděpodobnost, že se vrátíte domů živí a zdraví.

Váš Tým silniční bezpečnosti

KAPITOLA 1

PŘEDSTAVENÍ

ING. JIŘÍ HEINÍK

* 21. 4. 1955

Když ho vidíte jet na motorce, v životě by vás nenapadlo, že je zasloužilým dědečkem v důchodovém věku. Nejen rychlost, ale především hravost, se kterou stroj ovládá, jsou fascinující a je jedno, jestli se bavíme o jízdě v náročném terénu nebo o sportovní jízdě na okruhu. Nelze říct nic jiného, než že kdo umí, umí. Však tomu taky není tak dávno, kdy Jirka Heiník během jednoho roku zvládl dva extrémní závody. Ve svých 57 letech se v roce 2012 vydal nejen na legendární jízdu na vrch Pikes Peak v americkém Coloradu, ale okořenil si to navíc prologem jednoho z nejnáročnějších enduro závodů světa v rakouském Erzbergu. Obojí absolvoval na závodních speciálech postavených na základě litrových dvouválců KTM, kolem kterých se většina jezdců v depu bojí jen projít, jaké jsou to uštěkané bestie. To jsou ovšem jen drobné střípky z kariéry tohoto pána.

Pojďme na její začátek. Jirka pochází z generace, kdy každý kluk chtěl být Falta anebo Mrázek. A Jawa bylo velké jméno. Dětské motorky zdaleka nebyly tak dostupné jako dnes, a tak se začínalo na kole. Konkrétně na cyklokrosovém, které mu přineslo dorostenecký republikový titul. Pak ale jednoho dne přišel domů táta (také známý endurový závodník) se slovy, že by se dala pro Jirku pořídit Čezeta.

A bylo jasno. Šlapání vystřídal plyn a byl problém ho z motorky vůbec sundat. Během vysoké školy už závodil na enduráckém mistrovství republiky. Vojna ho zavedla do Dukly Benešov, kde pod vedením majora Raicha fungovala jednotka závodníků, kde se Jirka setkal s nejlepšími jezdci té doby.

Po vojně na chvíli práce v Hutních montážích a pak už přišla trenérská kariéra. Ta naplno začala v tehdy otevřeném Středisku vrcholového sportu, kde si bylo potřeba doplnit vzdělání na Fakultě tělovýchovy a sportu. Už tam se Jiří začal zajímat o jiný druh tréninku – koordinaci pohybů, motoriku. Na téma „Netradiční tréninkové prostředky" připravoval i diplomovou práci. Vlastní jezdecká kariéra šla stranou, trénování se stalo hlavní náplní. Od roku 1987 byl státním trenérem československé enduro reprezentace, kam i proti síle tehdejší moci jako první prosadil motocykly kapitalistické výroby (KTM). Později se stává manažerem českého trophy týmu na věhlasném mistrovství světa „Šestidenní". Od roku 1990 se stal manažerem enduráckého mistra světa Otakara Kotrby. Pak už ale byla česká kotlina malá a Jiří odešel na několik let trénovat do zahraničí. Nejlepšího výsledku dosáhl s norským motokrosařem Kennethem Gundersenem, kterému se tehdy povedlo vyhrát několik závodů mistrovství světa.

Po návratu do republiky šlo trénování na vedlejší kolej, přišla první léta podnikání a vlastní marketingová agentura. A s prvními vydělanými penězi zase chuť závodit. V téměř čtyřiceti letech se vracel do sedla. S půjčenou Yamahou R1 na vozíku za autem, bez zkušeností, se vydal do volné třídy mistrovství republiky silničních závodů. Byly z toho pěkné závodní roky, vteřiny se dařilo sundávat dolů, ale přeci jen stály okruhy dost peněz a především času. Takže když pak Marek Morávek poprvé uspořádal na parkovišti autodromu v Brně supermotardové závody, bylo jasno. Stačilo přezout a lehce upravit enduro po Otovi Kotrbovi a za minimální peníze se zase závodilo. Na rozdíl od okruhového ježdění na Supermoto navíc stačil jeden den v týdnu, a tak to tolik nepřekáželo podnikání a rodině. Jiří se účastnil hned prvního českého seriálu Supermoto, kde se potkal s generací Honzy Kvasničky nebo Petra Vorlíčka. S druhým jmenovaným si padli do oka a začali spolupracovat. Jiří vyhrál sezónu hobíků, Petr se pod jeho vedením vydal do světa a stal se mistrem Německa. Později si i Jirka vyzkoušel několik závodů mistrovství světa, ze kterých přivez i bod. Po padesátce šla ale aktivní závodní kariéra na hřebík a naplno se vrátilo trénování. Tedy alespoň to na dvou kolech. Ještě tu byla auta, kde se Jiří několik let účastnil poháru KTM X-Bow, a jako jeden z mála Čechů se dokonce svezl v monopostu Formule 1.

V rámci své trenérské kariéry Jiří brzy pochopil, že síla není potřeba, a rozhodl se soustředit především na rovnováhu, koordinaci a postřeh. Jeho zaměření na balanční prvky ho stále drželo u cyklistiky, kterou dodnes považuje za nenahraditelnou součást tréninku nejen pro závodní jezdce, ale i běžné motorkáře. Na jeho heslu „když se udržím na kole, udržím se na motorce," přeci jen něco bude. Však se s minulou generací úspěšných závodníků jako je Čepelák nebo Kadleček setkával už na bikrosových tratích. Není tedy divu, že z jeho hlavy pochází také jedno speciální elektrokolo – tréninkový nástroj pro motorkáře RB Dragster, které Jiří postavil spolu se svým synem Petrem a Romanem Bartoszem.

Nutno také říci, že za ty roky Jirkovy trenérské kariéry mu prošlo rukama mnoho špičkových závodníků let minulých a současných, jako jsou třeba Ondra Ježek, Kuba Kornfeil, Karel Hanika, Oliver König, Libor Podmol, Filip Salač nebo Otakar Kotrba, Míra Lisý, Jirka Čepelák či Michal Kadleček. Dnes patří mimo jiné k trenérům juniorské motocyklové reprezentace, ale dlouhou dobu se v rámci různých projektů a motoškol věnuje také výuce motorkářů bez závodních ambicí. Zkušenosti ze závodů totiž platí i pro hobby jezdce, nejde o absolutní rychlost, ale celkové ovládání a bezpečnost.

ING. GABRIELA BUDÍNOVÁ

* 1. 11. 1988

Vybavte si některá záběry z nejznámějšího terénního závodu světa, legendární rally Dakar, a ten poslední, koho byste tam poslali, je malá drobná žena, jakou je Gábina (tehdy ještě Novotná). A přeci ve svých devětadvaceti letech si v roce 2018 splnila životní sen, a i když ji zastavilo zranění a nejtěžší rally světa napoprvé nedojela, sebrala veškeré své síly, aby o rok později stála na startu znovu a dotáhla vše do úspěšného konce. Na cílové rampě legendárního závodu navíc stála jen pár let poté, co poprvé vyrazila s motorkou do terénu. A právě to je pro nás na jejím příběhu to nejzajímavější. Pokud se budeme bavit o typických závodnících, pak bude jejich technická i kondiční příprava probíhat již od dětství. Jenže právě Gábinina cesta na Dakar ukázala, že tomu tak nemusí být. Jistě, nejela o přední pozice, jejím cílem bylo spíš dojet, než se umístit. Ale i tak… pořád se bavíme o nejtěžším ze závodů, který si na motorce můžeme představit. Stovky kilometrů v terénu denně, extrémní fyzická i psychická náročnost, nedostatek spánku, a to téměř dva týdny v kuse.

Právě v takových situacích je pak práce s tělem i mozkem extrémně důležitá. Tady je potřeba maximálně rozlišovat jednotlivé podněty, rychle je zpracovávat a reagovat na ně. Stejně tak je nutné umět zapojit ty správné svalové partie tak, aby nedocházelo k předčasné únavě a dysfunkci. Nebudeme vám tvrdit, že pouze samotné cviky, které najdete na následujících stránkách, by Gábině k absolvování Dakaru stačily, to samozřejmě ne. Cesta na Dakar pro ni byla plná náročné fyzické přípravy, potu, krve a slz. Trénovat začínala u endurového a motokrosového trenéra Karla Schedera, prošla rukama Jirky Heiníka a před druhým Dakarem se pak do přípravy přidal další odborník Ivan Svědík, sportovní diagnostik a trenér z tréninkového centra ISTT. Všechny námi probírané cviky patřily k základům Gabčina tréninku stejně tak jako k tréninku mnoha jiných předních motocyklových závodníků v různých odvětvích. A stejně tak by se měly stát základem přípravy i nás motorkářů amatérů, nadšenců, kteří se jdou ve volném čase „jen tak povozit“. Pevně věříme, že po přečtení této publikace pochopíte, proč tomu tak je.

A na závěr si ještě dovolíme oblíbená Gábina slova: „Když se člověk rozhodne a něco si přeje, věnuje svému snu veškeré úsilí, nemrhá pak svým časem a energií, i kdyby se nedostal až ke kýženému konci. V každý moment té cesty na tom bude líp, než kdyby se do ní vůbec nepustil.“ Je vaší cestou bezpečná a zábavná jízda na motorce?

KAPITOLA 2

MOZEK JAKO ŘÍDÍCÍ CENTRUM, TĚLO JAKO STROJ

Proč se nenaučit jen ovládat motorku a předpisy?

V autoškole, pokud budete mít štěstí na dobrého učitele, vás naučí ovládat motorku. Po pár týdnech dřiny odkráčíte vítězoslavně s řidičským průkazem a začnete přemýšlet nad pořízením vlastního stroje. Pokud budete hodně uvědomělí, přidáte k tomu pár hodin v nějaké motoškole. Jenže pořád tam něco chybí. A to úplný základ – ovládnutí vlastního těla a mozku. Proč to? Protože právě tělo je tím nástrojem, který dává motorce všechny pokyny. Takže pokud nebudeme mít trénované tělo, nemůžeme motorku dobře ovládat. Ovšem pozor, zvládnuté tělo je jen polovinou vítězství. Je totiž jakýmsi mechanickým převodníkem mezi naší hlavou a motorkou. Musíme tedy mozkem intenzivně pracovat, abychom se stali lepšími řidiči. Na tělo i hlavu by měl být veden při přípravě stejný důraz.

Pokud je vaším cílem jezdit rovně po dálnici, můžete přestat číst. Když si chcete motorku opravdu užívat a plně využívat její potenciál, je dobré se zamyslet. Buď se můžete vracet domů servaní jako psi, v křeči a zpocení strachem z toho, jak vám někde podklouzlo kolo, nebo nadšení a plni zážitků z náročných výjezdů a sjezdů, driftů či škrtání stupaček o asfalt v případě silničářů. Pak se ale už nemůžete na motorce jen vozit, ale musíte ji ovládat. Nevěřte lákavým reklamám na rychloškoly. Za jeden den vás nikdo nenaučí jezdit rychle po okruhu ani motokrosové trati. Může vám ale ukázat cestu. Ta je dlouhá, ne zrovna zábavná, ale jediná možná. Výsledek stojí za to, posunete své limity a motorku si začnete daleko víc užívat.

