

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra výchova ke zdraví

Cyklo průvodce-příručka pro pedagogického pracovníka

Bakalářská práce

Autor: Bedřich Špulák

Studijní program: Specializace v pedagogice

Studijní obor: Výchova ku zdraví

Vedoucí práce: Mgr. Jan Schuster. Ph. D.

České Budějice, duben 2016

University of South Bohemia in České Budějovice
Faculty of Education
Department of Health Education

Cycling guide-a handbook for the pedagogical worker

Bachelor Thesis

Author: Bedřich Špulák

Study programme: Specialization in Education

Field of study: Health Education

Supervisor: Mgr. Jan Schuster, Ph.D.

České Budějovice, April 2016

Jméno a příjmení autora: Bedřich Špulák

Název bakalářské práce: Cyklo průvodce-příručka pro pedagogického pracovníka

Pracoviště: Katedra výchovy ke zdraví, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jan Schuster, Ph.D.

Rok obhajoby bakalářské práce: 2016

Abstrakt:

Tato bakalářské práce je koncipována jako příručka cykloturistiky především pro pedagogické pracovníky, aby splnila tento účel, bylo potřeba vytvořit přehled jednotlivých témat cyklistiky a organizace cyklo turistiky a vedení školního výletu. Praktická část byla zaměřena na zjištění preferencí z pohledu potencionálního účastníka kurzu, vhodnost a sestavení kurzu pedagogem. Výstupy jednotlivých subjektů poslouží k sestavení vhodného kurzu dle věku a zaměření potencionálních účastníků. Výzkum byl formulován dotazníkem, do kterého se zapojilo 585 respondentů ze 7 krajů České republiky.

Klíčová slova: cyklistika, technika jízdy, školní pojetí cyklistiky, turistika.

Name and Surname: Bedřich Špulák

Title of Bachelor Thesis: Cycling guide-a handbook for the pedagogical worker

Department: Health Education, Faculty of Education, University of South Bohemia
in České Budějovice

Supervisor: Mgr. Jan Schuster, Ph.D.

The year of presentation: 2016

Abstract:

This bachelor's thesis is formulated as a cyclotourism manual for pedagogic workers above all. To accomplish this purpose, it was necessary to create an overview of particular cycling topics and to analyse organization of cyclotourism and management of a school trip. The practical part was focused on finding preferences from a potential course participant's point of view, suitability and forming the course by a pedagogue. Performances of individual subjects will help to form a suitable course with respect to age and specialization of potential participants. The survey has been carried out by means of a questionnaire in which 585 respondents from 7 regions of the Czech Republic participated.

The results show that the majority of population prefer the form of cycling courses for leisure and cognition. In the foreground, there is enjoyment from the sport being done and overall refitness form of cycling.

Key words: cycling, riding technique, school form of cycling, tourism

Prohlašuji, že bakalářskou práci na téma „Cyklo průvodce- příručka pro pedagogického pracovníka“ jsem vypracoval samostatně pod odborným vedením Mgr. Jan Schuster, Ph.D., pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích, dne

Podpis studenta

Poděkování:

Děkuji panu Mgr. Janu Schusterovi, Ph.D. za odborné vedení a cenné rady při vypracování bakalářské práce. Děkuji mamince a celé mé rodině za podporu, dále děkuji všem účastníkům výzkumu.

Obsah

Úvod	9
Teoretická část	10
1 Jízdní kolo	10
1.1 Zdroj nevšedního zážitku-kolo.	10
1.2 Jaké kolo, pro koho.	11
1.3 Jízdní kolo nejen sportovní nástroj.	11
1.4 Kategorie	12
1.5 Výběr materiálu rámu:	17
1.6 Výběr komponentu	18
1.7 Nastavení kola pro jízdu	18
2 Technika jízdy	24
2.1 Jak jezdit na kole v každém věku v pohodě a snadno	24
2.2 Pohyb cyklisty v provozu	26
2.3 Odporové síly při jízdě na kole	28
2.4 Dobrý styl jízdy	29
2.5 Technika šlapání	29
2.6 Kulaté šlapání - nebo-li točení	30
2.7 Rytmus jízdy	30
2.8 Silový projev	31
2.9 Frekvenční projev	31
2.10 Umění jezdit ve skupině	31
2.11 Trénujeme jednotlivé dovednosti	32
2.12 Základní opravy	43
3 Turistika a školní cyklistika	43

3.1	Činnosti v přírodě (obecně)	44
3.2	Pedagogicko organizační pokyny k plnění cyklo kurzů	45
3.3	Pedagogicko organizační zabezpečení	47
3.4	Co dělat, když se ztratím (DESATERO)	51
3.5	Orientace v terénu	51
3.6	Cykloturistické značení	52
3.7	Cyklotrasy	52
3.8	Příprava na výlet	53
3.9	Všeobecné informace	55
3.10	Stravování a pitný režim	56
3.11	Oblečení	57
4	Umění jezdit ve skupině	61
4.1	Jízda jednotlivce	61
4.2	Jízda ve skupině	62
	Praktická část	64
5	Cíl práce	64
5.1	Odborné předpoklady	64
5.2	Charakteristika souboru.	64
5.3	Organizace výzkumného šetření	65
5.4	Použité metody	65
5.5	Výsledky a diskuze	67
6	Závěr	81
	Referenční seznam	82
	Přílohy	87

Úvod

Téma bakalářské práce jsem si vybral hlavně z důvodu blízkosti cyklistiky. Jelikož jsem tento sport dělal jako výkonnostní sport a dění kolem mě neustále zajímá.

Cykloturistika však byla mimo střed mých zájmů. Tato příručka by měla přiblížit cyklistiku pedagogickému pracovníkovi, aby se lépe orientoval ve zmíněné problematice. Z toho důvodu jsem se rozhodl prohloubit a načerpat znalosti z pohledu spojení cyklistiky a turistiky.

Práce je rozdělena na teoretickou část a praktickou část.

V teoretické části se zabírám cykloturistikou a vše co problematiky týká. Cílem práce je přiblížit a zasvětit každého, kdo bude číst příručku, ač nebude fundovaný v cyklistice nebo turistice. Práce je sestavena tak, aby provedla pedagogického pracovníka všemi tématy cykloturistiky. Výběr jízdního kola, nastavení, seřízení. Jak správně natrénovat všechny dovednosti. Vše kolem vedení a organizace školní cyklo výletu. Trénink dětí na kolo. Jaké jsou možnosti přepravy dětí. Opravy, výměny vzniklé při každodenním ježdění. Příprava na jednodenní, vícedenní výlet, jak se orientovat, plánovat trasu. Posledním bodem se zamýšlím, zda je lepší jezdit sám či ve skupině.

Není opomenuta ani bezpečnost, zásady stravování, pitný režim a první pomoc.

Praktická část je formulována prostřednictvím kvantitativního výzkumu, kde pomocí dotazníku vlastní konstrukce se dotazují široké veřejnosti, které by měli napomoci pedagogickému pracovníkovi k sestavení kurzu cykloturistiky podle představ klientů.

Teoretická část

1 Jízdní kolo

„Bicykl je jediné vozidlo, které je dostupné téměř každému, je ekologicky neškodné a vhodné pro děti i dospělé. Ač během své historie prošlo nesčetnými technickými vylepšeními, stále si zachovává svoji základní podobu. Na počátku byl bicykl zábavnou výsadou šlechty, ale brzy si jej osvojili i nejširší lidové vrstvy. I v době supermoderních automobilů zůstává jízdní kolo velmi důležitým prostředkem každodenní dopravy pro desítky milionů lidí na celém světě“ (Francesco Baroni, 1977).

Cykloturistika znamená ježdění na kole bez závodění s pocitem zdravého sportování, za účelem poznání nových míst, utužení vlastní kondice. Přináší radost jednotlivci, ale i posiluje vztahy mezi dětmi a rodiči, může se stát i sportem kolektivním.

1.1 Zdroj nevšedního zážitku-kolo.

V dnešní moderní době, kdy silnice jsou plné aut, tak na kole může člověk zažít naplňující pocit a to pomocí vlastních sil urazit krátké, ale i velké vzdálenosti a to levně a relativně rychle. Prožitek s krásy přírody, která je všude kolem nás a čistoty vzduchu samozřejmě mimo měst vnímáme jinak než izolovány v automobilu. Jsou tací, co si tímto způsobem umějí vychutnat vůně přírody. Stalo se realitou, že bicykl pomohl nalézt způsob, jak být přírodě o něco blíže. Dokázat ji pocítit a snažit se být v souladu. Dobrým příkladem může být intenzivnější vnímání ročních období. O co méně nás rozptyluje doprava kolem nás, o to více můžeme vnímat krásy okolí. Proto by mělo naše kolo být v pořádku, aby plnilo účel užití a naplnilo náš prožitek z přírody (Konopka, 2007).

1.2 Jaké kolo, pro koho.

Turistické či sportovní: důležitá otázka a proto na absolvování cyklistické túry je důležité pořídit to vhodné. Pevné, lehké, ale především funkční. Či turistické nebo kompozitní sportovní stroj? Důležitý je využitelnost kola. Ve městě pojedeme určitě opatrněji než během výletu v přírodě. Také paleta převodů se stále rozšiřuje pro pohodlnější zdolání překážek, proti větru se doporučuje aerodynamický posed na sportovním kole. Za to turistické jízdě se připisuje spíše více napřímený posed. Je třeba hledat, abychom byli schopni se vypořádat s fyzikálními zákonitostmi, jako jsou odpor, gravitace, tření. (Pehle, 2008) (Carmichael, 2003).

1.3 Jízdní kolo nejen sportovní nástroj.

Po bližším kontaktu s cyklistikou a samotným jízdním kolem se ujistíme, že je to ideální sportovní nástroj na, kterém se můžeme realizovat jednak se stejně smýšlejícími lidmi, tak klidně sami. Samotná cyklistika lze charakterizovat na jedné straně jako v pravém smyslu výkonnostní sport, tak na druhé straně turistika a poznávání nových míst, ale pro oba způsoby provozování cyklistiky platí, jakým přínosem jsou pro samotného cyklistu. A ty mohou být jednak zdravotní tak výkonností podporující přednosti. Průřezem skrz na skrz všemi kategoriemi se stal bicykl životním stylem. Ať pracovně vytižené osoby- manažery, studenty, starší osoby až přes sportovce všech disciplín, kteří využívají předností kola v přípravě k zlepšení výkonnostních parametrů (Balantine.1995). Zvolením si cyklistiky za oblíbený sport bude tvrdým, ale krásným sportem Kompenzací nám bude rozvíjení se ve všech oblastech a to duševních a samozřejmě fyzických až k jejich hranicím. Síla cyklisty musí být pokud možno bez ztrát přenesena na pohonný systém. Při všech těchto požadavcích by nemělo jízdní kolo vážit více než 8 až 11kg, každý další kilogram pevných částic kola znamená při zvyšující se rychlosti (např. 30 až 35 km/h) zvýšení energetických výdajů o 1 až 2%. Tento procentní podíl se ještě zvýší při jízdě do kopce a při každém způsobu jízdy (Konečná, 2012). Na druhou stranu nepřináší lehčí bicykl žádné přednosti, pokud je rám kvůli své lehkosti příliš měkký a příliš se chvěje, neboť tímto způsobem dochází ke ztrátám cenných podílů síly. Proto je velmi důležité si zvolit materiál našeho kola. (Konopka, 2007).

Podle Cacha (2013 online) se mohou na jízdním kole pohybovat:

1) Lidé nezkušení, staří se zdravotním omezením a děti pomalá jízda (zpravidla do 15km/h), převážně na krátké vzdálenosti.

2) Lidé dojíždějící do/v rámci práce a do školy, zvyklí na motorovou dopravu rychlejší jízda (15-30km/h), středně dlouhá vzdálenost.

3) Sportovní jezdci, závodní i rekreační rychlá jízda (nad 30km/h), delší vzdálenosti bez zátěže.