Vezměme to postupně. Jak jízda na motorce vlastně funguje? V první řadě neustále zpracováváte vnější podněty přijímané tělem. Nejdůležitějšími jsou samozřejmě zrakové a sluchové. Ovšem tím zdaleka nekončíme. Je dobré si uvědomit, že skrze dobře fungující motorku a následně vlastní tělo dostáváme další řadu informací o náklonu, zrychlení, povrchu pod motorkou a další. Je zázrak, jak lidské tělo dokáže takové podněty přijímat a také na ně reagovat. Je to zase tělo, které zadává motorce řadu příkazů a nemluvíme jen o otáčení plynem, brzdění nebo řazení. Ze středu těla vycházejí svalové pohyby vedoucí k náklonu motorky v zatáčce. Ve finále se do toho zapojují všechny části těla. Umění ovládnout své tělo je tedy nesmírně důležité a je jedno, jestli závodíte v továrním týmu nebo se vozíte jen pro zábavu. Tím chceme říct, že následující informace a cvičení rozhodně nejsou pouze pro závodníky, ale pro každého, kdo se chce dobře svézt a bezpečně vrátit domů.

Naučíme vás cvičit tělo tak, aby bylo pro řízení motorky lépe připraveno. Nebojte se, žádné posilovny, vše levně, efektivně, doma. Jde o všeobecnou sportovní přípravu, ne žádnou intenzivní tvorbu velkých svalů. Ty nejsou na motorce potřeba. Ideální je věnovat se intenzivní přípravě zimu, kdy nelze jezdit a na jaře z toho potom těžit. Tím ovšem nechceme říct, že byste měli cvičit jen v zimě a v sezóně nedělat nic.

Zařaďte do přípravy také další sporty. Ideální jsou ty, při kterých se intenzivně pracuje s rovnováhou, jako například skateboarding, surfing, kolečkové brusle nebo lyže. Nejlepší je ovšem kolo. Tam se totiž do hry dostávají řídítka. Kolo je vlastně taková motorka bez motoru. A věřte nám, že většina toho, co funguje na kole, funguje i na motorce. V ideálním případě vede cesta od cvičení na začátku přes kolo právě za řídítka motorky. Ale rozhodně ničemu neuškodíte, pokud přidáte cvičení a kolo, i když už na motorce jezdíte.

Budete-li zvládat své tělo a s ním řízení motocyklu, stačí už jen otáčet plynem a zatáčet? No, ono to nejde jen tak samo. Berte pro příklad tělo jako hardware vašeho počítače. Ale potřebný je přece i software na jeho ovládání. V těle se musí něco stát, aby se například změnil směr jízdy. Ovšem daný příkaz samozřejmě vychází z mozku. Mozek řídí tělo, tělo řídí motorku. Představte si, že z domova vyrážíte s hlavou plnou úkolů z práce nebo se vzpomínkou na hádku s manželkou. Takový batoh bubáků vás nejen připraví o veškerou zábavu, ale také neumožní stoprocentní koncentraci na samotnou jízdu. To je potom nejen unavující, ale i nebezpečné.

Důležité je také spojení kapacity mozku a fyzického ovládání motorky. Pokud se na motorce jen povezete a nebudete vědomě využívat správné části těla pro její ovládání, poběží na pozadí všeho program, který spotřebuje podstatnou část kapacity mozku jen na to, abyste se na motorce udrželi a zvládli vůbec jet rovně. Nebudete si to uvědomovat, ale hlava bude z velké části zaměstnána. A když

k tomu pak přidáte toho šéfa nebo manželku, může se snadno stát, že kapacita mozku bude vyčerpána, a už nezbude prostor nejen na stoprocentní sledování provozu, ale také na reakce v případě krizových situací. Nemluvě o tom, že v takovém případě si rozhodně nebudete moci všímat krás krajiny, kterou projíždíte. Takže právě hlavě ulevíte tím, že budete vědomě a správně používat tělo a jeho dary. Pojďme si to v dalších kapitolách rozebrat podrobněji.

Jakým způsobem postupovat, když se chci naučit dobře jezdit na motorce?

Nad všemi speciálními koordinačními požadavky, které jsou aplikovány u vybrané motorické dovednosti, jako je například řízení motocyklu, stojí vždy všeobecná koordinace a ovládání našeho vlastního těla. Tento základ umožňuje rychlejší a efektivnější osvojení speciálních koordinačních požadavků. V první řadě je tedy potřeba rozvíjet zmíněné koordinační schopnosti vlastního těla. Toho lze docílit využitím cvičení, která jsou zprvu zacílena na dané koordinační schopnosti jednotlivě tak, aby umožnila maximální a efektivní rozvoj vybrané dovednosti. S postupem času je možné vybírat náročnější cvičení, která případně zahrnují více koordinačních aspektů.

Dalším krokem, který tvoří přechod mezi ovládáním vlastního těla a motorky, představuje jízda na kole. Během ní využíváme základní schopnosti a dovednosti, které již naše tělo zvládá. Jízdní kolo, zejména při pomalé jízdě, klade větší nárok na rovnováhu, navíc vyžaduje ovládání dopravního prostředku, tudíž kvalitnější diferenciační schopnost. Naopak při rychlejší jízdě, a tím pádem také rychlejšímu pohybu v prostoru vyžaduje lepší reakční a orientační schopnost. Stejně tak, jako je možné cvičit s vlastním tělem, lze rozvíjet tyto schopnosti při jízdě na kole.

Po úspěšném absolvování dvou předešlých bodů následuje vytoužená jízda na motorce. Opět dochází ke zvýšení náročnosti ovládání stroje a zvýšení rychlosti pohybu v prostoru, a tím se jízda zároveň přesouvá na frekventovanější komunikace. Stejně jako u tréninku těla a jízdy na kole by tato fáze měla mít jistý řád se zvyšující se náročností. Trénink rovnováhy, diferenciace, orientace, rychlosti reakce a pohyblivosti musí být součástí i samotné jízdy na motorce.

Řízení motoriky

Jak tedy naše tělo funguje ve vztahu k pohybu? Veškerý pohyb člověka je řízen nervovou soustavou, která nepřetržitě registruje podněty přicházející jak z okolního prostředí, tak z jednotlivých oblastí samotného těla. Tyto informace jsou zaznamenávány receptory a prostřednictvím tzv. dostředivých nervových drah vedeny do hlavního řídícího centra lidského těla tedy do mozku. Zde jsou v reálném čase porovnávány měnící se situace s dosavadními zkušenostmi, které jsou následně vyhodnocovány. Po finálním zpracování dochází skrze odstředivé dráhy k přenosu příkazu pohybu na svaly, jakožto vykonavatele mechanické práce.

První bod nezbytný pro započetí nového nebo změnu stávajícího pohybu představuje tedy podnět, který je zachycen prostřednictvím smyslových orgánů. Převážnou část informací z okolního prostředí registrují naše oči, proto se zrak značně podílí na kvalitě našeho motorického výkonu. Dalším velice významným smyslovým orgánem významně ovlivňujícím pohyb jsou uši, které nás díky schopnosti zachycení zvuku mohou informovat o případném nebezpečí a umožňují nám lepší orientaci v prostoru. Neopominutelnou součástí ucha je rovnovážné ústrojí. To nám podává informace o poloze těla v prostoru, čímž napomáhá udržování rovnováhy a koordinace pohybu. Podrobné vnímání taktilních vjemů, tj. tlaku, bolesti, teploty a vibrací zabezpečuje hmat neboli mechanocepce. Chuť a čich sice nijak výrazně samotný pohyb neovlivňují, ale mohou mít vliv na proces motorického či jiného učení. Společně se smysly vnímajícími okolní prostředí je pro realizaci pohybu nezbytné vnímání vlastního těla. K tomu nám napomáhají vedle vnitřního ucha a zraku receptory nacházející se v našich svalech, šlachách a kloubech, tzv. proprioreceptory. Díky těmto specializovaným orgánům náš mozek ví, jaká je pozice trupu, kde se nachází naše končetiny, jak jsou v daný moment pokrčeny či nataženy nebo jak rychle se pohybují v daném kloubu.

Veškeré tyto informace jdou různě dlouhými dostředivými nervovými drahami do míchy a následně do mozku, kde dochází k tvorbě nového či výběru již používaného pohybového programu. Mozek a mícha jsou společně označovány jako centrální nervová soustava. Nově vytvořený nebo vybraný pohybový program je následně prostřednictvím odstředivých nervových drah odesílán k jednotlivým svalům. Jejich vzájemná koordinace je stejně jako celý pohybový program kontrolována a případně upravována prostřednictvím zpětné vazby centrální nervovou soustavou. Ta současně uchovává informace pro budoucí výkon stejného pohybu, aby mohl být rychlejší, přesnější, efektivnější a tím pádem i méně energeticky náročný. V budoucnu, kdy tělo bude provádět stejný nebo podobný pohybový úkon, nemusí již vytvářet zcela nový pohybový program, ale může z knihovny vybrat a v případě potřeby doladit ten, kterým je

již vybaveno. Toto, vedle kvalitnějšího provedení pohybu, umožňuje nižší potřebu soustředění na daný pohybový úkon.

Posledním článkem řetězce, realizujícím pohyb, jsou svaly těla. Ty přetváří elektrickou a následně chemickou energii na mechanickou práci. Její efektivita není dána pouze velikostí a maximální silou svalů, ale také schopností přesného zapojení a relaxace ve vhodný čas, kdy to daná situace vyžaduje. Stejně tak je pro optimální výkon nezbytná jejich bezchybná spolupráce s ostatními svaly a svalovými skupinami. Ta se u osob s velmi dobrou nitrosvalovou a mezisvalovou spoluprací na pohled projevuje ladností a lehkostí pohybu. Naopak nadměrné a nepřesné zapojování způsobuje neefektivní řešení pohybového úkonu, jeho vysokou energetickou náročnost a často také ovlivňuje jeho další aspekty jako je například rovnováha.

Při jízdě na motocyklu můžeme proces řízení pohybu demonstrovat na následující situaci. Představte si, že jedete domů po víkendovém výletu, je večer, pološero a několik desítek minut vydatně prší. Najednou 100 metrů před sebou zahlédnete překážku na vozovce: funkce externích receptorů (zraku). Tento fakt si uvědomíte a zjistíte, že budete muset zastavit: příprava plánu centrální nervovou soustavou (mozek). Začnete opatrně brzdit, abyste do objektu nenarazili – přenos informace a výkon zamýšleného pohybu. Vzhledem k tomu, že je vozovka mokrá, však brždění neprobíhá podle vaší představy, a proto ho musíte upravit – zpětná vazba (mozek). Vše dobře dopadne a vy zastavíte v bezpečné vzdálenosti od překážky. Na základě této události navíc získáte zkušenost rychlého brzdění na mokré vozovce, která je uchována v mozku. Pokud jste částečně upravili svou rychlost a jeli alespoň 75 km/h, odehrál se celý tento proces brzdění v čase kratším než 5 sekund. V závislosti na vaší trénovanosti, věku a soustředění trval moment od prvního zaznamenání překážky po první stisknutí brzdy 0,4 – 1,5 sekundy. Během takto krátké doby není možné přemýšlet, vše se musí dít automaticky, rychle a bezchybně. Aby tělo v daný moment takto fungovalo, musel tomuto momentu předcházet děj, který je označován jako motorické učení.