4) Cykloturisté, různé kombinace rekreace a dopravy různá rychlost (15-30km/h), středně dlouhé vzdálenosti se zavazadly.

5) Rekreační cyklisté „cesta je cílem“ rychlost do 25km/h, různé vzdálenosti, zpravidla bez zátěže.

1.4 Kategorie

Základní rozdělení můžeme učinit do dvou základních skupin - na kola horská, též označována jako MTB a kola silniční. V průběhu vývoje vznikly další kategorie. V příručce popisujeme pouze jízdní kola, která bývají využívána primárně k účelu turistiky či cestování.

1.4.1 Horské kolo

Tento typ je velmi univerzální. Vhodné jak do volného terénu, tak i na ježdění po upravených silnicích. Toto kolo má k tomu předpoklady, je vybaveno speciální technikou, počínaje širokými plášti se vzorkem, které dobře drží na tvrdém i měkkém podkladu. K tomu přehazovačka, která umožňuje překonat téměř nemožné stoupání. Díky dvoj či jednomu převodníku vpředu a kazetě s devíti a více pastorky lze dosáhnout teoreticky 12 až 20 převodů i s převodem, který může být 1:1, například když máme vpředu nejmenší převodník 22-24 zubů a kazeta vzadu disponuje pastorkami stejné velikosti. Typická jsou široká a robustní řídítka a pevné spolehlivé brzdy. Charakteristická pro horská kola, je jeho výjimečná stabilita, co se týká rámu i jeho částí. Tato robustní pevnost je zároveň kouzlem a motivuje mnohé k pořízení horského kola též pro běžné užívání a pro túry na kol (Hayman, 2009).

Dělíme je na tři **základny typy**:

Prvním typem je horské kolo s pevným rámem a pevnou vidlicí.

Druhým typem je s pevným rámem a odpruženou vidlicí-**hartail**.

Třetím typem je s odpruženým rámem a odpruženou vidlicí-**full**.

Celoodpruženým typem je **full** jedná se o současný trend dovolující větší pohodlí a kontakt s terénem. Tato kategorie se dále dělí podle použití. Kolo je vhodné pro celodenní výlety v přírodě.

Vidlice: Odpružení se stalo standartní výbavou horského kola. Díky které se zlepšil ovládání kola a přejezd nerovností. Co pro jezdce znamená zvýšení jízdního komfortu při větší rychlosti. Vhodnou konstrukci a zdvih musíme vybírat dle geometrie rámu a využití bicyklu. Představuje charakteristický prvek kola. Vždy je vhodné vybrat kvalitnější vidlici i za cenu kompromisu horšího vybavení. Využívá se zdvihu 80-100 mm pro volné ježdění a sport. Pro sjíždění náročnějšího terénu volí se zdvihy 120 mm a vyšší.

Tlumič: rozdělit lze dle určení na **sportovní**, kde na jedné straně jsou turisté vyznávající celodenní výlety a na druhé straně závodníci zde se zdvihy pohybují kolem 80-100 mm. Pro zajištění pohodlí a současné lehkosti jízdy se jedná o ideální volbu.

Další kategorií je **Trail bike** se 120-130 mm vzadu i vpředu. Jejich prostupnost terénem je na vyšší úrovni, taktéž co se týká pohodlí, načež si nějak váhou nezapadají s kategorií předešlou. Tato kategorie je určena pro jezdce, kteří koketují s obtížnějším terénem.

Když terén se stane naším cílem, hodí se kategorie **Enduro** all mountain či také back cantry stroje se 140-160 zdvihy. Počítá se s těžkým terénem, proto je kolo vybaveno robustnějším rámem a komponenty s čím souvisí i vyšší hmotnost. S předešlými kategoriemi jde o 1-1,5 kg nadváhy. Jízda ztrácí na lehkosti, bude více silová, za to sjezdy, jízda po rozbitých cestách bude odměnou (Makeš, 2002) (Hronza, 2010 online).

Brzdy: Nejdůležitější komponent kvality a funkce, ovlivňuje bezpečnost jízdy. Můžeme se setkat s několika typy brzd a to čelist'ové neboli věčka, dále kotoučovými

neboli diskovými a do třetice se méně často vyskytují na starších turistických kolech brzdy bubnové (Haymann, 2009).

V-brike (véčka): jsou levná snadno opravitelná. Jízdní vlastnosti jsou proměnlivé vzhledem k počasí. Za mokra a bláta nebrzdí tak efektně jako za sucha, tím se samozřejmě zvětšuje obroušení brzdného špalíku. Při extrémních sjezdech může špalík zvulkanizovat a přestává brzdit. Další možností u věček jsou hydraulické čelistové brzdy-brzdny účinek stejný jako u mechanického bratříčka, jen dávkování je jemnější a přenos z páčky na brzdové špalky je umožněn za pomoci hydrauliky (Sidwells,2004).

Disky-vyšší pořizovací cena horší servis v domácích podmínkách. Jinak skýtají samé výhody, brzdné vlastnosti jsou za všech podmínek stejné. Rozeznáváme lankové (mechanické) které se musejí při opotřebení a rozcentrování kola seřídít a hydraulické-ty jsou bez údržbové i při rozcentrování kola si třmen brzdy sám udělá odstup (Haymann, 2009).

Bubnové brzdy-velmi vzácně je lze vidět na turistických a městských kolech například z Nizozemska. Pro brzdu je typické malý kovový disk (10cm) který je uvnitř kola a kolem něj plechový bubínek, který připomíná torpédo z dřívější doby. Jsou odolné vůči nezmarům počasí, však nebrzdí lépe jak kotouče (Sidwells,2004)

26“vs 29“ nebo 27,5“

Od vzniku horských kol do nedávné doby vládli tlustým pláštům 26“. Necelých 6 let se můžeme setkávat s možností 29“ kola. Letos to budou 4 roky, co se objevil rozměr 27,5“. Rozhodně, stojí za zvážení, pro který rozměr se rozhodnout. 26“ vysoká kola jsou stále nejlehčí, což samozřejmě přispívá k akceleraci, manipulace při jízdě za časté změny směru je mrštný. Nevýhodou je největší přenos rázů (po přejezdu nerovností)do rámu ze všech rozměrů, stále se seženete nejvíce komponentů. O tři palce větší průměr 29“kol znamená větší setrvačný efekt a tedy vítanou větší stabilitu kola, lepší a snadnější překonávání překážek (pod menším nájezdným úhlem než 26“). Větší kola s delšími paprsky a objemnějšími plášti tlumí nerovnosti, jízda se stává pohodlnější. Zlepšila se přilnavost pláštů, což pocítíme v zatáčkách, výjezdech a sjezdech z čehož plyne větší zábava při jízdě. Lepší je z určitého pohledu stabilita kola, osy nábojů jsou vzhledem k šlapacímu středu a těžišti jezdce výše, tím se citelně

zmenšuje riziko přepadení přes řídítka, ve sjezd nebo nadzdvižení řídítek ve výjezdu. Nevýhodou je manipulace v malých rychlostech. Další nevýhodou oproti konkurentům je jejich váha, což se projeví v následné akceleraci. 27,5 palcová kola slibuje to nejlepší z obou světů. Kombinují obratnost, sílu, trakci. V porovnání s 26“ překonávají nerovnosti v menším úhlu, lépe se točí (nezbrzdí se tolik o nerovnosti) a však ne tak dobře, jako 29“. V porovnání s 29“ jsou lehčí a hbitější akcelerace vhodné k ostřejšímu zacházení. Proto použití je jasné nejvíce se hodí do technických disciplín a Endura. Klasickou velikost 26“ stále nalezne uplatnění ve sjezdových disciplínách, kde se využívá velká točivost kol, avšak 27,5“ jsou brzkými následovníky. Ať už vyznáváte sportovní jízdu, tak celodenní vyjížděky bez technických extrémů bude vhodná velikost 29“. Jednak svou rychlostí, tak snadnou prostupností terénem a pohodlností (Cirkl, 2015 online).

1.4.2 Dámské horské kolo

Jedná se o totožnou kategorii horských kol jen s tím rozdílem, že se speciálně jedná kolo pro ženu (kratší a níže položenou horní rámovou trubku). Tato kategorie má speciálně navrženou geometrii rámu, zároveň jsou použity vhodné komponenty, tak aby se docílilo ideálního posedu ženy. Vybavení jinak bývá stejné jako u mužských horských kol (Makeš, 2002) (Pucher, 2012).

1.4.3 Silniční kolo

Úzce specializovaným strojem, jehož doménou jsou upravené silnice. Na kterém se projeví jeho největší výhoda-rychlost pohybu. Jízdním kolem ve své nejvyšší dokonalosti je silniční kolo, někteří mluví s respektem o závodním stroji. Výkon v cyklistice závisí v optimální souhře lidského organismu a jízdního kola. Silniční kolo už není pouhým nástrojem výkonnostního sportu, nýbrž se stalo pomocníkem pro vyznavače pro cestovatele na větší vzdálenosti či sportovce vyznávající svižnější jízdu (Konopka, 2007).

1.4.4 Krosové kola:

Určena jak do terénu, tak na silnici i cesty. Krosová kola mohou mít odpruženou vidlici s menším zdvihem (50mm) než kola horská. Krosové kolo vybírá cyklista, který

bude převážně využívat víceméně na polních, lesních cestách a nebezpečných komunikacích. Krátkodobě lze kolo využít v nenáročném terénu i mimo cesty. Konstrukce rámu je přizpůsobena pohodlnějšímu- napřímenějšímu posedu jezdce oproti kolu horskému. Tento typ kol je velmi populární a předurčen k cykloturistice. Pláště jsou užší a s jemnějším vzorkem. Kola mají větší průměr 27“ palců. Převody jsou stavěny do méně náročného terénu spíše do rychlosti.

1.4.5 Trekingové kolo:

Turistické kolo jsou určeny hlavně na silnice a zpevněné cesty. Je vyloženě nevhodné kolo použít do jakéhokoliv terénu. Kolo je díky svému vybavení možno použít, jako dopravní prostředek jeho vybavení odpovídá vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích, průměr kol 27-28 palců. Převody jako silniční kolo stavěno spíše do rychlosti. Váhově je mezi silničním a horským kolem (Daneš, 2014 online).

1.4.6 Dětská kola:

Zaměřeno na ty nejmenší jezdce, kvůli rozličným výškám dětí ke svému věku je třeba kolo vždy důkladně vyzkoušet. Velikosti rámu se pohybují od 16“ do 24“. Pro 3-6 leté před školáka odpovídá 16“, 5-10leté dítě 20“ a 9-14 letého adolescenta přísluší 24“ (Němcová, 2011).

Jak převážet nejmenší členy rodiny, kteří nemohou jezdit sami- převážení můžeme rozdělit do dvou kategorií a to první, kdy se děti pouze převážejí -pasivní pohyb a druhé, kdy se děti podílejí sami na jízdě aktivním pohybem.

Pro všechny způsoby je třeba, aby řídila kolo osoba nejméně dosahující dospělosti (18let). Mezi možnostmi patří a dělíme: na **pasivní**

Přední sedačka-je určena k přepravě nejmenších dětí do 15kg-dítě je pod dozorem. Vysoko posazené těžiště znamená nesnadnou manipulaci, kolo je méně stabilní. V případě nehody hrozí zalehnutí dítěte vlastní vahou, navíc dítě padá z velké výšky. Větší dítě může překážet v rozhledu a zhoršuje manipulaci kola. V případě usnutí dítěte nevhodné ze zdravotního hlediska (páteř).

Zadní sedačka- vhodná pro starší děti 3-4 leté, vysoko a dozadu posunutá těžiště znamená zhoršenou manipulaci kola, při rozhledu a zastavování je kolo nestabilní. Dítě

má omezený výhled. Kolo není možné odložit, když dítě spí. Sedačka musí být dostatečně připevněna dle návodu, je vybavena pevnými opěrami pro nohy (Filler, 2010 online).