Motorické učení

Motorické učení předchází každé pohybové činnosti v životě člověka. Vzpomínáte si, alespoň částečně, jaké to bylo, když jste se poprvé postavili na lyže, brusle, posadili na jízdní kolo, do auta nebo za řídítka motorky? Okolo sebe vidíme ostatní lidi, jak tyto činnosti jednoduše provádí, a v hlavě si říkáme, že na tom nic není, a plni nadšení se do toho vrháme naplno. Tato mylná představa se však téměř v naprosté většině případů ve velmi krátkém okamžiku rozpadá a není to tím, že je člověk nešikovný. V tento moment mu pouze chybí pohybové programy a zkušenosti, které umožní fungování úkonů, které jsou pro řízení motorky nezbytné. Ty člověk získává prostřednictvím děje, označovaného jako motorické učení. Jedná se o proces odehrávající se v našem mozku jako reakce na cílený nácvik nebo jinou zkušenost s danou dovedností, jehož výsledkem je změna v centrálním nervovém systému umožňující vznik nové motorické dovednosti.

Motorické učení má tři fáze: kognitivní, asociativní a autonomní. Tyto fáze motorického učení můžeme opět velice přesně demonstrovat na našem motorkáři. Kognitivní fáze představuje moment, kdy osoba poprvé sedne na motorku a i přes teoretický základ příliš netuší, co má nebo nemá dělat. Téměř veškerou svou činnost s manipulací stroje provádí pomalu, neefektivně s absencí citu, navíc velkou část těchto úkonů kontroluje zrakem. Po chvíli náš motorkář dokáže za značného soustředění jet po rovném povrchu cvičiště, které umožňuje maximální zaměření jeho pozornosti na stroj,

a naopak minimum pozornosti zaměřené na své okolí. V této fázi by byla jízda v běžném provozu nemožná, jednak vzhledem k nedostatečné schopnosti ovládat stroj, jednak kvůli téměř nulovému soustředění na cokoliv jiného než na vlastní ruce a nohy ovládající motorku. Asociativní fázi si lze představit jako moment, kdy v auto/motoškole již člověk jezdí v běžném silničním provozu, ale spíše se vyhýbá frekventovanějším silnicím, řídí slabší stroj a má souvislou podporu instruktora na sluchátku. V tento moment již automaticky ovládá základní prvky nezbytné pro řízení stroje, což řidiči umožňuje oproti předchozí fázi věnovat část své pozornosti i okolnímu prostředí. To představuje základní předpoklad pro jízdu v provozu. Autonomní fáze tvoří pomyslný vrchol motorického učení. Jezdec je již schopen provádět téměř naprostou většinu úkonů spojených s řízením stroje automaticky, a tak může svou pozornost věnovat ostatním věcem jako jsou okolní prostředí, stav vozovky nebo vyšší rychlost stroje. I přesto, že se jedná o poslední úroveň motorického učení, tato fáze nemá vrchol. V tento moment se člověk stále učí novým věcem a zároveň zdokonaluje dovednosti již získané.

Motorické učení v dospělém věku je bohužel oproti dětství neférovou disciplínou. V dětském věku, kdy se poprvé objevují pohybové činnosti jako je například jízda na kole, koloběžce či bruslích, začínají při odhlédnutí od genetických aspektů a jistého talentu všichni na stejné startovní čáře. Naproti tomu se v dospělosti vedle genetických predispozic nepřehlédnutelně projevují zkušenosti nabyté během dosavadního života neboli během pohybové historie jedince. Člověk, který celé mládí jezdil nebo ještě aktuálně jezdí na kole, má výhodu v udržování rovnováhy a diferenciace, což jsou předpoklady naprosto nezbytné pro jízdu na motocyklu. Ještě větší výhodu bude mít ten, kdo od dětství brázdil pole, louky a háje na dědečkově pionýru a tím si vytvářel pohybové programy, které lze i po dlouhém čase ve značné míře oprášit.

KAPITOLA 3

HARDWARE

Jak jsme již uvedli, stěžejním při ovládání motocyklu je také tělo. Stejně jako v jakékoli lidské činnosti se při výuce jízdy na motocyklu uplatňují kvalitně rozvinuté motorické schopnosti a dovednosti. Motorickými schopnostmi je každý z nás vybaven od narození, nemůžeme je vytvořit ani zapomenout, pouze je zlepšovat nebo naopak při nevyužívání ztrácet na jejich kvalitě. V základu lze schopnosti rozdělit na tři kategorie: kondiční zahrnují silové, vytrvalostní a část rychlostních schopností, koordinační, ke kterým patří reakční, rovnováhové, rytmické a diferenciační schopnosti. Na přechodu těchto dvou kategorií se nachází schopnosti hybridní.

Základní předpokladem pro motorické učení a získávání jakékoli dovednosti (jízda na motorce) je nezbytná zejména vysoká kvalita koordinačních schopností. Ty se totiž značně podílejí na řízení

a regulaci pohybů člověka. Jejich úroveň ovlivňuje rychlost, způsob a efektivitu osvojování nových motorických úkonů. Osoby, u kterých jsou hůře rozvinuty koordinační schopnosti, mají problémy nejen s nácvikem, ale i se zdokonalováním dané dovednosti a jejím finálním provedením. Naopak osoby, u kterých jsou tyto schopnosti dobře rozvinuté, zvládají lépe reagovat i ve složitých situacích, pohotově se orientují při náhlé změně podmínek nebo v případě nebezpečí. Dobré koordinační schopnosti také umožňují využití plného potenciálu kondičních schopností, jako jsou například maximální síla či vytrvalost. V neposlední řadě je výhodou také vliv na estetické pocity, radost

a uspokojení z pohybu. Základními koordinačními schopnostmi, které jsou pro jízdu na motorce nezbytné rozvíjet, jsou: schopnost rovnováhová, reakční, diferenciační, orientační a pohyblivost.

Ve spolupráci s Jiřím Heiníkem a Gábinou Novotnou jsme pro vás vytvořili sérii cviků, díky kterým se můžete zlepšovat v jednotlivých motorických schopnostech. Každou kategorii jsme rozepsali zvlášť nejprve teoreticky a následně prakticky s fotografiemi jednotlivých cviků. Přejeme vám příjemné cvičení.

Flexibilita

Pohyblivost neboli flexibilita umožňuje lidskému tělu dosáhnout kloubního rozsahu, který je nezbytný pro provedení určitého pohybového úkonu. Její míra se liší v závislosti na motorické činnosti, proto bude jiná u profesionální baletky, vzpěrače, hráče baseballu nebo člověka pracujícího v kanceláři. U zmíněné baletky, která trénuje několik hodin denně, bude flexibilita dolních končetin na naprosto jiné úrovni než u kancelářského člověka. Naše pohyblivost se totiž stejně jako ostatní motorické schopnosti vždy postupně přizpůsobuje tomu, co pravidelně děláme anebo naopak neděláme. Obdobně jako rovnováhu, reakční rychlost nebo schopnost orientace ji můžeme trénovat, což se při jízdě na motorce pozitivně projeví na jejím ovládání či při případném pádu, kdy společně s ostatními dobře rozvinutými schopnostmi snižuje riziko vážného zranění.

Pro zlepšení pohyblivosti jsme připravili sérii protahovacích cviků. Začínáme odshora od hlavy a postupně se propracujeme až k nohám. Ideální je cvičit před zrcadlem nebo mít k ruce parťáka, který nám bude hlídat vertikální a horizontální osu těla. Jednotlivé cviky není potřeba opakovat mnohokrát, vhodnější je pár přesných provedení. Nezapomeňte u cvičení správně dýchat pomocí bránice. Snažte se najít mez, kam vás vaše tělo do jednotlivých směrů pustí, ale nechoďte až do bolesti.

Základní cvičení

Svaly krku

Cvik 1

Krk nese při jízdě na motorce velkou zátěž v podobě hlavy a helmy, na které působí výrazný tlak proudícího vzduchu. Zároveň je od něj požadována výrazná flexibilita. Protahování krku začneme úklony hlavy vlevo a vpravo. Snažte se hýbat opravdu jen krkem, zbytek těla nechte v rovině. Plynule přitahujte rukou na jednu a druhou stranu, dokud nedojdete na hranice flexibility.

Nejčastější chyby při cviku:
náklon celé páteře, prudké pohyby.

Cvik 2

Pokračujeme plynulým otáčením na všechny strany. Ramena a osu páteře stále držte v horizontální a vertikální rovině. Vytáčejte hlavu, kam až vám svaly dovolí. Pomáhejte si očima, koukejte ve směru otáčení hlavy.

Nejčastější chyby při cviku:
ramena a páteř vyhnuty z osy, nedostatečné dýchání.

Cvik 3

Pokračujeme v otáčení hlavy. Tentokrát si jako pomocníka vezmeme ručník. Ten použijeme jako pomyslný řemen, krk si představíme jako řemenici. Jemnými tlaky na obě strany vytáčíme hlavu. Mělo by se nám povést dostat ji do krajnějších poloh než u předchozího cviku.

Nejčastější chyby při cviku:
ramena a páteř vyhnuty z osy, vytáčení kolen a boků, příliš velký tlak na ručník a krk.

Cvik 4

Protažení krku zakončíme co největším záklonem a předklonem hlavy. Vodítkem je brada, která by se měla během cviku dostat co nejvýš a nejníž. Do krajních poloh vždy jděte s výdechem. Snažte se opět hýbat pouze krkem a nepředklánět zbytek páteře.

Nejčastější chyby při cviku:
předklon celé páteře, povolení a předklon ramen, nedostatečné dýchání.

Svaly ramen

Cvik 1

Ramena patří při jízdě na motorce k nejdůležitějším partiím. Vynechat je při cvičení by byl hřích. Přizveme si k pomoci provaz nebo švihadlo. Chytíme ho za zády s napnutými lokty a plynule měníme polohu rukou odzadu dopředu přes hlavu. Skončíme na úrovni pasu. Poté otočíme směr a pohybujeme rukama zpět za záda. Tělo musí zůstat rovně, nevykláníme ani ramena.

Nejčastější chyby při cviku:
pokrčený loket, podvlékání pod provaz, vyklánění boků, předklánění hlavy, prudké pohyby.