Vozík (dvoukolový vozík)-připevňuje se k zadnímu náboji kola. Je vybaven dvěma koly, uzavřený plachtou se síťovými okny. Těžiště je nízko, souprava je tak stabilnější a při podklouznutí kola vozík se díky kloubu nezvrhne. Může převážet jedno nebo dvě děti do věku 10 let. Psychologie řidičům brání předjíždět v úzkém profilu a nepřehledném terénu. Při míjení nechávají větší prostor než kolo se sedačkou. Ve vozíku je dítě chráněno kovovou konstrukcí tak, že při případném převrácení není pro dítě tak riskantní. Děti jsou ve vozíku chráněny proti sluníčku, hmyzu, dešti, ale nižší poloze mohou děti trpět větší prašností. Vozík je nejpohodlnější variantou pro delší jízdy (Landa, 2004) (Filler, 2010 online).

Aktivní - závěsné tyče-vhodné pro starší děti, které mohou jezdit na vlastním kole, ale stále je z nějakého důvodu je vhodné mít pod kontrolou, dozorem. Vhodné na delší vzdálenosti, stejně tak při průjezdu rušnými křižovatkami měst. Vhodnější zařízení a také stabilnější je tak zvané Follow me, ale kvůli větší váze se spíše užívá v rovinatějších oblastech. Půlkolo se-nedá použít samotné (Filler, 2010 online)

1.5 Výběr materiálu rámu:

Základem každého jízdního kola je rám. Čím více budeme jízdní kolo využívat, tím důkladněji budeme preferovat kvalitnější rám. S tím jsou spojeny vlastnosti zvoleného rámu: životnost, váha, určitá schopnost pohlcovat nárazy (přenos rázu z kola na cyklistu). Finanční náročnost se odvíjí od zvoleného materiálu. Nabídka začíná na ocelových rámech, ale kvůli velké hmotnosti a malé schopnosti pohlcovat nárazy byl až na výjimky vytlačen hliníkovými rámy. Výhodou je nižší hmotnost a lepší boční tuhost. Dále je možné se setkat s titanovými, hořčíkovými či scandiovými rámy. Ty měli svá období slávy, ale vysoká technologická náročnost a pořizovací cena je vytlačili do pozadí. Nejžádanější a nejpreferovanější jsou tzv. kompozitové materiály. Karbon se ukazuje, jako ideální materiál pro stavbu rámu. Jsou lehké, dobře tlumí nárazy, vysoká pevnost, dlouhá životnost. Největším mínusem bude cena. Avšak cenová dostupnost se snižuje (Daneš, 2014 online).

1.6 Výběr komponentu

Výběr bude záležet na používání kola. Čím víc km ročně na kole ujedeme, tím kvalitnější by komponenty měly být. Hlavními hráči na trhu, kteří udávají trendy, jsou Shimano, Campanelo, Sram. Čím kvalitnější tím hladší, rychlejší a tiší chod.

1.7 Nastavení kola pro jízdu

1.7.1 Pozice cyklisty při jízdě

Tělo je přizpůsobivé a stroj nastavitelný, leč upravitelnost stroje a jeho komponentů bývá větší než adaptabilita těla. Co se týká kola, měla by splňovat účelnou jízdu. To vyžaduje optimální pozici těla. S níž bude cyklista schopen uskutečňovat své cíle. Pozice cyklisty by se měla vyznačovat individuálními podobami. Cyklistika je vysoce jednotvárná činnost, která otvírá dveře charakteristickým poruchám zdraví, způsobeným problémy se svalovou silou, koordinací, flexibilitou či stavbou kostry. Přesné seřízení stroje musí brát tyto faktory v úvahu včetně sil podpůrných svalů středu těla a horní části trupu. Důležitým aspektem je též se zamyslet nad vytčenými cyklistickými cíli, neboť mezi nimi a pozicí zaujmout na kole, panuje vztah. Jiná poloha bude pro závodníky, jiná pro účastníka nedělního výletu. Pamatujte, že přivyknutí změně polohy na kole nenastává záhy a ke změnám není radno přistupovat jinak, než vznikne-li nutnost napravit držení těla -zdravotní potíže (Makeš, 2002).

V mnoha případech platí pravidlo „co se neporouchalo- neopravuj“.

Efekty dobrého držení těla na kole by měli být zřejmé. Jezdec zaujímá správnou polohu:

- 1)Může jezdit dlouhé časové úseky s rukama na madlech (grypech) a dýchat normálním rytmem.
- 2)Není omezován bolestmi či ztuhlostmi krku, ramen, rukou, beder, nebo kolen.
- 3)Dokáže držet kyčle rovně i při plné pedálové kadenci.
- 4)Dokáže řídit kolo se sebedůvěrou a minimalizovat riziko ztráty trakce dráhy (Carmichael, 2003).

Pokud kolo odpovídá vaší postavě, řídí se samo. Můžeme vybírat zatačky vsedě i vestoje, zatímco prsty svíráte brzdové páky a dlaně madla řídítek. Jeli pro vás kolo moc

veliké či se na něm příliš natahujete, objeví se potíže rychle manévrovat. Pohotovost ovládání se zhorší a nabudete dojem, že místo kola řídíte člun. Na druhé straně zas kolo s velmi malým rámem vede k opačnému efektu: činí z řízení nervózně trhavou, šubavou záležitost (Carmichael, 2003). Dramaticky kontrolu nad mechanikou kola dokážeme též rozložením vaší hmotností mezi přední a zadní kolo. Zmíněné rozložení znamená funkci 3 základních styčných bodů: chodidlo-pedál, kostrč-sedlo, ruce-řídítka (Landa, 2005).

1.7.2 Velikost rámu

Výběr velikosti rámu-po zvolení vhodné kategorie kola je důležité zvolit podle velikosti postavy, aby mohlo být využito všech předností daného kola. Je třeba se řídit podle rozměru sedlové trubky, která se přesně měří od středových klik až po konec jištění sedlové trubky. Uvádí se v palcích, centimetrech či římských písmenech S, M, L, XL, XXL další důležité rozhodnutí ve volbě pánské - dámské variantě.

Rozlišení nalezneme podle popisu, u pánské varianty bývá písmeno G nebo je bez označení a u dámské varianty písmenem L nebo slovem Lady. Velikosti bývají rozdílné podle kategorií kol. U horského kola, kde měníme díky terénu svou polohu a těžiště je třeba, aby rám byl menší oproti silničnímu kolu.

Vhodnou velikost určíme při vyzkoušení- stoupneme si obkročmo přes kolo a rozdíl mezi rozkrokem a horní rámovou trubkou, by měl být u silničního kola 2-3cm, krosového 3-4cm, horského-5-7cm (Daneš, 2014 online).

Tabulka č. 1: Velikost rámu podle postavy jezdce

výška postavy v cm	výška rámu
do 165	15", 16", S, do 44 cm
160 – 170	17", 18", M, do 48 cm
170 – 185	19", 20", L, do 52 cm
185 – 200	21", 22", XL, do 55 cm
nad 195	23", 24", 58 – 61 cm

Zdroj: DANEŠ, online-Jak vybrat kolo, 2014

1.7.3 Správná poloha za jízdy

Jízda na bicyklu by se neměla stát bolestivou činností. Správná pozice těla při jízdě zlepší pohodlí a účinnější přenos síly. Na kole převážně sedíme s výjimkou, kdy je stoupání tak prudké, že jej „v sedle“ nevyjedeme, musíme ze sedla postavit a kopec, jak říkají cyklisté „vydupat“. Ale i v tomto případě se horní polovina těla pohybuje minimálně (Carmichael, 2003).

1.7.3.1 *Trup*

Trup cyklisty by měl vytvářet uvolněný oblouk-luk nad středovou trubkou. Celá horní polovina těla by se měla na pohybu cyklisty podílet zejména tím, že nedělá vůbec nic. Tělo (tedy trup) by mělo celou hmotností sedět v sedle. Sám jezdec pozná, že celá hmotnost spočívá na sedle. Dobrou pomůckou je postup, při kterém na rovné cestě uvolníme tretry z pedálů, zasedneme do sedla, dáme tretry zpět do pedálů a pečlivě sledujeme, abychom se do pedálů nepostavili, začneme volně šlapat – otáčet klikami. Měli bychom mít pocit, že pracují pouze dolní končetiny. V sedle bychom měli neustále cítit stejný tlak hmotnosti těla. Pokud v sedle sedíme a pro pohyb využíváme pouze dolní končetiny, tělo a zejména pánev, se téměř nehýbá. Velkou chybou a poměrně častou je, že v pedálech stojíme a tělo nespočívá celou vahou v sedle. Vnější pozorovatel to pozná podle charakteristického poskakování. Pokud se nám nedaří v sedle sedět (stojíme v pedálech), dochází k velmi rychlé únavě dolních končetin. Je tedy třeba naučit se na kole sedět (Landa, 2005).

Dlaně volně svírají řídítka (ne silově), lokty směřují šikmo vně dozadu. Ramena zůstávají uvolněná do šířky při, kterém jsme schopni uvolněného dýchání (častou chybou křečovitě tlačení ramen dopředu, utlačování hrudníku) (Dressler, 2014).

1.7.3.2 *Dolní končetiny*

Kyčle, kolena, kotníky tvoří jednu přímkou. V rovnoběžném postavení by měla být stehna s osou pedálu a kolena při otáčce z horní úvratí by měla jít v těsné blízkosti horní rámové trubky. Častou chybou je opačné (rozevřené) postavení kolen tudíž kolna se odvracejí od horní rámové trubky. Chodidlo jezdce by mělo být rovnoběžné s klikou.

Postavení chodidla díky nášlapným pedálům (SPD) je eliminace nastavení chodidel a-automatické (Carmichael, 2003).

1.7.4 Seřízení bicyklu

Abychom na kole netrpěli a neměli křečovité držení těla je třeba před užíváním kola nejprve vhodně seřídit. Začít bychom měli od:

1.7.4.1 Výška sedla

Při nasednutí na kolo a poloze kliky ve spodní úvratí bychom měli mít lehce ohnuté koleno. Je třeba dosáhnout mrtvého bodu a to tím, že klika musí tvořit přímkou s trubkou (sedlová trubka) do které zajíždí sedlovka. Tímto postavením dosáhneme největší vzdálenosti mezi sedlem a pedálem. Měříme úhel flexe v koleně pomocí goniometru. Pro začátečníky je vhodný úhel 33 stupňů. Nastavení závisí na flexibilitě jezdce, úhel se pohybuje v rozmezí 25-35 stupňů. Další možností je pomocí výpočtu: změříme délku dolní končetiny od země k rozkroku a toto číslo vynásobíme koeficientem 0,883. Výslednou hodnotou je rozměr od sedla k šlapce, která je v dolní úvratí. Pokud nemáme tretry se zajišťujícím mechanismem, je dobré odečíst 4cm. Nastavení sedla navazuje na délku klik. Při výměně velikosti klik (např. ze 170mm na 175mm) je zapotřebí změnit nastavení výšky sedla (Landa, 2005).

1.7.4.2 Seřízení předozadní polohy sedla

Je zapotřebí kvůli efektivní technice šlapání a rozložení hmotnosti. Kliky dáme do vodorovné polohy, kdy kolena nám svírají úhel 90 stupňů. Chodidlo v postavení jako při záběru, z česky spustíme olovnici a při správném nastavení by měla protínat osu pedálu přesněji. Opět při jakýchkoliv úpravách posedu je třeba přezkontrolovat předozadní nastavení (Carmichael, 2003).

1.7.4.3 Seřízení náklonu sedla:

Horní plocha sedla by měla být vodorovná se zemí: polohu přezkontrolujeme vodováhou, ale vždy tato poloha nemusí být vhodná. Nastavení je nutné vyzkoušet při jízdě, pokud pocítíte nadměrný tlak do rukou, shrbená záda bude zřejmé provést přeznastavení. Pokud kloníme pánev příliš dozadu, dochází k nadměrné zátěži bederní

části zad, sedlo bude pravděpodobně příliš vzhůru. V druhé krajní poloze to znamená, sedlo je příliš dolů, objevuje se tlak na horní končetiny a kloužeme ze sedla (Landa, 2005) (Carmichael, 2003).

1.7.4.4 *Seřízení polohy řídítek*

Jsou důležitými aspekty v ovládní stroje, cyklistova pohodlí, záleží na pohyblivosti a to především hýžd'ového svalstva, podkolenních šlach na celkové síle a rozměrech těla (délka trupu, paží) k přesnějšímu seřízení používáme goniometr, kdy ohnutí trupu je u sportovní jízdy 20 až 30 stupňů, neutrální jízda 40 stupňů a turistická jízda 50 stupňů. Jednodušším nastavením je, když se předkloníme ze sedla k řídkům a držíme je tak, abychom dosáhly pohodlně na brzdové páky. Pohledem na přední kolo by mělo dojít k překrytí a to mezi řídítky, představcem a předním nábojem. Pomocí změny představce měníme úhel postavení trupu. Pomocí změny sklonu (úhlu) a délky od středu sloupku vidlice a řídítek dělíme představce do tří typů, odpovídá **neutrální** -sklon nula stupňů, **pozitivní**- zdvižené představce, **negativní**- vykloněné dolů či od pohledu rovné (Carmichael, 2003) (Milson, 1996).

1.7.4.5 *Seřízení nohy na pedálu*

Poloha chodidla by měla procházet nad osou pedálu oblastí bříška pod palcem přesněji hlavičce prvního až třetího metatarsu. Z pohledu tlaku chodidla na pedál je to neúčinnější poloha při větším pohodlí jezdce. Mimo předozadní polohy chodidla jezdce je vhodné se zabývat také jeho příčnou rotací. SPD pedály mají různé stupně vůle k prvotním znakům, že nastavení zarážky není v pořádku, náleží zejména tyto:

- 1) Problém při samotném zasouvání a vysouvání zarážky do/z pedálu.
- 2) Možnost vyskytující se bolesti v kotníku, koleně, kyčli,
- 3) Uvolnění kufru (zarážky) předčasně při zátěžových situacích (Carmichel, 2003).

1.7.4.6 *Vložky do bot*

Sériové konfekční vložky do bot či treter nejsou morfologicky uzpůsobeny anomáliím chodidla cyklistů. Každý máme jinou výšku, váhu, stavbu těla, ale také stavbu chodidla (délka, šířka) a proto se doporučuje kvůli ideální podpoře nožní klenby, optimálnímu tlakovému rozložení chodidla po podložce a dostatku pohodlí chodidla. Při

vzrůstajícím počtu osob, které mají dysfunkce chodidla, je vhodné vozit při zátěži sportovní ortopedické vložky (Severin, 2011 online).

1.7.4.7 **Seřízení rozdílu mezi výškou sedla a výškou řídítek:**

Kvůli eliminaci bolestí v kříži a krku je třeba individuálně upravit výšku mezi sedlem a řídítky. U ambiciózních cyklistů se stalo zvykem po vzoru profesionálu dát si sedlo vysoko a řídítka nízko. A však k tomuto nastavení chybí většině jezdců dostatek ohebnosti a dostatek sil, které by bylo potřeba při tomto nastavení. Pro pohodlnější jízdu bude třeba nastavit či změnit (délku) představec a tím posunout řídítka více. V tabulce je vidět vhodný rozdíl mezi sedlem a řídítky podle výšky jezdce (Carmichael, 2003).

Tabulka č. 2: Seřízení rozdílu mezi řídítky a sedlem (cm)

Diference výškových úrovní sedla a řídítek	Vertikální rozdíl mezi sedlem a řídítky (cm)
Výška (cm)	
≤163	0-2
163-173	3-6
173-183	4-8
≥183	6-10

Zdroj: DANEŠ, online-Jak vybrat kolo, 2014

1.7.4.8 **Seřízení polohy brzdových pák**

Pro pohodovou, komfortní a hlavně bezpečnou jízdu je důležité mít správnou délku řídítek (nejlépe trochu širší než ramena), aby jízda byla bezpečná je nutné bez změny polohy těla dosáhnout na páky brzd. Nastavení polohy brzd si vystačíme se svinovacím metrem. Od středové linie (v místě uchycení představce) rozdělíme řídítka na dva díly a umístíme páky v symetrické vzdálenosti od sebe. Stejně tak nastavení pák ve stejné vzdálenosti od země (Carmichael, 2003) (Milson, 1996).

2 Technika jízdy

2.1 Jak jezdit na kole v každém věku v pohodě a snadno

Cyklistiku lze provozovat v každém věku. Pravidelná a přiměřená sportovní aktivita může přispět ke zvýšené kvalitě života: díky vhodným návykům a svému zaujetí pro sport a kombinací vyvážené stravy je předpokladem k vynikající fyzické i duševní pohody v každém věku. Jiné zatížení bude pro sportovce věnující se oblíbené sportovní aktivitě celý život a jiné zatížení bude pro úplného začátečníka, kterého k cyklistice přivedli důsledky svého nezdravého životního stylu a díky probíhajícímu zdravotnímu omezení. Stejně je tomu i při dávkování aktivity z pohledu etapy života, ve které se zrovna nacházíme. Při rodinném sportování se spojí zážitek s jízdy a to pro každého člena jinak. Rodiče se při pohodové jízdě odpočinou a děti na druhou stranu ocení nové zážitky (Sekera, 2008) (Němcová, 2011).

2.1.1 Sportovní příprava dětí

Vhodně zařazovaná sportovní aktivita je pro zdravý vývoj důležitá a měla by tvořit nedílnou součást života dítěte. Důsledkem celkového rozvoje společnosti a vzrůstajícím tempem společnosti má svůj dopad i na ty nejmenší. Stejně tak i ve sportu předpoklad značné dynamiky výkonu. U dětí můžeme rozdělovat dva pohledy. Děti při sledování svých sportovních idolů se vrhnou k brzké specializaci, která se projeví brzkou slávou a často brzkým předčasným ukončením sportu. Je možné očekávat následné závažně zdravotní problémy. Vlivem jednostranného přetěžování. Sekundárním dopad mívá vliv na psychiku dítěte. Druhou možností pojetí, jako vhodný rozvoj dítěte za pomoci cykloturistiky. Obecně by aktivita měla mít charakter budování kvalitních základů s perspektivou budoucí výkonnosti. Jakýkoliv nácvik pohybových dovedností by měl být pozvolný a přirozený, zaměřený na hravost, radost z pohybu. Odměnou pro nejmenší sportovce je přiměřené ocenění a krásné zážitky (Vojtěchovský, 2011).

2.1.2 Jízda v podání ženy

I přes preferenci jiných sportů je právě cyklistika vhodným sportem pro ženy. To jednak pro snadnější udržení intenzity pohybu na úrovni, která je potřebná k redukci tuku či překonání vzdáleností. Stejně tak platí, jako pro všechny věkové skupiny problém s nadměrným zatěžováním kloubního aparátu je jízdou na kole minimalizován. Například v Tokiu využívá jako způsob relaxu během víkendu více žen cyklistiku. Při zvyšujícím se počtu cyklostezek v našich městech a tudíž zvyšující se bezpečnosti bude přibývat žen dopravující se za prací (samozřejmě ne v podobě, jaké se budují cyklostezky v dnešní době-cyklopiktokoridory na silnicích). Pro zvyšující se počty žen je třeba ukázat ženám, že cyklistika není pouze výkonnostní sport. V podání turistiky-pohodová, přitažlivá a hlavně bezpečná forma sportovní aktivity. Ženy se často brání cyklistice z obav heperatrofie stehien. Obavy jsou však zbytečné, jakékoliv změny v tomto ohledu jsou způsobeny stravou (množstvím/kvalitou) případně špatná volba převodů (Garrard, 2012). Ženy mají velmi dobré předpoklady pro sport, jehož významným prvkem je rovnováha, není bezpodmínečně nutná hrubá, fyzická síla, ale u kterého jsou zapotřebí jisté rychlosti, ale spíše aerobně vytrvalostní předpoklady (Sekera, 2008).

2.1.3 Jízda v seniorském věku

O aktivitách této skupiny mluvíme o osobách starší 60 let věku. Nejde o podávání velkých sportovních výkonů. Pravidelná a hlavně vhodně volená aktivity je prvkem, jenž může zvýšit kvalitu života. Ta se může ještě násobit dalšími zdravými návyky, jakými jsou stravovací. Právě kombinací rozumného přístupu ke sportování a vyvážené stravy je dosahováno výborných výsledku, jak fyzických, tak duševní pohody. Tento efekt se zvyšuje v každém věku s důrazem obzvlášť vyššímu. Prostřednictvím vhodné aktivity, kterou jízdni kolo určitě je, prodlužujeme aktivní život. K této kategorii v důsledku stárnutí organismu je třeba upozornit na ztrátu pocitu žízně. Proto je třeba apelovat především na rekreační sportovce, kteří začnou v této věkové skupině sportovat. Pokud dojde k potlačení tohoto důležitého signálu, který ohlašuje počátek dehydratace, je třeba dbát na pravidelnou a dostatečnou stravu a především včasný příjem tekutin (Wittmanová, 2007) (Uhlíř, 2008).

2.2 Pohyb cyklisty v provozu

Je myšlen vlastní pohyb na kole v běžném provozu ať již v terénu či na silnici. Zde je třeba řešit vzniklé situace. Počínaje rozjezdem a zastavením konče. V rozličných podmínkách terénu ve výjezdech, sjezdech vsedě, ve stoje. Jízda za mokra po mokré vozovce, brzdit za všech podmínek zvládat průjezd zatáčky v různých rychlostech. Pro zlepšení techniky jízdy je třeba jezdit a jezdit, posilovat cit pro kolo a pohyb na něm je stále třeba o každém pohybu přemýšlet (Němcová, 2012).

Harmonie mezi lidským strojem našim organismem s vlastním systémem orgánů, vlastní biologickou kapacitou a technickým strojem- jízdním kolem, je základem pro naprosté okouzlení cyklistikou. Neboť jenom když jsou člověk a jízdní kolo navzájem ideálně sladění, může se ideálně rozvíjet tělesná výkonnost. Předpokladem jsou správná poloha při sezení, dobrý styl jízdy a ovládání kruhového šlapání. Dobrý styl jízdy zvyšuje, pocit stability a lehkosti (Carmichael, 2003).

„Ve většině individuálních sportů může úspěchu dosáhnout pouze ten, kdo nalezne optimální rytmus svého pohybu. To mu umožní ušetřit energii organismu. Jakékoliv zrychlení či zpomalení sportovce zbytečně vyčerpává. Jen inteligentní jedinec je schopen vybojovat ten ohromný boj, kterým je hledání přirozeného rytmu. Nikdo nemůže očekávat, že jej nalezne dříve než po deseti letech tvrdé a usilovné práce.“
(Citát profesora Francesca Conconiho)

2.2.1 Volba trasy

Trasa by měla být vybírána našim momentálním odpovídajícím zkušenostem s ohledem na aktuální prostředí (počasí). Pokud jedeme společně s malými dětmi, které nezvládají sebejistě jízdu na jízdním kole nebo orientaci v automobilovém provozu, volíme méně vytížené komunikace.

Děti mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikace jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15let, to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezky a v obytné a pěší zóně. (Zákon 361/200sb., 58§, odst.(2))
(Cach, 2013 online)

2.2.2 Soustředěnost

Věnujeme se plně řízení, sledujeme provoz kolem sebe, druh a stav vozovky, případné překážky na vozovce. Naši pozornost snižujeme sluchátka v uších, telefonování, rozhovor za jízdy s dalšími lidmi, špatný zdravotní stav, návykové látky.

2.2.3 Předvídavost a předvídatelnost

Chovejte se pro ostatní účastníky silničního provozu předvídatelně. Dávejte včas vědět o změně směru jízdy. Jednejte racionálně a ohleduplně. Předvídejte riziko, že ostatní účastníci provozu nemusejí se zachovat, vždy tak, jak by měli a prostředí nemusí být v takovém stavu, jakém by mělo (výtluky, odpadky, voda) (Hořelica,2013 online).