Svaly zad a nohou

Cvik 1

Záda začneme protahovat předklonem. Postupně se spouštějte dolů, nechejte napnutá kolena, uvolněte šíji. S výdechem spusťte hlavu vždy o kousek níž. Ruce pusťte, kam až mohou, pokud dosáhnete na zem, dejte dlaně rovnoběžně s chodidly. Vše dělejte plynule.

Nejčastější chyby při cviku:
pokrčená kolena, hlava snažící se o pohled vzhůru, špatné dýchání.

Cvik 2

V podstatě opakujeme předchozí cvik s tím rozdílem, že máme překřížené nohy. Špičky musí být v jedné rovině. Snažíme se nenapadat na jednu nohu, ale zůstat v ose. Jedna noha vždy táhne víc.

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění k jedné straně, jedna špička posunutá vpřed, zvednutá hlava.

Cvik 3

Sedněte si s narovnanýma nohama. Hlídejte si rovná záda. Špičky nasměřujte nahoru. S výdechem začněte plynule spouštět tělo dolů, stále s rovnými zády. Lokty si položte vedle kolen. Pomalu spouštějte hlavu na kolena a ve finální fázi se chytněte rukama kotníků.

Nejčastější chyby při cviku:
ohnutá záda, pokrčená kolena, špičky nesměřující nahoru, zvednutá hlava.

Cvik 4

Sedněte si s narovnanýma nohama, které roztáhnete, aby v klíně svíraly přibližně pravý úhel. Hlídejte si rovná záda. Špičky opět nasměřujte nahoru. S výdechem začněte plynule spouštět tělo směrem k jedné noze. Pohyb vychází z pánve, záda jsou stále rovná. Hlavu si položte na koleno, rukama chyťte kotník. Poté zopakujte k druhé noze.

Nejčastější chyby při cviku:
špičky nesměřující nahoru, ohnutá záda, pokrčená kolena, hlava vzhůru proti pohybu.

Cvik 5

edněte si narovnanýma nohama a zády. Jednu nohu pokrčte tak, aby vám jamka na straně chodidla přesně zapadla na koleno. Koleno pokrčené nohy položte na zem nebo se ho snažte dostat co nejníž. Kotníky držte v pravém úhlu, špičky směřujte ke stropu. S výdechem se pomalu spouštějte dolů, až se opět dostanete hlavou ke kolenu. Rukama se chytněte kotníku natažené nohy, můžete si pomoct přitažením. Hlídejte si osu těla, nenaklánějte se k pokrčené noze.

Nejčastější chyby při cviku:
zvednuté koleno pokrčené nohy, zadek odlepený od podložky, tělo sklánějící se k pokrčené noze.

Cvik 6

Tomuto cvičení říkáme MotoGP, protože velmi připomíná extrémní pohyby v zatáčkách jezdců této kategorie. Sedněte si s narovnanýma nohama a rovnými zády. Nohy roztáhněte, aby v klíně tvořily přibližně pravý úhel. Špičky směřují nahoru. Ruce spojte k sobě, lokty dejte na zem. Při pohledu z vrchu se vám v klíně vytvoří z rukou a stehen kosočtverec. Plynule s výdechem spouštějte hlavu až na ruce

Nejčastější chyby při cviku:
lokty nad koleny, pokrčená kolena, špičky nesměřují nahoru, vyklánění z osy těla.

Cvik 7

Stoupněte si na jednu nohu. Druhou chyťte za prsty, přednožte a postupně ji propínejte. Hlídejte si rovnou vertikální osu těla.

Nejčastější chyby při cviku:
vykloněné tělo, ramena do strany, pokrčené koleno stojné nohy.

Svaly zápěstí

Cvik 1

Klekněte si na všechny čtyři s nataženýma rukama. Dlaně otočte, aby prsty směřovaly ke kolenům. Sunutím zadku dolů si pomalu sedejte na kotníky, čímž se zvyšuje pnutí v zápěstí. Hlavu držte nahoře, koukejte vpřed.

Nejčastější chyby při cviku:
zvednuté dlaně, dlaně šikmo, hlava dolů.

Cvik 2

Sedněte si s narovnanýma nohama a rovnými zády. Nohy roztáhněte, aby v klíně tvořily přibližně pravý úhel. Špičky směřují nahoru. Ruce stejně jako v předchozím cviku otočte prsty k sobě. Se vztyčenou hlavou posouvejte zadek plynule dozadu, až kam vás ruce pustí.

Nejčastější chyby při cviku:
ruce našikmo, zvedající se dlaně, pokrčená kolena, špičky nesměřující nahoru.

Cvik 3

Napněte jednu ruku před sebe a natáhněte prsty. Pak postupně jeden prst za druhým ohýbejte až do maxima. Ostatní prsty u toho nechejte narovnané.

Nejčastější chyby při cviku:
ohýbání ostatních prstů, nekrčení až do maxima.

Cvik 2

A ještě jednou posilování prstů, tentokrát pomocí kliků. Ty dělejte v kleče na natažených prstech. Začněte menším zatížením a postupně přenášejte váhu dopředu. Postupným tréninkem se budete schopni dostat až do kliku. Prsty pak budete mít tak silné, že nějaké problémy se zmáčknutím páčky spojky nepřijdou v úvahu.

Nejčastější chyby při cviku:
kliky na dlaních, propadlé prsty.

Balanční cvičení

Rovnováha a diferenciační schopnost

Rovnováhová schopnost umožňuje držet tělo ve stavu rovnováhy a tento stav opětovně navozovat v případě proměnlivých podmínek prostředí. Lidské tělo je vlivem změn vnitřního prostředí (dech, tep, práce orgánů) neustále v pohybu, a to i při klidném stoji (statická rovnováha). Udržování rovnováhy tak představuje neustálý děj, na kterém se nejvýrazněji společně s centrální nervovou soustavou podílí oči, vnitřní ucho a proprioreceptory nacházející se ve svalech, kloubech a vazech. Dynamická rovnováha je udržována během pohybu, kdy dochází ke změnám polohy těla a místa v prostoru. Rovnováhová schopnost je ve velmi úzkém vztahu s ostatními koordinačními schopnostmi, čímž ovlivňuje jejich kvalitu. Vzhledem k tomu je nezbytné tuto schopnost rozvíjet. Při jízdě se ve zvýšené míře uplatňuje například při pomalé rychlosti, slalomu mezi kuželi nebo již při nasedání na motocykl, který není opřený na stojánku. Jelikož jsou tyto dovednosti pro jízdu naprosto nepostradatelné, je jasné, že se bez kvalitní statické a dynamické rovnováhy neobejdeme.

Základem pro diferenciační schopnost jsou informace získávané prostřednictvím proprioreceptorů. Tato motorická schopnost umožňuje ve vhodném momentě, na správném místě a přesnou silou aktivovat svaly, které mají vykonávat pohyb nebo udržovat pozici těla. Dobrá schopnost diferenciace dělá pohyby efektivní a plynulé, bez potřeby nadbytečného energetického krytí. Jako příklady, ve kterých se uplatňuje, lze v kontextu jízdy na motorce uvést například adekvátní náklon do zatáčky nebo třeba obyčejné přibrzdění, ke kterému dojde plynule a ne trhavě. Nezbytný předpoklad pro diferenciační schopnost představuje kvalitní udržování rovnováhy. Jestliže se tělo nachází v nerovnovážné poloze, nelze očekávat, že si povede dobře v plnění plánovaného motorického úkonu. V tento moment dochází k vynaložení jak svalového, tak i mentálního úsilí k zajištění stabilní polohy. Stejně tak ovlivňuje diferenciační schopnost prostřednictvím vhodného zapojování svalů a mezisvalové spolupráce s rovnováhou.

Náš Jiří rád říká, že řídítka jsou řídítka a ne držítka. Při jízdě byste na nich měli mít ruce jen zlehka položené, a ne je křečovitě svírat. To ovšem není možné, pokud nemáte zvládnutou samotnou rovnováhu těla. Vaše vyvažovaní se pak promítá i do rovnováhy motorky, a hned je zaděláno na zátěž celé soustavy a velkou spotřebu energie. Proto budeme trénovat rovnováhu. Začneme od nejjednodušších cviků, následně přidáme balanční pomůcky. Tady na vás budeme apelovat – pořiďte si je domů. Pro začátek to nemusí být megadrahé profi pomůcky, vystačíte si s levnějšími, které ve sportovních řetězcích vyjdou na pár stovek. K tomu se bude hodit tenisák, okopaný míč a v poslední řadě potom přidáme řídítka. Stačí úplně obyčejná, která určitě najdete někde v garáži.

Stoje na jedné noze

Cvik 1

Na začátek velmi jednoduchý cvik. Stoupněte si rovně, obě nohy mírně pokrčte v kolenou. Zpevněte střed těla a jednu nohu přednožte. Váhu na chodidle stojné nohy přeneste na tři body – patu, palec a malíček. Pas se pokuste vytáhnout vzhůru, abyste se nekrčili v kyčlích. Zásadní je, abyste udrželi tělo v rovné vertikální ose, zvednutou hlavu (oči hledí co nejvíc do dálky) a ramena v rovné horizontální ose. Tady vám hodně pomůže zrcadlo, nebo parťák. Cvičte střídavě obě nohy. Jakmile zvládnete základní cvik, můžete se dát do náročnější varianty, tedy se zavřenýma očima.

Nejčastější chyby při cviku:
přílišné pokrčení stojné nohy, vytočení těla nebo ramen, skloněná hlava, dohánění rovnováhy rukama, krčení v kyčlích

Cvik 2

V podstatě opakujeme předchozí cvik s tím rozdílem, že kotník mírně pokrčené nohy imituje pohyby při řazení nebo brzdění. Vnímejte, odkud propnutí a pokrčení spodní části nohy vychází. Stejně jako první cvik, i tento můžete později cvičit se zavřenýma očima, případně se zátěží v rukách.

Nejčastější chyby při cviku:
zaklánění, vytočení těla nebo ramen, skloněná hlava, dohánění rovnováhy rukama, krčení v kyčlích

Cvik 3

A teď něco trochu náročnějšího. Opět zaujměte základní polohu s mírně pokrčenýma nohama a váhou na třech bodech stojné nohy. Přednoženou nohu se ale pokuste dostat co nejvýše. Nezaklánějte se u toho! Z této krajní polohy ji pak plynule spusťte dolů a naopak ji zanožte dozadu až do pozice tzv. holubičky. Hlídejte si rovná záda a také rovnou osu páteře a ramen. Pokročilá verze – v pozici holubičky dejte ruce před sebe, jako byste drželi řídítka.

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění do strany, pokrčená hlava, vytáčení ramen, záklon při předkopnutí nohy

Cvik 4

Stoje na jedné noze s využitím balanční pomůcky

Cvik 1

Na pevné zemi máme natrénováno, takže se pustíme do cviků s použitím balančních pomůcek. Na fotografii vidíte základní balanční dřevěnou desku, která opravdu není drahým nástrojem. Druhou variantou je pak nafukovací balanční podložka (Bosu a podobné). Nejprve si najděte balanc v základní poloze. Stoupněte si rovně, obě nohy mírně pokrčte v kolenou. Zpevněte střed těla a jednu nohu přednožte. Váhu na chodidle stojné nohy přeneste na tři body – patu, palec a malíček. Pas se pokuste vytáhnout vzhůru, abyste se nekrčili v kyčlích. Zásadní je, abyste udrželi tělo v rovné vertikální ose, zvednutou hlavu (oči hledí co nejvíc do dálky) a ramena v rovné horizontální ose. Cvičte střídavě obě nohy. Jakmile zvládnete základní cvik, můžete se dát do náročnější varianty, tedy se zavřenýma očima.