2.2.4 Prostředí a situace

V prostorech města se můžeme setkat s různorodými situacemi a prostředím, které mohou být při jízdě na bicyklu rizikové: koleje tramvaje, výtlaky a výmoly, kanalizace, spáry na dlažbě, zastávky veřejné dopravy, parkující vozidlo, výjezdy a východy, sloupky a pruhy (Cach 2013 online).

2.2.5 Výbava kola a uživatele

Vidět a být viděn-neviditelný cyklista ohrožuje sebe i ostatní (Cach 2013 online)

Řídit vozidlo (...) může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla (..) a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla (..) a předpisy o pohybu na pozemních komunikacích (ZÁKON 361/2000 Sb. , §3, odst.(2)) (Hořelica,2013).

Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 11, odst. 1)) - jízdní pruh je část vozovky dovolující jízdu vozidel jiných než dvoukolových (motocyklů) v jednom jízdním proudu za sebou, (ZÁKON 361/2000 Sb., § 2, písm. t) . Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57, odst. 2)) - Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57, odst. 3)) - Řidič nesmí snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to

nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, (ZÁKON 361/2000 Sb., § 58, odst. 2 písm. a) (Besip, 2012 online)

2.2.6 Trestní odpovědnost cyklistů

Cyklisté kromě správného seřízení kola, jako samostatná údržba či povinná výbava, mají také jako účastníci silničního provozu trestní odpovědnost dle zákona č. 361/2000 Sb. Na cyklisty se vztahuje peněžní tresty v krajních případech odnětí svobody. Přestupkem se klasifikuje jakýkoliv čin, jímž cyklista porušuje zákon. (vjezd na komunikace jim zapovězena, pěší zóna, chodníky, jízda pod vlivem návykových látek navržených pro pohyb cyklistů). Odnětí svobody na čest měsíců až tři roky, peněžním trestem či zákazem činnosti bude pachatel, který způsobí dopravní nehodu pod vlivem návykových látek (Telekešová, 2013 online).

2.2.7 Cyklistická signalizace

Signalizací dáváme na vědomí účastníkům silničního provozu a zároveň členům vlastní cyklistické skupiny informace o změně směru jízdy, změně rychlosti jízdy, o zastavení, případně varování před hrozícím nebezpečím.

Signálem pro účastníky provozu je upažená paže, případně posunutím k levé straně příslušného jízdního pruhu v případě odbočování vlevo. Signál je volen v dostatečném předstihu, zřetelně a viditelně. Bezpečně provedený bez ztráty rovnováhy. V případech vedení skupiny (obzvláště malých dětí) je vhodné signalizaci doplnit zřetelným hlasovým povelům (odbočení, zastavení, zpomalení atd.). Čím méně zkušené cyklisty vedeme, tím více je vyžadována od všech účastníků při jízdě neustálá koncentrace, udržování dostatečných odstupů, jistá předvídatelnost a dobře zvládnutá technika brždění. Pedagog pozorně sleduje členy skupiny, po celou dobu vyjížděky a dává pozor na jejich zvládnutí, případně opravuje chyby. Na možné vzniklé nebezpečné situace by měl pedagog upozornit před uskutečněním vyjížděky (Hajková, 2007), (Novotný, 2003).

2.3 Odporové síly při jízdě na kole

Po nastavení správného posedu je podstatné osvojit si techniku jízdy a vylepšovat ji. Usnadní mu to vědomí, kdy cyklista bude vědět, na čem záleží. S kterými ukazateli má co dočinění a jak je nejlépe překonat. V cyklistice záleží na dosažení určitých

parametrů, jako je například dosažení rychlosti překonání odporových sil, které v tomto rozsahu v jiném sportu neexistují. Existují 3 odporové síly, které je třeba překonávat: síla valivého tření, síla odporu vzduchu, síla při stoupání.(Cibula, 2004). Po zvládnutí odporových sil by cyklista měl zlepšovat optimální techniku jízdy, k tomu je nutné mít pod kontrolou silniční provoz, stav vozovky či terén. Dobrá technika je velmi důležitá k rozvoji výkonnosti pro dobré sebevědomí a k prevenci před úrazem, neboť úrazy vznikají ne z důvodu selhání materiálu, ale lidského faktoru (Němcová, 2012).

Technikou při jízdě v terénu se zlepšuje síla, vytrvalost zručnost pro ovládnutí kola.

2.4 Dobrý styl jízdy

Nesprávně se tvrdí, že při malé rychlosti nezáleží na tom, jak na jízdním kole sedíme. Ale právě lepší styl jízdy je předpokladem pro to aby se jízda stala potěšením, neboť dobrým stylem je možné bez dodatečného tréninku významně zlepšit svůj výkon a tím chuť provozovat cyklistiku. Pro jedince se závodními ambicemi je dobrý styl doslova nutným předpokladem jeho úspěchu. Styl jízdy se může dokonce stát i charakteristickou vlastností. Zřídka existují dva lidé, kteří mají úplně stejnou chůzi a zrovna tak neexistují dva cyklisti, kteří mají naprosto shodný styl jízdy.(Landa, 2005).

2.5 Technika šlapání

Optimální pohyb se dá rozdělit do 4 fází. Jsou-li kliky rovnoběžně se zemí, pak nohou, která je vpředu, začínáme první fází pohybu. 1)základní pohyb nohy dolů, nejjednodušší část otočky nohy. 2)Ve druhé fázi noha překonává mrtvý bod, výsledný pohyb směřuje vzad. 3) Následuje pohyb nohy směrem vzhůru 2 a 3 fáze jsou z hlediska techniky šlapání nejnáročnější částí otočky klik 4) Po překonání mrtvého bodu je pak otočka dokončena pohybem nohy vpřed. Tyto 4 základní fáze pohybu je nutné provádět tak, aby výsledkem byl plynulý pohyb po celém kruhu ve směru tečny jinak řečeno v pravém úhlu k momentálnímu postavení klik. Pohyb je třeba zkoušet nejprve pod dohledem zkušeného cyklisty (Carmichael, 2003) (Cibula, 2004).

2.6 Kulaté šlapání - nebo-li točení

Zažitý termín šlapání na kole, je vlastně ve skutečnosti velkou chybou. Do pedálů nešlapeme silou (netlačíme) pouze směr síly je dolů, snažíme se opisovat pomyslnou kružnici pedálem. Nejlépe uskutečňujeme nácvik do menšího stoupání na rovné asfaltové cestě. Usedneme na bicykl a za minimálně vydávané síle roztáčíme pedály (kliky). Snažíme se šlapkou opisovat kruh, s minimálním přenosem síly a však měli bychom pociťovat pozitivní pocity z přenosu síly na pedál. Musíme dávat pozor, aby nedocházelo k trhavým pohybům, poruchám plynulosti pohybu nebo rytmu znamenají, že je něco špatně. Chybou je špatný jízdní styl v důsledku nejčastěji proslápnutí pat. Při správném provedení. Úhel v kotníku by v ideálním případě měl být o něco málo větší než 90° a pod tímto úhlem by se měl pohybovat celou kruhovou dráhu. Pohyb probíhá pouze v kolenou a v kyčlích. Táhání směrem nahoru přes nárt sportovní obuvi (tretry) je úplně špatně. Při větší kadenci šlapání a menší vynaložené síle bychom měli mít pocit, že tretry nešlapou, ale kloužou v kruhovém pohybu (Landa, 2005).

2.7 Rytmus jízdy

Cíleným výsledkem zvládnání cyklistického posedu a správné techniky jízdy by měl být pro cyklistu optimální rytmus jízdy. Jako projev ustáleného a téměř neměnné frekvence šlapání. Při rovnoměrném zatížení se fyziologicky funkce v organismu cyklisty ustálí, dostanou se do rovnovážného stavu a jsou schopny zajistit dlouhodobý vytrvalostní výkon. Stačí malé změny v hmotnosti, pořízení nového kola, prodělané zranění a může být vše jinak. Nejvíce se týká dospívající mládeže mez 13 až 20 rokem, kdy dochází k velmi radikálním změnám spojeným s růstem. Pákové poměry se mohou měnit během několika měsíců. Mladí cyklisté by měli sledovat svůj růst s pomocí zkušeného cyklisty nebo trenéra reagovat na každou změnu. Na správný rytmus mají vliv další dva faktory -somatotyp a osobnostní charakter zejména temperament. Silový a frekvenční projev stylu jízdy a celkovým výsledkem techniky jízdy je silový nebo frekvenční rytmus jízdy. Pod pojmem styl se rozumí individuální projev techniky jízdy cyklisty (Konopka, 2007) (Sekera, 2009).

2.8 Silový projev

Vyznačuje se relativně nižší frekvencí šlapání a využívání těžkých převodů. Cyklisté vyznačují se tímto stylem, jsou úspěšní spíše na profilově lehčích trasách. Vyznačuje se vyšší hmotností, výškou a vyvinutou muskulaturou. Mají zpravidla hodnoty tepové frekvence a nižší hodnoty VO₂ max/kg za minutu (Vojtěchovský, 2009).

2.9 Frekvenční projev

Je pravým opakem silového projevu. Cyklisté jezdí na vyšší frekvenci a lehčí převodech. Profilově těžší trasy. Vyznačují se nižší hmotností vyšší tepovou frekvencí a štíhlým svalstvem. Oba ty to projevy jsou na protilehlých stránkách pomyslné úsečky, kde na jedné straně je silový a na druhé frekvenční projev. Většina z nás se pohybuje někdy mezi těmito krajnostmi a máme tendenci k tomu nebo onomu projevu (Landa, 2005).

Trénink rytmu a frekvence v první fázi se snažíme najít optimální frekvenci šlapání je to taková frekvence, při které jsem schopni kontrolovat pohyb dolních končetin a uvědomovat si přitom všechny fáze šlapání. Doporučení- na kole musíme neustále sedět, je to základ techniky, kdo špatně sedí, špatně jede. Sledujeme plynulost pohybu. Sledujeme každý pohyb v různých režimech ve stoupáních, v klesáních a v jízdě na rovině. Snažíme se stabilizovat frekvenci našeho šlapání. Dobrým prostředkem je využití k tomu cyklo computer držíme na zvoleném úseku rychlost. Sledujeme a učíme se od zkušených cyklistů. Neustále se snažíme najít co nejlepší posed co nejlepší techniku a optimální frekvenci. To co vyhovuje jiným, nám vyhovovat nemusí (Landa, 2005).

2.10 Umění jezdit ve skupině

Většina z nás vyráží na své vyjížďky, výlety s kamarádem, nebo celou partou a proto je třeba vědět, jak se chovat, aby nedošlo k nehodě. Tyto pravidla je třeba dokonale znát především, kdy jsme v roli pedagoga a vedeme skupinu. A nemuseli příjemný víkend zakončit na pohotovosti. Umění jízdy ve skupině je na tolik prospěšnou dovedností, jimiž můžete zlepšit jízdu nejen svou výkonnost, ale využít i z

pohledu cykloturistiky:1)Zlepšení hospodaření s energií dle nároků dle obtížnosti vyjíždky či výletu. 2)Zvýšená motivace dosaženého cíle. 3)Socializační vliv-provozovat aktivitu s lidmi stejného zájmu. 4)Zvýšení pohodlí při vysokém tempu jízdy.

A však mnoho lidí tuto činnost absolvuje natolik nebezpečným způsobem, že je nebezpečná pro něj samotného na víc pro cyklisty s ním jedoucí. Začít průpravu na zpevněném povrchu ve dvojici. Jízda v těsném závěsu přes zvětšování skupiny, očekávání neočekávaných událostí- vběhnutí psa do cesty, pohyb neukázněného cyklisty do vozovky konče jízdou po nezpevněné cestě ve skupině. Pro ušetření sil se využívá tzv. háku, kdy se eliminujeme od silného větru, schování se za jezdce jedoucího před námi. Většinou se využívá ve skupinových jízdách jízda ve dvojřadu. Dva jezdci na čelních pozicích táhnou skupinu skrz vítr, což je stojí zhruba 30% energie více než jezdce schované za nimi. Když se čelní jezdci rozhodnou nechat táhnout jezdce za nimi každý z jezdců odbočí na svou stranu (jezdec napravo, odbočí napravo-jezdec jedoucí nalevo, odbočí nalevo). Ostatní jezdci projedou mezi nimi. Oba původně čelní jezdci se setkají na konce skupiny. Takto se může opakovat cyklus celou jízdou. Důležitou dovedností jízdy je udržovat těsné rozestupy. (Carmichael,2003).

2.11 Trénujeme jednotlivé dovednosti

2.11.1 Děti

Předvídejte nepředvídatelné! „Mějte vždy malého cyklistu v dohledu. Dbejte na to, aby dítě jezdilo na vnitřní (pravé) straně chodníku. Při sjezdu kolečka z chodníku může dojít k převržení a pádu dítěte do vozovky. Při pohybu na přechodu mějte dítě vždy v dosahu. Nechodte s dítětem po silnici. Vždy vybírejte chodníky nebo cesty, kde auta nejezdí. Dítě se na odrážedle a tříkolce dokáže pohybovat velmi rychle. Nedovolte proto ani na chodníku, aby ujíždělo napřed. Může se dostat do nebezpečné situace třeba s malým cyklistou nebo vyjet na vozovku. Kolem dítěte cyklisty jeďte co nejopatrněji. Snažte se s přecházejícím dítětem navázat oční kontakt, dítě stojící u přechodu může náhle vstoupit do vozovky. Dítě přechází přímo, nejkratší cestou a obvykle přebíhá. Dopravní prostředí je pro děti nedílnou součástí života. Jsou však nepozorné, nezkušené

a zranitelné. Proto je nutné je chránit všemi dostupnými prostředky a vychovat je k obezřetnosti a bezpečnému chování od nejnižšího věku“

(Centrum úrazové prevence UK 2. LF a FN Motol, 2005).

2.11.1.1 Učíme se jezdit na kole

S nácvikem jízdy na kole můžeme začít v raném věku postupně přes odrážedla kde dostaneme základní návyky a dále přes malé kolo (Němcová, 2011).

2.11.1.2 Odrážedlo

Vhodné pro děti od dvou let. Bývá vybaveno třemi až čtyřmi koly, na nichž se dítě odráží vlastní silou. Pomocí řídítek se učí udržovat směr, postupně se přechází na obtížnější dovednosti. Průjezd zatáček, rychlejší jízda bez pomoci nohou, jízda ze svahu.

Dalším vhodným krokem je tříkolka poháněna přes řetěz zadního kola. Vhodné pro naučení šlapání a zatáčení. Nenaučí však další nezbytnou dovednost, bez které se jízda na kole neobejde a tou je rovnováha. K té nám dopomůže koloběžka. Pomocí odrazu se pohybujeme kupředu v současnou dobu, kdy druhá končetina odpočívá, tzv. se veze. K zlepšení dovednosti je potřeba ujet delší úsek s oběma nohama na šlapátku koloběžky. Pro dítě jsou všechna odrážedla a tříkolky velkým zpestřením pobytu venku. Je vhodné vzhledem k věku dítěte i rychlejší únavě organismu volit kratší vzdálenost trasy. Dítě se pomocí odrážení, dokáže pohybovat velmi rychle (Němcová, 2011).

2.11.1.3 Nácvik rovnováhy

K nácviku rovnováhy nejsou vhodnou volbou postranní pomocná kolečka. K správným návykům vede průprava pomocí odrážedel (běhadel). Odrážedlo, vzhledem k nepřesné lokomaci pohybů a motorice dítěte, by nemělo způsobit poranění (ostré hrany, výčnělky). Vzhledem k růstu (výška, mění se velikost jednotlivých částí těla) kolo využívá do té doby, než vyroste. Tudíž použití nejlevnějších materiálů je spíše pro dítě trestem než odměnou. Jakákoliv nová dovednost je proto dítě nelehkým úkolem. Nedostatečná nabídka a neodpovídající přemrštěná cena, dělá z kategorie dětských kol nedostupné zboží pro mnohé rodiče (Němcová, 2011).

2.11.1.4 *Jízda by se pro děti měla stát hrou.*

Rodiče by měli nechat dítě objevovat jak jezdit na kole místo aby učili jezdit. Malý cyklista se učí na reálném kole dovednostem jako ve stupních předešlých šlapat, zatáčet, vyhýbat se překážkám a udržovat rovnováhu. Velkou změnou pro dítě je posed a těžiště je výše. Při osvojení dovedností můžeme sedlo zvednout, aby nebyla v trvalém kontaktu s vozovkou (Němcová, 2011). Postupně je vhodné zasvěcovat dítě do pravidel silničního provozu: prvním bodem je strana stezky, po které se má jezdit, změna směru jízdy. U většího kola dáme sedačku do té výšky, aby dítě dosáhlo na zem a při zastavení mohlo dát na zem vlastní nohu. Postupně se snažíme dosáhnout balancu. Po té co dítě umí bezpečně zastavit, můžeme zvednout sedlo na výšku dítěte. Rovnováhu udržují rodiče. Nejlepší jištění rodičem by mělo být za sedla kola malého cyklisty a rameno dítěte (Sidwells, 2004).

2.11.1.5 *Rozdělení dle věku a dovedností:*

2-4 let zvládnutí techniky rovnováhy

5-6 let jízda na bezpečném místě, dopravní hřiště technika zatáčení

7-10 let osvojování základních dopravních předpisů a značek, označení stezky, stop, jízda v omezeném provozu obytná a pěší zóna.

11-15 let prohloubení základních znalostí jízda po stezkách.

15 let a výše po zvládnutí základních předpisů pro cyklisty se mohou pohybovat na vozovce se zvýšeným provozem (Němcová, 2011).

Podle Šafránka (2000) je vhodné program začlenit jako nácvik dovedností v rámci cyklistických vyjížděk, turistických kurzů.

První blok – základní (7–8 let) Učí a procvičuje cyklistické dovednosti – jízdu a rovnováhu bez šlapání, přímou jízdu, zatáčení o různých poloměrech, řízení jednou rukou, nasedání, rozjetí a zastavení kola, jízdu ze sedla a v obtížných podmínkách, překonání malé překážky a jízda v úzkém koridoru.

Druhý blok - rozvíjející (10–11 let) Děti, které již mohou v tomto věku jet samostatně po silnici, by si měly osvojit další dovednosti, které jejich jízdu v provozu učiní bezpečnější. Hry a cvičení jsou zaměřeny na pomalou a rychlou jízdu, rychlé

rozjetí kola, průjezd úzkým profilem, bezpečné ohlédnutí, měnění převodů, jízdu ve skupině a kontrolovaný pád z kola.

Třetí blok - rozvíjející (14–15 let) Je zaměřen na řízení kola ve velmi obtížných situacích - sbírání předmětů ze země, jízdu bez držení, stání na místě, řízení jednou rukou za současné obtížné činnosti druhou rukou, šlapání jednou nohou, tlačení a tažení jiného cyklisty, kontakt mezi koly a těly cyklistů.

Metody práce

Individuální – žáci jezdí současně na několika stejných stanovištích, aby cvičení bylo intenzivní. K dalším hrám se přistupuje, až když jsou všichni žáci v prováděné činnosti převážně úspěšní nebo když cítíme ztrátu zájmu.

Společná – soutěží jednotlivci nebo skupiny většinou štafetovým způsobem, nebo součtem časů jednotlivců, součtem bodů apod., pokud je pro soutěž prováděná činnost vhodná.

Záleží pouze jen na době, kdy dítě necháme jezdit, tím se celý proces prodlužuje. Základní dopravní předpisy: stezka pro cyklisty, konec stezky, stezka pro chodce a cyklisty konec stezky, zákaz vjezdu cyklistů, přechod pro cyklisty, stop (Němcová, 2011).

2.11.1.6 *Učíme se měnit převody pomocí přesmykače a přehazovačky:*

Jedeme-li po rovině a jízda se stává rychlejší, přehodíme na velký převodník vpředu na opak do kopce je vhodně přehodit na malý převodník

Přehazovačku ovládáme pomocí palce a ukazováčku. Manipulace pravou rukou měníme převod na přehazovače a levou rukou na přesmykači (Sidwells,2004).

2.11.1.7 *Zásady u brždění:*

Zadní brzdová páka na pravé straně, přední brzdová páka na levé straně. Umístěny na dosah ruky, aby se pohodlně ovládaly. Při plném stisku by se páka neměla dotýkat řídítka a kolo se pohybovat. Pro zachování správné polohy ruky na řídítkách by zápěstí a natažené prsty směřují dolů. Brzdová páka tak též směřuje dolů. Správným úhlem se myslí 45 stupňů (Carmichael,2003).

2.11.1.8 *Průjezd zatáčkou*

Abychom projeli zatáčku bezpečně je třeba rychlost přizpůsobit povrchu vozovce jak moc je zatáčka ostrá. Přibrzdíme před vjezdem do zatáčky. Přeneseme těžiště k zadnímu kolu, kolo přiměřeně nakloníme. Brzdíme rovnoměrně, oběma brzdami je třeba dávkovat brzdny účinek vzhledem k povrchu vozovky (mokra, nerovnosti). Při průjezdu máme vždy šlapku na vnitřní straně zatáčky v horní poloze. Při průjezdu v terénu kliky jsou vodorovně poloze. Při rozhození z rovnováhy vždy dáváme na zem nohu na vnitřní straně zatáčky.

Při nácviku jízdy ve vlnitém terénu je třeba dobře zvládat průpravu jízdy po rovině. Jelikož když už jednou musíme do kopce, tak také budeme muset dolů. To se jízda však pohybuje ve vysokých rychlostech. Prsty jsou připraveny na brzdách. Zvedneme se ze sedla, kolena lehce pokrčena těžiště posuneme k zadnímu kolu a jsme připraveni případně kopírovat nerovnosti. Pedály necháme ve vodorovné poloze (Sidwells,2004).

2.11.1.9 *Vhodná technická cvičení pro děti:*

Nácvik jakýchkoliv nových dovedností uskutečňujeme na prostoru, kde není provoz:

- Na zem nakreslíme osmičku a naším cílem bude jet po vyznačené lince, při tomto cvičení zdokonalujeme cit při brzdění, rovnováhu při minimálních rychlostech, přenášení těžiště a práce s říditky.
- Jízda jednou rukou, kdy v druhé držíme kelímek naplněný vodou.
- Nácvik rovnováhy, Při obtížnější variantě kdy dáme do cesty zatáčky kuzele-dítě se učí udržovat směr, aniž by měnilo směr jízdy. Rovnováhu pomáhá udržovat šlapání a setrvačnost otáčeného kola. Šlapeme-li pomalu a nepravidelně spadneme. Zatačet se učíme až tehdy, kdy zvládneme přímou jízdu a udržení rovnováhy. Jízdu s většího klesání trénujeme po osvojení jízdy na mírném svahu s nohama na pedálech. Dalším nácvikem je změna polohy hlavy bez změny směru jízdy. Ohlédnutí doprava, doleva. Brzdění nejprve je nutné zautomatizovat používání zadní brzdy. Po té citlivě zapojíme i přední brzdy, která

bývá účinnější vzhledem k potřebě zabrzdit kola i cyklisty. Po zvládnutí základů jízdy. Můžeme zkusit přejezd nerovností (Němcová, 2011).

Po zvládnutí základních dovedností je třeba zdokonalit naši rovnováhu: pro začátek stačí nakreslit trasu na zem a vymežit jízdní plochu (např: dvě zúžené čáry, kterými je potřeba projet bez přejetí vyznačených čar, nakreslíme zužující se zatáčku, projedeme stejným principem. Návčik můžeme ztížit za pomoci plastových lahví. Vytvořením slalomu kdy se učíme přizpůsobovat rychlost zatáčky (Němcová, 2011).