Nejčastější chyby při cviku:
přílišné pokrčení stojnící nohy, vytočení těla nebo ramen, skloněná hlava, dohánění rovnováhy rukama, krčení v kyčlích, opření balanční pomůcky o zem

Cvik 2

K prvnímu cviku na balanční desce přidáme druhý, který také zopakujeme z předchozí kapitoly stojů na jedné noze. Po nalezení správné základní polohy a mírném přednožení tedy kotník imituje pohyby při řazení nebo brzdění.

Nejčastější chyby při cviku:
zaklánění, vytočení těla nebo ramen, skloněná hlava, dohánění rovnováhy rukama, krčení v kyčlích, opření balanční pomůcky o zem

Cvik 3

A do třetice všeho dobrého, opět opakování cviku z kapitoly stojů na jedné noze. Ze základní polohy jednu nohu přednožte co nejvíce nahoru a za krajní polohy ji plynule pusťte dolů a následně dozadu až do polohy tzv. holubičky. V té pak „chytněte řídítka".

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění do strany, pokrčená hlava, vytáčení ramen, záklon při předkopnutí nohy, opření balanční pomůcky o zem

Cvik 4

Přidáme na náročnosti a to pomocí základní pomůcky – fotbalového míče. Nohy opakují první cvik, začněte základní polohou, zpevněte střed těla a mírně přednožte jednu nohu. Gábina tentokrát cvičí na Bosu. Míč nechejte položený na zemi a v první části se pro něj sehněte. Narovnejte se do základní polohy. Míč si podávejte z ruky do ruky, nejprve za zády a před břichem, poté kolem hlavy. Vytvořte si tak kolem těla dva kruhy, které míčem obkroužíte. Na konci opět míč vraťte na zem, a narovnejte se do základní polohy.

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění do strany, vytáčení ramen, opření balanční pomůcky o zem

Cvik 5

Budeme pokračovat se zapojením rukou. Tentokrát přizveme na pomoc tenisové míčky. Opět si na balanční podložce najděte základní polohu s rovným tělem, rameny, jednou nohou mírně přednoženou. Začněte klidně s jedním míčkem, hoďte s ním o zem, odrazte a chytněte do druhé ruky. Až vám to půjde, vezměte si míčky dva, a každou rukou házejte a chytejte jeden. Zásadní je opět udržení rovného postoje, takže vám pomůže zrcadlo, nebo parťák, který vás pohlídá.

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění do strany, vytáčení ramen, opření balanční pomůcky o zem

Stoje sounož s využitím BALANCERU

Balancer, inboard, nebo také balanční deska s válcem – variant i názvů je mnoho. Jde o další z nástrojů, který vám pomůže nejen zpevnit střed těla a potrénovat rovnováhu, ale s posílením veškerého pohybového svalstva, rozvojem periferní nervové soustavy a zlepšení motorických dovedností.

Cvik 1

Základním cvikem je samotný stoj a získání rovnováhy. Tady výrazně potrénujete hluboké vnitřní svaly středu těla. Soustřeďte se na držení obou os (vertikální celého těla i horizontální ramen). Nezapomeňte pravidelně dýchat. Až budete zvládat držet balanc, chce to trénink, ale určitě se k tomu dopracujete, přidejte držení řídítek. Snažte se je držet zlehka, klidně jen dvěma prsty na každé straně. Tak by to mělo být v reálu i s řídítky na motorce (nemluvíme o pomalých rychlostech).

Cvik 2

Pokud budete mít ze začátku potíže udržet rovnováhu, přizvěte si pomocníka. Stačí položit ruce na ramena. Stejně tak může parťák pomoci držet řídítka. Ale pozor, v žádném případě nejde o to, aby držel váš balanc, jako Jiří Gábině na fotce. Mimochodem, představte si, že takto nějak to vypadá na motorce, pokud nedržíte rovnováhu a držíte se řídítek.

Cvik 3

Opět přidáme míč, stejně jako u cvičení na balanční desce. Najděte si na balanceru rovnováhu. Míč nechejte položený na zemi a v první části se pro něj sehněte. Narovnejte se do základní polohy. Míč si podávejte z ruky do ruky, nejprve za zády a před břichem, poté kolem hlavy. Vytvořte si tak kolem těla dva kruhy, které míčem obkroužíte. Na konci opět míč vraťte na zem, a narovnejte se do základní polohy.

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění do strany, vytáčení ramen, opření balanční pomůcky o zem, nepravidelné dýchání, prudké pohyby

Cvik 4

Když už máte u předchozího cviku míč v ruce, co takhle si chvilku zaházet? K tomu se bude hodit parťák, kterému můžete míč hodit, a on vám ho vrátí zpět. Během toho držte rovnováhu a v optimálním případě i rovné osy těla a ramen.

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění do strany, vytáčení ramen, opření balanční pomůcky o zem, nepravidelné dýchání, prudké pohyby

Cvik 5

S posledním cvikem se opět vracíme do předchozí kapitoly na balanční podložce. Vezměte si k pomoci tenisový míček, najděte rovnovážnou polohu a začněte si s ním házet o zem. Jakmile získáte jistotu, přidejte druhý míček a každou rukou házejte a chytejte jeden.

Nejčastější chyby při cviku:
naklánění do strany, vytáčení ramen, opření balanční pomůcky o zem, nepravidelné dýchání

Cvičení rychlosti a reakční schopnosti

Reakční schopnost ovlivňuje délku trvání reakce, respektive realizaci motorické odpovědi na daný podnět. U řidiče motocyklu nebo jiného motorového vozidla se může jednat například o reakci na nenadálou situaci, která vznikne na vozovce. Tato schopnost je velmi důležitý faktor, který u řidiče ovlivňuje finální délku brzdné dráhy. Lidské tělo je schopné rychleji reagovat na podněty zvukové než zrakové. Rychleji také reagují horní končetiny než končetiny dolní. Průměrná reakční doba se pohybuje mezi 0,4 – 0,8 sekundami. Výrazný vliv na tento čas má pozornost, únava řidiče, připravenost pro danou činnost, míra diferenciační, rovnovážné a orientační schopnosti. Z historického pohledu dochází k navyšování reakční doby, což je s největší pravděpodobností způsobeno eliminací rizik ohrožujících život člověka. Délka reakční doby lze ale i zlepšovat cíleným tréninkem, jak můžeme vidět na její délce, která je nižší u profesionálních sportovců a závodníků.

Individuální cviky

Cvik 1

K jednoduchému a velmi efektivnímu cvičení reakční schopnosti nám poslouží tenisový míček. Ujistěte se, že je čistý, ať si nezničíte zeď, a pojďte házet. Začneme základním cvikem, který proveďte v pořadí hod na zeď – tlesknutí – chycení míčku. Vzdáleností od zdi měníte náročnost cviku.

Cvik 2

Při druhém cviku přidáme nohy. Tlesknutí po odhození míčku vyměňte za dřep. Tedy hození míčku na zeď – dřep – chycení míčku.

Cvik 3

Do třetice vaše reakce, míček a zeď. Tentokrát po odhození udělejte otočku. Opět bude záležet na tom, jak daleko budete stát od zdi.

Cviky ve dvojici

Cvik 1

Pokud máte ke cvičení reakční rychlosti k dispozici nějakého toho parťáka, máte v tuto chvíli vyhráno. Pomocník chytne do natažených rukou tenisový míček. Vy natáhněte ruce a dlaně položte na hřbety pomocníkových rukou. V momentě, kdy pomocník míček pustí, zareagujte a chyťte ho, než dopadne na zem. Později přidejte míčky dva, do každé ruky jeden.

Cvik 2

Ke třetímu cviku ve dvojici využijeme zeď. K té si stoupněte čelem a pomocník za vás. Pomocník hodí míček o zeď a vy ho po odrazu chytáte. Vzdálenost od zdi a síla hodu určují intenzitu cvičení.

Bonus

Pokud chcete svoje tělo a následně svůj motocykl ovládat opravdu dokonale, spojte trénink rovnováhy a reakční rychlosti. První samostatný cvik s míčkem hozeným o zeď a tlesknutím, plus oba cviky ve dvojici trénujte na balanční podložce nebo na balanceru. Tak trénují opravdoví mistři.

Využití speciálních pomůcek

Až vás tenisové míčky začnou nudit, a budete chtít svou schopnost rychle reagovat začít rozvíjet jinak, máme pro vás ještě pár tipů. Výborné jsou míčky měnící úhel po odskoku, u kterých tedy dopředu neodhadnete, kam poletí. Solo cvičení u zdi a odrazové cvičení ve dvojici jsou s nimi opravdu náročné. Pomoci mohou, ale i speciální reakční hry v mobilu / tabletu, například Reaction training nebo Race Start Test Formula. Vrcholem pak jsou speciální reakční přístroje, například BlazePod nebo Reactor X. Dnes je již najdete v některých moderně vybavených fitness centrech nebo u speciálních trenérů.

Kondiční schopnosti

V kontextu jízdy na motocyklu je pro pochopení problematiky motorických schopností nutné zmínit i schopnosti kondiční, k nimž řadíme vytrvalost a sílu. Ty jsou výrazně ovlivněny metabolickými procesy organismu.

Vytrvalost umožňuje jedinci odolávat únavě, díky čemuž může dlouhodobě vykonávat pohybovou činnost dané intenzity. Má několik podtypů, které jsou vždy ovlivněny genetickými a tělesnými předpoklady, zastoupením typů svalových vláken v pracujících svalech, výkonností a efektivitou systémů zabezpečujících výměnu plynů (kyslíku a oxidu uhličitého) a využití energetických zásob. Neopominutelný vliv na míru vytrvalosti mají i koordinační schopnosti, které ovlivňují ekonomiku pohybu.

Silové schopnosti umožňují překonávat (dynamická síla) či udržovat (statická síla) odpor vnějšího, ale i vnitřního prostředí. Podle typu odporu a rychlosti jeho překonávání se dynamické silové schopnosti dále dělí na maximální, explozivní, reaktivní a vytrvalostí sílu. Míra potřeby rozvoje všeobecného silového základu, ale i jednotlivých silových schopností závisí na dané pohybové nebo sportovní činnosti. Vzhledem k tomu, že je velice snadné tyto schopnosti a jejich rozvoj kvantitativně hodnotit, přebírají často pozornost nad kvalitou schopností koordinačních. Bohužel si však málokdo uvědomuje, že právě ty umožňují využití plného potenciálu kondičních schopností, jimiž je každý z nás do jisté míry vybaven.

Pokud je tedy vaším cílem běžná jízda na motorce, není u vás s největší pravděpodobností nutné primárně rozvíjet sílu a vytrvalost, ale je naopak nezbytné věnovat pozornost tréninku rovnováhy, diferenciace, orientace, rychlosti reakce a pohyblivosti.

KAPITOLA 4

MOZEK A VĚDOMÍ

Vědomí

Nezáleží na tom, zda milujete venkovské silnice, horské průsmyky, závodní tratě nebo offroad. U všech typů ježdění na motorce vše začíná tzv. mezi očima. Především bezpečnost vaší jízdy. Samozřejmě můžeme trénovat nejen tělo, ale i náš „software".

K bezpečné, ohleduplné a konzistentní jízdě potřebujeme vědomí. To je to kouzelné slůvko. S ním je všechno možné. Bez něho není možné téměř nic. Druh uvědomění, o kterém mluvíme, je „uvědomění v okamžiku". Druhý druh vědomí se nazývá „historické vědomí". To znamená, že rozumíte sami sobě, a tomu, jak jste v minulosti reagovali na určité situace. Uvědomění v okamžiku je uvědomění především o reálném čase, o aktuálním dění. Dobrá jízda na motocyklu je směsí vynikající techniky jízdy, historického vědomí o tom, jak jste dříve reagovali na různé situace, a vědomí v okamžiku.

Jako jezdec můžete být buď „ve své hlavě" nebo „ve svém těle". Být ve své hlavě znamená, že přemýšlíte, vzpomínáte, analyzujete, sníte nebo mentálně bloudíte sem a tam. Může to také znamenat, že jste zaujatí některými důležitými životními problémy. Ať už je důvod jakýkoli, pokud jste při jízdě v hlavě, hrozí katastrofa. To je přesně ten batůžek problémů, který vám neumožní soustředit se na aktuální dění. Být ve své hlavě znamená, že jste odpojeni od svého těla, smyslů a nakonec od své motorky. Abyste dobře jezdili, musíte používat mozek tady a teď.

Pak slyšíte, cítíte, vidíte a používáte své instinkty. Všimnete si, co se děje v reálném čase. Budete spojeni se svým tělem, motorkou, jízdním povrchem, podmínkami a tím, co se děje kolem vás. Budete mít vynikající situační přehled, a budete skvělým defenzivním jezdcem. Okamžitě postřehnete změny, ke kterým dojde, budete schopni předvídat nebezpečné situace, a celkově budete lépe naladěni na celý zážitek z jízdy. Budete bezpečnější jezdec jak pro sebe, tak pro ostatní vozidla. Váš jízdní výkon se zlepší a vy budete konzistentní majitel motocyklu s maximálním výkonem.

Jak je blokováno vědomí

Vědomí nepřichází automaticky pokaždé, když nasednete na kolo. Blokuje ho mnoho věcí, jako jsou emoce, reakce na životní události, fyzická nemoc a stres. Hlavním faktorem, který snižuje vaše vědomí, je strach. Příkladem tohoto strachu může být strach z toho, že bude vypadat špatně, strach ze ztráty kontroly, strach z havárie. Strach, úzkost, negativní očekávání, obavy, zaujatost, napětí – schopnost soustředit se na daný okamžik. V tuto chvíli znamená, že jste uprostřed tří časových pásem: MINULOSTI —SOUČASNOSTI—BUDOUCNOSTI.

Minulost je místem lítosti, nářku, obviňování, dobrých a špatných vzpomínek a běhu starých duševních filmů. Každý jezdec, který sklouzne do minulosti, okamžitě ztratí kontakt se svými smysly, a proto ztratí kontakt s vědomím přítomnosti. Budoucnost ještě nedorazila, ale mnoho jezdců v ní žije. Přemýšlejí o tom, co mají dělat dál, co se stane později ten den, ten týden nebo příští měsíc, a také mohou mít strach a obavy z různých věcí, které je čekají. Každý jezdec, který se mentálně přesune do budoucnosti, okamžitě ztratí kontakt se svými smysly, a tudíž ztratí kontakt s vědomím přítomnosti. Tento mentální pohyb mezi třemi časovými pásmy je známý jako „cestování v čase". Ale zapomeňte na báječné sci-fi filmy.

Bohužel, i když jezdec mentálně opustí minulou nebo budoucí časovou zónu a vrátí se do přítomnosti, často není schopen být PLNĚ přítomný. Mohou v něm zůstat mentální zbytky, nazývané „mentální zavazadla". Tato zavazadla způsobují chyby, protože i když je tělo jezdce vždy v přítomnosti, mysl může bloudit. Jezdec není plně přítomen, nezabývají se ježděním na 100 %. Nedávají plnou pozornost. Nevnímá svou motorku ani své tělo. Neslyší ani nevidí kritické změny. Nemůže se tedy rychle a správně nastavit, takže jezdí špatně, dělá chyby a v horším případě havaruje.

Jak poznáte, že vaše vědomí kolísá?

Pokud se nacházíte v přítomném časovém pásmu, jste klidní, soustředění a uvolnění. Málo přemýšlíte a jste minimálně vnitřně rozrušeni. Cítíte se mírumilovně a naplno zapojeni do toho, co děláte. Porovnejte to s vaším stavem, kdy jste odpojeni od „teď". Můžete být rozrušení, emotivní, přemýšlející, a vaše mysl může být zaneprázdněná, soustředěná na problém, kterému v životě čelíte. Vaše tělo je tam, ale vaše

mysl je jinde. Jste jako nepřítomný profesor. Co to dělá s vaší schopností soustředit se a podávat výkon na motorce? Rozhodně nezlepšuje, to je jisté. Ve skutečnosti, když se cítíte mentálně a emocionálně nevyvážení nebo neukotvení, nemůžete se soustředit na detaily, které vnímáte, když jedete dobře. Je to, jako byste jeli s klapkami na očích a uších.

Když jsou vaše smysly utlumené, jak dobře cítíte cestu? Jak dobře cítíte motorku? Jak dobře dokážete provádět okamžité, jemné a přesné úpravy řízení, zrychlení a brzdění? Nemůžete. Vaše schopnosti se stanou suboptimálními. A tato snížená úroveň výkonu může vést k problémům s ovládáním motocyklu.

Návyky před jízdou snižující vědomí

Všichni jsme už někdy slyšeli nebo vyřknuli: „Jdu se projet, abych si pročistil hlavu," nebo „Musím si promyslet pár věcí, a to mi jde nejlépe na motorce." Přemýšlejte o tom chvíli. Pokud nasednete na motorku s plnou, zaneprázdněnou myslí a jste emotivní a nabití, do jakého duševního rozpoložení pro jízdu se tím dostáváte? Porovnejte to s profesionálním nebo olympijským sportovcem, který říká něco podobného jako: „Jsem celý rozrušený z toho, co se právě stalo v mém životě, tak mě nech, abych se do té hry dostal, abych si to mohl promyslet." To nedává smysl, nefunguje to. Sportovec by selhal. Co tedy dělá zkušený sportovec před zápasem? Připravuje svou mysl a tělo na výkon. Udělejte to i vy. Stejně jako sportovec i vy jako jezdec potřebujete připravit svou mysl a tělo – a smysly – na jízdu.

Jak zvýšit své vědomí

Někteří jezdci vypadají před jízdou na motorce jako kovbojové, kteří běží plnou rychlostí ke koni a naskakují na něj. Chce to jiný přístup. Zpomalte a dobře se připravte na jízdu. Nespěchejte a všímejte si detailů. Pokud používáte před jízdou kontrolní seznam techniky motocyklu, dokončujte jej pomaleji než obvykle. Zhluboka se nadechněte, protáhněte svaly. Naplánujte si v hlavě jízdu. Použijte nějakou vizualizaci. Představte si, že jezdíte dobře a jste v bezpečí. Naplánujte si také případné nepředvídatelné události. Přizpůsobte se počasí. Dejte své mysli čas, aby se odpoutala od toho, co jste dělali před chvílí, a místo toho se naladťe do jízdního režimu. Máte-li nějaké problémy, co zabírají místo ve vaší mysli, které je třeba vyřešit, slibte si, že strávíte čas po jízdě jejich řešením a během jízdy je odložíte stranou. Ve zkratce, buďte jako profesionální sportovec, který připravuje svou mysl a tělo na maximální výkon. Věnujte pozornost tomu, co děláte, a nesnažte se jen tak projít. To zaručí větší volnou kapacitu vašeho mozku a tím pádem bezpečný návrat domů. Jako bonus pak možnost si cestu mnohem víc užít.

Schopnost orientace

Schopnost orientace umožňuje realizovat a případně uzpůsobovat pohyb na podkladě okolního prostředí. Kromě vnímání prostoru umožňuje tato schopnost částečnou míru předpovídání jeho budoucího vývoje. Při jízdě na motocyklu tato schopnost postihuje vnímání vozovky, jejího okolního prostředí i účastníků provozu. Nároky na orientaci se značně liší v závislosti na daném prostředí. Vzhledem k tomu, že při jízdě v běžném provozu dochází k neustálé změně prostředí, je značná míra této schopnosti nezbytná. Pro její rozvoj mohou sloužit různá komplexní cvičení nebo například i týmové sporty, které vyžadují orientaci v prostoru a vnímání okolního prostředí.

Přínosy jízdy na motocyklu pro duševní zdraví

Společnost Yamaha Motor se v roce 2009 spolu s laboratoří Dr. Ryuty Kawashimy na katedře funkčního zobrazování mozku na Tokijské univerzitě podílela na výzkumu vztahu mezi jízdou na motocyklu a stimulací mozku. Prostřednictvím tohoto výzkumu byl vztah mezi jízdou na motocyklu a mozkovou stimulací ověřen následovně:

Při jízdě na motocyklu je stimulován mozek jezdce. Rozdíly ve využití mozku a úrovni mozkové stimulace lze pozorovat u pravidelně jezdících motocyklistů a u motocyklistů, kteří nejezdili delší dobu (nejméně 10 let). Začlenění jízdy na motocyklu do každodenního života zlepšuje různé kognitivní funkce (zejména prefrontální kortexové funkce), a má pozitivní účinky na duševní a emocionální zdraví, především snížení stresu.

Můžeme tedy jásat. Náš koníček přináší našemu duševnímu zdraví pozitiva. Dovolíme si vypíchnout především dvě zásadní.

Zlepšení nálady

Proč nám jízda na motorce přináší štěstí, klid a lepší náladu? Dopamin je takzvaný přenašeč neboli neurotransmiter, který přenáší signály mezi neurony. Neřídí pouze mentální a emocionální reakce, ale také motorické reakce. Dopamin je zvláště známý jako „hormon štěstí". Je zodpovědný za naše prožívání štěstí. Každé zkroucení zápěstí uvolňuje adrenalin, který zase uvolňuje endorfiny. Čerstvý vzduch a pocit svobody uvolňuje dopamin. Ten zlepšuje naši náladu, zvyšuje potěšení a minimalizuje bolesti.