2.11.1.10 ***Vedení skupiny:***

V čele jede zkušený jezdec (pedagog), který zná trasu, za ním jedou slabší jezdci a tempo se udržuje podle nich. Na konci jede opět zkušený jezdec, kterým může slabším cyklistům opět pomoci. Skupina čeká na vhodném místě na jezdce, kteří se zranili nebo mají technické problémy. Skupina jezdí jako had jeden za druhým, nikdy jako více v jedné lajně. Každý se spoléhá sám na sebe a předpokládá nepředpokladatelné (náhlá změna směru jezdce před sebou, prudké brždění jezdce před sebou). Odstup mezi jezdci by měl být tak velký, jak rychle jedeme. Nikdy se nepředjíždí na nepřehledném úseku a v zatáčce. Při velkých výkonnostních rozdílech vytvoříme skupiny s podobně výkonnými cyklisty, délku tras musí být účastníci schopni dojet za světla, volíme komunikace s co nejmenším provozem (Carmichael,2003).

2.11.1.11 ***Přínos jízdy na kole pro děti***

Poznávání svého okolí ze sedla kola přináší pro dítě nové zodpovědnosti, které je třeba si osvojit samostatné rozhodování, poznání rychlosti, určitý kus zodpovědnosti za své jednání to jednak vzhledem ke kolu i při jízdě s kamarády. V průběhu dalšího zlepšování se malý cyklista stává samostatný, vytrvalý, zlepšuje se rychlost rozhodování při překonávání překážek a jízdě ve vysokých rychlostech se zlepšuje periferní vidění. Pro řešení nástrah jízdy při vzniklém stresu v průběhu řešení vzniklé situace je třeba čím dál méně času (Němcová, 2011).

Z pohledu fyziologie změny jednak na úrovni opěrného a pohybového systému zlepšování silové zlepšování silové vytrvalosti, celkové posílení nohou. Zlepšení respiračních schopností zvětšení kapacity plic. Řešení nových situací: při jízdě na

komunikacích se zvýšeným provozem, při jízdě zvýšenou rychlostí, při náhlém střetu s nečekanou překážkou sebou přinášejí i nebezpečné situace.

2.11.2 Dospělí

2.11.2.1 Přehazovačka a přesmykač

K technice jízdy na kole neodmyslitelně patří ovládnání převodů chraštířů řetěz a přeskokování o dva a více pastorků při změně převodů to jenom stěží hovoří o dobré technice jízdy. Pokud přímo nesledujeme práci řadících páček cyklisty, neměli bychom o tom, že mění převod ani vědět zejména změna převodu ve stoupání je ukázkou zvládnuté techniky. Změna pastorku nebo převodníku se musí uskutečnit maximálně na jednu otáčku klik. V době kdy se mění pastorek, je nutné točit klikami volně a nikoliv v tahu. Před stoupáním měníme včas velikost převodníku přesmykačem. Při prudkém stoupání za jízdy na to především v terénu se nám to většinou už nepodaří. Změna převodu by se neměla projevit na frekvenci šlapání. Má být provedena přesně v okamžiku, kdy již nastavený převod nezvládáme a začínáme měnit frekvenci jízdy. Přesmykač a přehazovačka slouží především k tomu, abychom si udrželi optimální frekvenci šlapání (Němcová, 2011). Frekvence šlapání neboli také kadence, bývá vyjádřena v otáčkách klik za 1 minutu. Její spodní hranice je téměř nulová a horní se blíží přes 100 otáček za jednu minutu. Optimální frekvenci bychom našli někde kolem 60-80 otáček za minutu. Závisí na mnoha faktorech- kromě individuálních předpokladů je to jistě profil tratě. V dlouhých a prudkých stoupáních je někdy nemožné udržet naši frekvence, která se snižuje se zvyšujícím stoupáním. Naopak v mírném klesání a s dobrým větrem v zádech zpravidla na frekvenci přidáme (Sidwells, 1956).

2.11.2.2 Jízda v zatáčkách

Pokud se zatáčka projíždí příliš rychle, může být sportovec snadno vynesena, když podcení odstředivé síly. Brzdit by se mělo vždy před zatáčkou ne v zatáčce. Rychlost přizpůsobme, už když se k zatáčce blížíme ne teprve tehdy, kdy jsme uprostřed ohybu. Pohled směřujeme skrze ni nikoliv přímo před sebe. Dívání se skrz zatáčku pomáhá držet tělo zpříma a nad pláští, zatímco se bicykl nakloní do zatáčky. Pokud by nám nahnutí stroje v zatáčce dělalo potíže, snažte se do zákrutu tlačit alespoň řídítka a

natahujte vnitřní paži. Toto funguje hlavně při zdolávání zatáček z kopce. Jelikož jsou zatáčky nebezpečné, bývají spíše podceňovány. V zatáčkách působí odstředivá síla směrem ven ze zatáčky. Odstředivá síla v zatáčce se musí vyrovnávat správnou technikou, aby nedošlo k vynesení ze zatáčky. Nejprve se musí tělo a jízdní kolo naklonit do směru zatáčky a stabilizovat pozici na kole. Poté se napne noha, která je na vnější straně zatáčky a tlakem na pedál se zvětší stabilita. Pohyb řídítek bude tím menší, čím větší bude rychlost. Také na tomto základě musí být při větší rychlosti patřičně zainteresováno naklonění jezdce a jízdního kola na vnitřní straně zatáčky. Maximálního náklonu, jenž jde dosáhnout na suchém asfaltu, činí asi 73 stupňů, na betonovém podkladu asi 80 stupňů. Při větším naklonění hrozí nebezpečí, že kolo podklouzne. V ideálním případě by měl mít cyklista i kolo v zatáčce stejný náklon. Také existuje možnost naklonit horní polovinu těla do vnitřní strany zatáčky a nohu na této straně zatáčky vyjmout z pedálu. Tato možnost může sloužit jako rezerva, když se teprve v zatáčce zjistí, že vjezd do zatáčky byl příliš rychlý. Při sjezdu z kopce je také nutné zvážit, že může být snížena přilnavost z důvodu vysokého nafouknutí pláštěů a povrch vozovky může být kluzký vlivem deště či písku (Sidwells, 2004).

2.11.2.3 *Jízda do kopce*

Tempo volíme rovnoměrně k délce a profilu stoupání. Dýchání provádíme nosem nádechem a výdechem pusou. Převod volíme, tak abychom šlapaly pokud možno ve stejném rytmu co na rovině. Nejprve je třeba dokonale zvládat ovládání přehazovačky a přesmykače.

Jízda do kopce (stoupání). Skýtá překonání následujících sil. Odpor stoupání-při stoupání budou síly odporu vzduchu a valivého tření menší protože se jede pomaleji než po rovině. Je potřeba bojovat s odporem stoupání. Při stoupání závisí dosažené tempo na následujících faktorech:-stoupání, -výkonnosti jezdce, -celkové hmotnosti jezdce a jízdního kola (Landa, 2005).

2.11.2.4 *Sjíždění prudkých kopců*

I při cykloturistice je možné se na zpevněných cestách setkat s prudkými sjezdy. Pokud nechceme jet krokem nebo dokonce po svých, je třeba znát určité zásady. Při

jízdě na nezpevněných cestách či volné jízdě v lese je nutné ovládat techniku sjíždění. Základní pravidlo zní, čím je strmější klesání tím je třeba posunout těžiště více dozadu. Když to bude sjezd vyžadovat. Těžiště se může posunout až za sedlo. Co nejdál od řídítek. Ve volném terénu musíme být citlivější při dávkování brzdného účinku. Brzdíme zadní brzdou a přední přibrzdíme (nesmí dojít k zablokování o překážku) (Dressler, 2014).

2.11.2.5 *Vhodná cvičení pro jízdu terénem*

Jízda po nezpevněné cestě skýtá pro jezdce větší nároky a technické dovednosti než jízda po silnici. Cesty nebývají rovné a mění se směr jízdy. Zlepšíme se pomocí slalomové jízdy. V podobě několika cvičení. Na cestu dáme kužely v různém pořadí a snažíme se projet dráhu v co nejmenších obloucích, co nejpohodlněji, co nejrychleji.

2.11.2.6 *Najíždění a sjíždění na překážky*

Můžeme zařadit mezi základní dovednosti, které se můžeme naučit po jízdě a správném točení. Jelikož se jedná o opravdový základ, měl by jej ovládat každý, kdo se pravidelně věnuje cyklistice. Nejprve musíte umět nazvednout přední kolo. Ze začátku vsedě při prudším sešlápnutí pedálu a přitažení řídítek se nám povede najet na překážku (dřevěná lať). Dále pokračujeme v nácviu na vyšší překážce (obrubník). Přijedeme k překážce, v minimální rychlosti váhu přeneseme dozadu a pohybem paží vzhůru zvedneme řídítka. Předním kolem jsme na překážce. Nyní šlápneme do pedálů a váhu přeneseme k řídítkům. Pomůžeme si odlehčením v kolenou směrem vzhůru a přenesení těžiště k řídítkům při přejezdu zadního kola překážky. I hned zjistíme, že takovýto způsob překonávání nástrah cestování je pohodlnější než neustále slézat a nalézat (Dressler, 2014).

2.11.2.7 *V terénu bývá často nutnost překonat překážku*

Tato dovednost patří mezi ty obtížnější. Je třeba se naučit přenášet váhu jak na zadní tak na přední kolo. Do cesty si dáme malou laťku a snažíme se jí překonat bez dotknutí, v první řadě předního kola. Je třeba vše včas načasovat. Přibližujeme se ve stoje k překážce těžiště uprostřed rámu a navolili jsme si lehčí převod a dominantnější končetinu s klikou máme vpřed horní úvratí (připravenou do záběru). Překážka před

předním kolem. Současně tahem zvedneme řídítka a šlapeme do pedálu, těžiště se posouvá k zadnímu kolu. Po překonání překážky předním kolem. Přenášíme těžiště na přední kolo, tím dojde k odlehčení kolu zadnímu a snadnějšímu překonání překážky (Dressler, 2014).

2.11.2.8 *Jízda po zadním kole*

Jízda vsedě, při minimálních rychlostech. Nakloníme se, těžiště přesuneme nad řídítka. Za současného trnutí řídítka prudce šlápneme do pedálu. Napneme ruce, těžiště spočívá na zadním kole a mírné výkyvy vyrovnáváme pomocí pohybu kolen do stran. Vzhledem ke své bezpečnosti a okolí je vhodné vše zkusit na uzavřené ploše (Dressler, 2014).

2.11.2.9 *Skok oběma koly*

Prvotním úkolem je naučit se nadhazovat přední kolo, což by neměl být až takový problém. Bylo zmiňováno. Problém nastává při zvedání zadního kola. Hlavní princip spočívá ve vytvoření konstantních sil mezi pedály a řídítka. Návčik provádíme nejlépe na místech bez provozu. Většina cyklistů je vlastníkem zajišťujících mechanismů (SPD) tudíž návčik bude snadnější v případě, kdy nášlapné pedály mít nebudete, chce k návčiku využít masivnější obuvi. Pomalu se rozjedeme. Ve stoje šlapky dáme do vodorovné polohy. Špičky směřují lehce dolů. Těžiště uprostřed rámu mírně se předkloníme k řídítkům, pokrčíme v kolenou. Snažíme se tlačit k zemi a oběma šlapkami dolů a řídítka tlačit od sebe dopředu. V tomto postavení současně trhněte rukami a nohama vzhůru. Pro osvojení a jistotu, že pohyb provádíme správně, nejprve zkusíme jen nazdvihnoutí zadního kola (nohama) a pak předního kola (rukama) (Sidwells, 2004).