Když jedete, vaše mysl je plně zapojena, což je něco jako meditace! Meditace je praxe, kdy jedinec používá techniku zaměření mysli na konkrétní objekt, myšlenku nebo činnost k trénování pozornosti a uvědomění a dosažení mentálně čistého a emocionálně klidného stabilního stavu. Stav soustředění, který si užíváme při jízdě, vtahuje naši mysl do přirozeně meditativního stavu. Soustředění potřebné k jízdě dovoluje si užívat „maličkosti", jako je vůně čerstvě posečené trávy. To přirozeně vede k tomu, že se do takového stavu rádi vracíte a proč se vaše mysl cítí svěží, když z motorky po jízdě slezete.

Kognitivní funkce

Každodenní jízda na motorce vás může učinit chytřejšími, zabránit nástupu demence a Alzheimerovy choroby, říká Dr. Ryuta Kawashima, autor hry „Dr. Kawashima's Brain Training". Tento 57letý fanoušek motocyklů provedl studii, která zjistila, že jezdci ve věku 40–50 let mají zlepšenou úroveň kognitivních funkcí poté, co denně jezdili na motocyklu do práce po dobu pouhých dvou měsíců. Studie požádala účastníky, aby jezdili v různých podmínkách, a následně zaznamenávala jejich mozkové aktivity.

Zjistila, že současní a bývalí motocyklisté používali svůj mozek různými způsoby a ti aktivní měli vyšší úroveň koncentrace, protože byly aktivovány specifické segmenty jejich mozku (pravá hemisféra prefrontálního laloku). Dr. Kawashima také testoval, jak návyk na jízdu ovlivňuje mozek. Testované osoby nejezdily 10 a více let. V průběhu několika měsíců tito jezdci používali motocykl pro každodenní dojíždění a v jiných každodenních situacích.

Výsledek? Používání motocyklů v každodenním životě zlepšilo kognitivní schopnosti, zejména ty, které se týkají paměti a schopnosti prostorového uvažování. Jízda na motocyklu tedy podle této studie aktivuje náš mozek. Další výhoda podle studie? Účastníci uvedli, že jejich úroveň stresu se snížila a jejich duševní stav se změnil k lepšímu.

KAPITOLA 5

POHYBOVÁ AKTIVACE

Už zase další cvičení? Ale no tak, nebraňte se. Tentokrát to bude jen na pár minut a ani se u toho nezapotíte. Pohybové aktivaci neboli rozcvičce se na rozdíl od cviků v kapitole 3 budeme věnovat těsně před tím, než se vydáme jezdit na motorce. Stejně jako třeba stroj i organismus se potřebuje před jízdou zahřát. Kromě toho jsou tyto cviky zaměřeny přesně na ty svalové a pohybové partie, které budete při jízdě na motorce nejvíce používat. A věřte nám, že těch pár minut, které cvičení můžete věnovat, pak při samotném ježdění dost oceníte.

Pokud se budeme bavit o tzv. software, tedy hlavě, je důležité se před jízdou zasoustředit na to, abyste vědomě odložili všechny starosti. Jednoduše nechejte ten batoh s nimi doma. Jakákoliv věc, která vás během ježdění bude odvádět od plné pozornosti od provozu a ovládání motorky, může zvyšovat stres a v krajním případě být nebezpečná. A to je to poslední, co bychom na motorce chtěli. Jak na to? Existují všemožné meditační a uklidňovací techniky, výběr je veliký. V základě stačí si na chvíli sednout, soustředit se na své myšlenky, nechat odejít ty starosti a s čistou hlavou už se vydat směrem k jízdě na motorce. V žádném případě vás ale nenabádáme k tak výraznému zklidnění, až by se vám chtělo spát. Pokud na vás něco takového přijde, raději klíčky od motorky odložte a dopřejte tělu odpočinek. Kromě uvolnění mysli je také velmi dobré zaktivovat postřeh. K tomu vám mohou pomoci cviky s tenisovými míčky z kapitoly 3.

Teď už se ale pojďme pověnovat aktivaci těla. Samotná rozcvička vás nejen zahřeje a rozproudí krev, ale zlepší rozsah pohybů ve všech směrech, zvýší vaši pozornost na jednotlivé svaly a tím vám je dovolí při jízdě lépe vědomě používat. Zároveň také zaktivuje funkci vestibulárního systému, který se stará o rovnováhu hlavy a těla v prostoru. Začneme dýcháním, které je pro jízdu na motorce také velmi důležité, a budeme pokračovat aktivací od spodní části těla až nahoru. Každý ze cviků opakujte párkrát, nejde nám o žádné posilovací série. Snažte se o co nejlepší provedení dle návodu, abyste tělo co nejefektivněji připravili na jízdu.

Seznam cviků:

1) Brániční dýchání

Může se to zdát jako banalita, ale dýchání je velmi důležité a to jak při cvičení, tak při samotné jízdě na motorce. Jako první se tedy budeme věnovat vědomému dýchání pomocí nejdůležitějšího dýchacího svalu, kterým je bránice. Velká část z nás má totiž tendence k zapojování horních dýchacích svalů v okolí krku a plic a k jejich zbytečnému zatěžování. Jak už víte, právě horní část těla je pro řízení motorky velmi důležitá. Naopak bránice je jedním z hlavních stabilizačních svalů trupu. Hluboké brániční dýchání navíc zajišťuje výměnu téměř všeho vzduchu v plicích, a s tím velmi dobré okysličení mozku, který tuto aktivitu dost uvítá.

Dýchání vleže na břiše je jednou z mnoha možností, jak se ke správnému zapojení bránice dostat. Pokud vám ale bude příjemnější ležet na zádech, může být i tak. Důležitý je rovný povrch, na kterém ležíte, aby se tělo mohlo rovnoměrně uvolnit. Nadechujte i vydechujte nosem. V žádném případě nedýchejte primárně do hrudníku. Soustřeďte se především na nadechování do břicha. Bránice v ten moment vytlačuje orgány v břiše směrem dolů k pánevnímu dnu, což vytváří místo pro maximální načerpání vzduchu do plic. Břišní svaly jsou v tu chvíli těsně pod hrudní kostí. V dalším kroku se bránice zvedá a vypouští většinu vzduchu do plic. Po uvolnění svalů se pak můžeme znovu nadechnout. Při dýchání by mělo docházet jen k nepatrnému pohybu hrudníku. Soustřeďte se také na pravidelnost dýchání. Jakmile budete mít pocit, že jste jí dosáhli, spolu se správným bráničním dýcháním, posaďte se a pojďte na další cvik.

Nejčastější chyby při cviku:
nepravidelné dýchání, nadechování ústy, dýchání do plic, zatnuté svaly.

2) Kotníky a hamstringy

Kotníky, ach ty naše kotníky. Při jízdě na motorce a jejím správném řízení, také pomocí stupaček, patří k nejdůležitějším kloubům, díky kterým stroj ovládáme a zároveň od něj dostáváme informace zpět. A přiznejte se, jak moc z nás při cvičení na tyto tzv. hlezenní klouby zapomíná. Nejde jen o samotné klouby, ale také o veškeré drobné svalstvo v jejich okolí a samozřejmě šlachy.

Velmi úzce pak s pohyby kotníků během řízení motorky souvisí také hamstringy neboli ischiokrurální svaly. Jde o svaly zadní strany stehen (dvojhlavý sval stehenní, pološlašitý sval a poloblanitý sval) umožňující flexi kolene, extenzi kyčlí a zatnutí lýtka. Tedy většinu toho, co kromě pohybu kotníků při řízení motorky používáme. Pojďme tedy tyto části nohou důkladně procvičit.

Posaďte se na rovnou podložku, opřete se o ruce, narovnejte záda a krk. Obě chodidla namiřte směrem nahoru. Pak začněte postupně propínat vždy jeden kotník s chodidlem co nejvíce vodorovně k podložce. Při návratu pak naopak nárt tlačte co nejvíce k tělu. V obou krajních polohách pracujte s maximálním rozsahem, který tělo dovolí.

Nejčastější chyby při cviku:
prohnutá záda, skloněná nebo zakloněná hlava, zvedání kolen, neplynulé pohyby.

Poté si lehněte na záda, ruce položte vedle těla, narovnejte hlavu, aby vaše krční páteř byla vodorovně s podložkou. Obě nohy pokrčte. Poté jednu narovnejte, propněte kotník do pravého úhlu a s výdechem nohu zvedejte za účelem dostat ji co nejblíže k tělu. Nezvedejte zadek z podložky, nezaklánějte hlavu. V krajní poloze přitáhněte s výdechem špičku do flexe. Vše dělejte plynule a nohy střídejte.

Nejčastější chyby při cviku:
zvedání zadku v kyčlích, pokrčené koleno zvedané nohy, zakloněná hlava, nepravidelné dýchání, škubavé pohyby.

3) Rozhýbání kyčlí – žába

Na co řešit kyčle? Vždyť jen drží nohy u těla! Ale no tak, to přece není pravda. Kyčelní kloub je jedním z nejvíce zatěžovaných obecně, a ač by se mohlo zdát, že při jízdě na motorce jen sedíte a kyčle jsou tím pádem v klidu, není tomu tak. Už samotné pokrčení nohou je pro kyčle zátěží, záleží tedy na ergonomii motocyklu, na kterém jezdíte. Zatížení kyčelního kloubu je závislé na působení svalů v jeho blízkosti a ty nám při jízdě pracují neustále. Nikdy jste po delší jízdě nezažili bolest kyčlí? Určitě neuškodí kyčle pěkně rozhýbat.

V první fázi cviku si sedněte na paty, opřete se o natažené ruce, narovnejte záda a hlavu a tlačte kolena co nejdál od sebe. V druhé části přenášejte pánev dopředu, až se rameny dostanete před polohu dlaní. Stále hleďte dopředu, záda mějte rovná. Ve třetí fázi roztáhněte paty od sebe na šířku kolen a ohněte ruce v lokti, abyste se mohli opřít o předloktí. Čtvrtou částí cviku je pak spuštění pánve dolů a ohnutí spodní části nohou.

Nejčastější chyby při cviku:
hmity a uškubaný pohyb, ohnutá záda, předkloněná hlava, vytáčení těla do jedné strany, nepravidelné dýchání.

4) Flexory kyčlí

Nestabilita a blokace kyčlí, to mají na svědomí nedostatečně pracující svaly v oblasti. Dnešní člověk nasedí mnoho hodin denně, díky čemuž dochází ke zkrácení svalstva, které se stará o pohyb nohou. Problémy způsobují převážně tyto tři svaly: povázka stehenní, bedrokyčlostehenní sval a přímý sval stehenní. Efektivní rozsah pohybu se zmenšuje a svalová vlákna jsou trvale do sebe více zaklíněna. Protahování oblasti kyčlí je tedy klíčové.

Klekněte si a jednu nohu opřete v pravém úhlu před sebe. Nárt zadní nohy položte na podložku. Narovnejte záda a hlavu. Ruce dejte v bok. Pomalým plynulým pohybem se začněte přesouvat dopředu a tím propínat flexory. Nepadejte na přední nohu, dopředu protlačujte pánev. Zároveň s tím zatínejte zadek. Vždy flexory protahujte jen do mírného pnutí, ne až do bolesti. Po protažení nohy vystřídejte.

Nejčastější chyby při cviku:
zvedání zadní nohy, vyosení přední nohy a trupu, prohnutá záda, předkloněná hlava, špatné dýchání.

5) Zápěstí a předloktí

Dostáváme se k rukám a to hned k jejich nejdůležitějším částem. Zamyslete se nad tím, jak často během jízdy na motorce otočíte zápěstím (především pravé ruky) a jak ovládání páček a dalších prvků namáhá vaše zápěstí.

Velmi jednoduchý cvik. V kleku roztáhněte kolena od sebe a sedněte si na paty. Napnuté ruce otočte mezi koleny tak, aby dlaně směřovaly proti směru vašeho pohledu. Držte narovnaná záda a hlavu vzhůru. Narovnejte středovou osu těla a ramena. Mírně se zakloňte a najděte polohu, kde nastane mírné pnutí. Kolem ní se pak mírně pohupujte.

Nejčastější chyby při cviku:
tělo vyhnuté z rovné středové osy, ohnutá záda, dlaně šikmo mimo směr pohledu, prudké pohyby vedoucí k bolesti.

6) Mobilizace ramen

Zažili jste někdy, že se vás na motorce nezkušený spolujezdec chytil během jízdy za ramena? To si najednou člověk hodně intenzivně uvědomí, jak moc je při řízení využíváme. Nejvíce je využíván největší deltový sval, který se skládá ze tří částí. Při zanedbávání jeho aktivace dochází k tuhnutí ramen a omezené hybnosti vrchní části těla. To pak vede mimo jiné k nesprávnému pohybu hlavy. Tak alespoň dva rychlé cviky.

Tento cvik najdeme v jógové teorii jako Egypťana. Sedněte si do tureckého sedu, narovnejte záda a krouživými pohyby hlavy uvolněte krční páteř. Pak s nádechem rozpažte ruce. Pokuste se ramena táhnout co nejvíc od sebe. Jednu ruku otočte tak, aby dlaň směřovala nahoru, druhou nechte dlaní dolů. S výdechem pomalu ruce protáčejte, aby se jejich poloha otočila. Snažte se ruce vytočit v maximálním možném rozsahu a pohybovat se na jeho hraně.

Nejčastější chyby při cviku:
prohnutá záda, svěšená ramena, pokrčené ruce, tělo nakloněné ke straně, předklon hlavy, nepravidelné dýchání, chybějící plynulost pohybů.

Protáhneme ramena spojením rukou za zády. Opět v tureckém sedu s rovnými zády a hlavou. S nádechem vzpažte jednu ruku nahoru, s výdechem ji ohněte v lokti za záda a druhou rukou se ji pokuste chytit. Pokud vám to jde snadno, přitahujte ruce co nejblíže k sobě. Pokud si naopak na ruce nedosáhnete, vezměte si pomocníka. Do horní ruky chyťte například pásek nebo smotaný ručník, spodní rukou ho chyťte a vzdálenost rukou postupně zkracujte. V oblasti ramen to bude táhnout, ale nikdy byste neměli jít přes bolest.

Nejčastější chyby při cviku:
vytáčení těla za rukou, ohnutá páteř, předklon hlavy, špatné dýchání.

7) Aktivace zad a páteře

Jako poslední zvolíme protažení a aktivaci zad. Dopřejme jim uvolnění. Jedno indické přísloví praví, že člověk je tak starý, jak ohebná je jeho páteř, tak pojďme zařídit, aby na motorku sedali mladí aktivní lidé. Takové tělo řídí mnohem lépe. Dobré provedení těchto dvou cviků zajistí rozproudění energie po celém těle a také aktivaci hlubokého stabilizačního systému.

První cvik se nechal inspirovat v říši zvířat, konkrétně u koček. Ty se takto také protahují. Začneme v pozici na všech čtyřech. Dlaně směřují dopředu na úrovní ramen, v kolenou pravý úhel. Záda jsou rovná a vytahujeme se dopředu za temenem hlavy. Lopatky musí být v jedné linii. Zhluboka dýchejte, přitahujte pupík co nejblíže k páteři. S nádechem se vyhrbte, hlavu povolte dolů, záda co nejvíce prohněte. S výdechem prohněte záda směrem dolů a nasměřujte pohled směrem nahoru. Několikrát zopakujte.

Nejčastější chyby při cviku:
nerovnoměrné rozložení váhy na podložku, nesprávné použití nádechu a výdechu, kolena nebo dlaně příliš blízko u sebe nebo naopak příliš daleko (držte na úrovni ramen a kyčlí).

Ohebnější a zkušenější mohou ke kočce přidat ještě další cvik. Ten vychází ze stejné základní polohy na čtyřech s dlaněmi v úrovni ramen a koleny v úrovni kyčlí. Propněte nohy, napřimte páteř a hlavu mějte v jejím prodloužení. Lopatky a ramena nechte stále vzadu a dole. Hlavu vytahujte do dálky. Dýchejte aktivně břichem. Po několika dechových cyklech kolena povolte a vraťte se plynule do původní polohy. Celý cvik si několikrát zopakujte.

Nejčastější chyby při cviku:
vyosená páteř, hlava zvednutá nebo naopak povolená pod úroveň prodloužení páteře, povolení loktů, zavírání ramen a lopatek k uším, chybné dýchání.

KAPITOLA 5

ZÁVĚR

Proč bychom se měli, kromě práce na získání řidičáku na motorku, vracet o několik kroků zpět a začínat s trénováním vlastního těla? Učíme se přece dojet, kam chceme a nějaké cvičení k tomu není potřeba. Pevně doufáme, že se nám povedlo v předchozích kapitolách tento názor vyvrátit a jasně vysvětlit, že tělo představuje převodník příkazu vydaného mozkem na řídítka a ostatní části motorky. Pokud mozek a tělo nefungují, jak by měly, co můžeme očekávat od motorky a samotné jízdy? Řidičák sice uděláte, na určené místo se dostanete, ale s jakým rizikem a co si ze samotné jízdy odnesete?

K bezpečnostním aspektům jízdy lze přistupovat dvěma cestami. První je investice do moderních, až řekněme futuristických dopravních prostředků, jako jsou tříkolové motocykly a jiné stroje, které se v maximální možné míře snaží snížit nároky potřebné na řízení a veškerou další manipulaci. Toto řešení je sice možné, ale na druhou stranu si jízdu na motorce vybíráme proto, abychom si užili svobodu. Pokud o ni nechceme přijít, musíme se vydat pracnější cestou.

V případě, že se vám podaří ovládnout své vlastní tělo a posléze to aplikujete třeba na běžném jízdním kole, můžeme na základě našich dosavadních zkušeností s jistotou říci, že se to samé stane i s řízením motocyklu. Tak jako tělo bude motorka dělat přesně to, co budete chtít. V tomto momentu pro vás přestane jízda na motorce představovat pouhou alternativu, jak se dostat z bodu A do bodu B. Začne být zábavná a hravá, díky čemuž si ji můžete opravdu užít a ještě více si ji oblíbíte. Zároveň nebude vyžadovat nadměrné soustředění, a proto si budete užívat výlety naplno a bez obav. Požitek a svoboda, kvůli kterým si člověk pořizuje motorku, se tak konečně stanou skutečností.

V neposlední řadě vám přinese schopnost ovládat své tělo a bezpečnou jízdu s rozvinutými řidičskými schopnostmi. V dnešní uspěchané době s hustým provozem je nezbytné, aby každý účastník provozu přejal co největší zodpovědnost za bezpečí své vlastní jízdy. Pokud dokážete včas a adekvátně reagovat na změnu situace, máte dobrou orientaci v prostoru, umíte adekvátní silou zapojit svaly potřebné pro ovládnutí motorky a současně během toho všechno dobře pracujete s rovnováhou, máte několikanásobně větší šanci vyhnout se nebezpečí a případnému zranění. Rozhodně lépe než jezdec, který stěží ovládá svůj motocykl a neudrží rovnováhu. Ten se pak nedokáže věnovat okolnímu prostředí a jeho změnám.

A tak nám na tomto místě dovolte, abychom vám poděkovali. Pokud jste totiž dočetli až sem, je velmi pravděpodobné, že máte o zlepšení svých schopností eminentní zájem. Pokud na tom budete s pomocí našeho materiálu pracovat, nedělali jsme to zbytečně a na silnici bude o dalšího motorkáře, který svou motorku zvládá lépe, víc. Samozřejmě tím nechceme říct, že zvládnutí těla a mozku jsou tím jediným, co pro řízení potřebujete. Jen se na to nesmí zapomínat jako na nutnou součást. Pokud vás pak zajímá samotné ovládání motorky, zavítejte na stránky projektu Učme se přežít (www.ucmeseprezit.cz), kde najdete kompletní metodiku výuku jízdy a také novinku v podobě aplikace sloužící k vyhodnocování nejčastějších hrozeb v reálném provozu. Stejně tak si vás dovolujeme pozvat na každoroční kurzy pro motorkářskou veřejnost, které probíhají na většině polygonů v České republice.

Poděkovat bychom také chtěli všem, kteří na tomto projektu pracovali. V první řadě zkušenému trenérovi Jiřímu Heiníkovi, který nám předal své hluboké zkušenosti nabrané lety práce na poli přípravy motocyklových závodníků. Díky také Janu Novákovi z Fakulty tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy, který přidal trochu toho vědeckého pohledu. Díky Gábině Budínové, díky které jsme mohli všechny cviky dokonale prozkoumat v praxi. Řidičskou praxi a práci s výukou začátečníků vštípil náš šéfinstruktor Jiří Novotný, který s Janem Polákem zajišťuje celý projekt Učme se přežít.

A v neposlední řadě Janu Somerauerovi, který vše spojil.

Projekt by se nemohl uskutečnit bez partnerů, kterými jsou Česká kancelář pojistitelů, Autoklub ČR, Platforma vize nula, Policie ČR, Asociace autoškol ČR, Acociace center bezpečné jízdy, Liberecký kraj a další.

Hodně zábavy při tréninku, citelných pokroků a především bezpečných jízd vám přeje

Tým silniční bezpečnosti

Partneři

AUTOKLUB ČESKÉ REPUBLIKY

TÝM SILNIČNÍ BEZPEČNOSTI

ČKP Financováno z fondu zábrany škod Česká kancelář pojistitelů

Liberecký kraj

POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY

Kooperativa VIENNA INSURANCE GROUP

NOVOTNÝ AUTOŠKOLA

CFMOTO

BONMOTO.CZ VŠE NA MOTO

BESIP

PLATFORMA VIZE nula

ASOCIACE AUTOŠKOL

M-Style MOTORCYCLE PARTS