2.11.2.10 *Jízda potokem*

Před vjetím je třeba znát hloubku potoku (zda je vidět na dno). Při nedohlédnutí na dno riziko se zvyšuje. Možnost zranění. Před vjetím do vody je třeba přeřadit na lehčí převod. Váhu přenést na zadní kolo, aby případný náraz nás nevymrštil přes řídítka (Sidwells, 2004). Při jízdě na nestabilním povrchu volíme takový převod, abychom co nejsnadněji projeli úsekem.

2.11.2.11 ***Jízda v písku***

Většina nezpevněných cest je tvořena úseky z písku. Jízda v písku zbrzdí celkovou jízdu. Pokud nejsme na tento fakt připraveni, může dojít k úrazu. Nejprve je vhodné najít krátký úsek a nájezd volit v malé rychlosti postupně rychlost zvyšujeme. Při dalším cvičení úsek by měl být delší, kdy při vjezdu do písku se plně soustředíme na jízdu a volíme převod, abychom při stálém šlapání úsek projeli. Snažíme se balancovat bez jakéhokoliv brždění, což by znamenalo úplné zastavení (Němcová, 2011).

2.11.2.12 ***Jízda po kamení***

Jízda se stává nestabilní a při špatném držení řídicích se nám může stát, že budou vytrženy. Pro projetí kamenného úseku je třeba pokud možno nehýbat řídicíky za to naklánět celé tělo do jízdy, především ramena, která nám pomůžou nasměrovat kolo do směru, kam chceme jet (Haymann, 2009).

2.11.2.13 ***Jízda na sněhu***

Mnoho cyklistů rovnou odsoudí tento nápad za absolutní nesmysl. Pokud nemáme přímo výkonnostní ambice, abychom museli jezdit po hlavních tazích, kdy po zimě se díváme, jaké stopy na našem bicyklu zanechalo řádné sypání hlavních silnic. Tak občasné opuštění vyhřátých domovů, jak následně v sezoně zjistíme, že se vyplatí. Jízda po polních a lesních cestách vyžaduje neustálou pozornost, jelikož každá chyba bývá potrestaná. Díky tomu získáváme cit pro kolo. Je třeba hlídat vedení předního kola. Pro začátečníky je vhodné nejprve naučit se jízdu na sněhu (v hlubším sněhu 10-15cm) po rovině a udržovat směr, kde je zapotřebí jistý balanc a přenášení váhy. Jelikož nikdy netušíme, kde na nás pod sněhem čeká nějaká nástraha v podobě zmrazku, ledových ploten. Je třeba jezdit na lehčí převody, než jsme zvyklí přes hlavní sezonu. Při silové jízdě by se nemuselo podařit vyjet i minimální brdek na ujetém sněhu. Proto vhodnou volbou bude udržovat vyšší kadenci, než jsme zvyklí. Stejně tak decelerace musí být volena s citem a určitou kapkou předvídatelnosti. V opačném případě se lehce dostaneme do smyku, v horším případě může nastat pád. Podstatné je nezaleknout se prvotních pádů a nezdarů. Rozhodně stojí za vyzkoušení, už jen pro zjištění, jak jsme na tom s technikou jízdy. Jelikož pozitiva převažují nad negativy:

- + získání citu pro bicykl a brždění, zlepšení koordinace na kole, následné zlepšení a jistější vedení kola přes nerovnosti, kamenné či písčité pasáže.
- nutná důkladnější údržba v podobě umytí a následného promazání pohyblivých částí (Meneger, 2010).

2.12 Základní opravy

Vzhledem k četnosti a rozsahu příslušných úkonů při opravách a údržbě není prostor se podrobně zabírat opravami či údržbou proto odkazujeme na <http://www.nakole.cz/clanky/881-bike-skola-zakladni-opravy-a-serizeni-jizdnich-kol.html> (Kmínek, 2012 online)

2.12.1 Kontrola technického stavu

Před každou jízdou by se měli z důvodu bezpečnosti zkontrolovat následující funkce:

- bezproblémový chod kol
- rovnoměrné napětí všech drátů
- pevné utažení rychloupínáků
- stav pneumatik a jejich následné nahuštění
- správné seřízení brzd
- správné seřízení řazení

Tato kontrola funkčního stavu trvá jen pár minut, jsou však nutné, protože poskytují osobní bezpečí a jistotu, že je možno se na jízdní kolo spolehnout (Ballantine,1995).

3 Turistika a školní cyklistika

„Kolo je příjemné, protože umožňuje rychlejší pohyb přírodou, než chůze. Na druhé straně je to krásná technická mašinka, které ještě lze rozumět, na rozdíl od mnoha jiných technických vynálezů, které nás dnes obklopují. Ředitel Národního divadla“ Akad. Arch. Daniel Dvořák (Landa, 2004).

Pedagogickým pracovníkem je ten, kdo koná přímou vyučovací, přímou výchovnou, přímou speciálně pedagogickou nebo přímou pedagogicko-psychologickou činnost

přímým působením na vzdělávaného, kterým uskutečňuje výchovu a vzdělávání na základě zvláštního právního předpisu (dále jen "přímá pedagogická činnost"); je zaměstnancem právnické osoby, která vykonává činnost školy, nebo zaměstnancem státu, nebo ředitelem školy, není-li k právnické osobě vykonávající činnost školy v pracovněprávním vztahu nebo není-li zaměstnancem státu. Pedagogickým pracovníkem je též zaměstnanec, který vykonává přímou pedagogickou činnost v zařízeních sociálních služeb (MŠMT, 2014 online).

3.1 Činnosti v přírodě (obecně)

Je nezbytné dbát zvýšené opatrnosti, uvědomit si rizika pobytu v přírodě a dodržovat následující pravidla:

- počítat vždy s horším počasím, mít připravený „mokry program“, možnost úkrytu v nějakém přístřešku či stavení, zásobu her nenáročných na prostor a pomůcky,
- znalost prostředí, do kterého pojedete, příp. sehnat si co největší množství informací (pokud možno z důvěryhodných zdrojů),
- znalost tělesných a duševních možností dětí, stejně jako jejich zdravotního stavu a z nich vyplývajících omezení, v programu je potřeby s nimi počítat,
- dbát na to, aby děti měly vždy odpovídající oděv a obuv, pláštěnky při dešti, v chladnějším období čepice a rukavice apod., ochranu před slunečním zářením (sluneční brýle, pokrývka hlavy z prodyšného materiálu, opalovací krémy s dostatečným UV faktorem),
- dodržovat zásady čistoty a osobní hygieny, hygienické požadavky a osobní a věkové zvláštnosti dětí,
- vodu na pití a vaření používat jen z nezávadných zdrojů (pozor, ani voda z veřejného vodovodu nemusí být vždy nezávadná),
- poučit děti o riziku vztekliny a dbát na to, aby se nedotýkaly žádných zvířat živých, natož pak mrtvých,
- poučit děti, aby každé napadení zvířetem (třeba i jen škrábnutí kočkou či bodnutí hmyzem) nahlásily vedoucímu (u větších a dlouhodobějších akcí i zdravotníkovi), který by měl mít přehled o tom, které děti mají nějakou alergii, např. na bodnutí

hmyzem, pokud takové děti v kolektivu jsou, měl by mít vedoucí (zdravotník) antialergikum,

- poučit děti, že nemají ochutnávat žádné rostliny a houby, pokud nějaké plody sbírají, pak jen takové, které vedoucí bezpečně zná,
- vyhýbat se místům, která mohou být pro děti i pro ostatní účastníky akce zvláště nebezpečná (skládkám, štolám a jeskyním, srázům a roklím, vojenským prostorům, opuštěným objektům a ruinám apod.), zde hrozí zvýšené nebezpečí úrazu, často i smrtelného,
- na každou akci s sebou vzít lékárníčku pro poskytnutí první pomoci s vhodnou výbavou (dle typu akce nebo výletu do přírody); lékárníčku před každou akcí zkontrolovat a doplnit (Ospalík,2010 online).

3.2 Pedagogicko organizační pokyny k plnění cyklo kurzů

Za přípravu, organizaci, provedení a vyhodnocení výletu nebo akce konané mimo školu odpovídá pověřená osoba – vedoucí (třídní učitel, vedoucí výletu, vedoucí instruktor, apod.), který je povinen oznámit termín výletu nebo akce nejméně 3 týdny (doporučeno) před jejím konáním řediteli školy.

Vedoucí výletu nebo akce konané mimo školu zajistí zejména:

- podrobný harmonogram výletu nebo akce konané mimo školu,
- seznámení rodičů (zákonných zástupců) s cílem a organizačním zajištěním výletu nebo akce, včetně písemného souhlasu rodičů (zákonných zástupců s účastí dítěte na akci),
- seznámení dětí – žáků – studentů s cílem výletu nebo akce, s režimem dne a s pokyny pro dobu nočního klidu,
- seznam dětí – žáků – studentů s telefonickým kontaktem na rodiče (zákonné zástupce),
- prověření zdravotní způsobilosti dětí – žáků – studentů, vedoucí nevyžaduje zvláštní lékařské potvrzení (pouze ve stanovených případech), jen zváží s ohledem na náročnost akce, zda se jí mohou zúčastnit žáci tělesně oslabení po nemoci, žáci uvolnění z výuky některého předmětu, astmatici, alergici, apod.; žáci nepřihlášení na akci se účastní výuky v jiné třídě,

- poučení dětí – žáků – studentů a ostatních účastníků o bezpečnosti a ochraně zdraví, požární ochraně, dopravní kázni, ekologických předpisech, nebezpečí pobytu v přírodě, zásadách slušného chování, apod., zápis o poučení uvede např. do třídní knihy,
- dostatečný počet zletilých osob pro vykonávání dohledu nad dětmi po celou dobu akce s ohledem na právní předpisy, při akcích konaných mimo školu, kdy jsou jejich účastníci ubytováni v objektech jiných osob, vedoucí akce rozhodne o způsobu provádění dohledu v době nočního klidu,
- možnost telefonického kontaktu po celou dobu konání akce, telefonní číslo nahlásí vedení školy i rodičům,
- vyúčtování akce po skončení výletu, tzn. prokazatelným způsobem, s ním seznámí zákonné zástupce dětí, vrátí nevyčerpané finanční prostředky, doklady o vyúčtování uschová.

Vedoucí výletu nebo akce konané mimo školu v průběhu výletu nebo akce zajistí zejména:

- dodržování předpisů a metodických pokynů a zásad, tzn. střídání činností, dostatek odpočinku, přizpůsobení pohybových činností nejslabším účastníkům, sledování zdravotního stavu a potíží dětí, přiměřená zátěž dětí apod.,
- cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu (přilba musí splňovat technické požadavky, ČSN EN 1078 Přilby pro cyklisty a pro bezpečnost a ochranu zdraví dětí, tzn. pro pohybové činnosti dětí, vyhledává bezrizikové prostory, činnosti provádí jen za dostatečného dohledu, ve vhodných podmínkách a počasí,
- aby celodenní výlety nebyly organizovány do vzdálenějších míst, pokud není zajištěna správná životospráva (teplý oběd, odpočinek apod.),
- aby při převlékání dětí v šatnách byl zajištěn stálý dohled,
- aby děti nepřišly do styku s předměty, jimiž by se mohly zranit (upozorňovat na nebezpečí) (Ospalík, 2010 online).

Upozornění: Dítě se může snadno leknout vozidla, kterého si před tím nevšimlo, ještě horší situaci může způsobit poryv vzduchu (zvláště od nákladního automobilu), který dítě vyvede z rovnováhy, a to pak může snadno skončit pod koly dalšího automobilu, přívěsu apod. Nejbezpečnější je se vozovkám vyhnout úplně a zvolit trasu přírodou (Premus,2010 online).

3.3 Pedagogicko organizační zabezpečení

3.3.1 Cyklistický kurz (výlet)

Před zahájením kurzu musí být účastníci poučeni školou o vhodné výstroji. Při nástupu na kurz je provedena určeným pedagogickým pracovníkem její kontrola. Bez potřebného vybavení nemohou být žáci do kurzu přijati.

Zákonní zástupci žáka a zletilý žák předloží před odjezdem prohlášení o tom, že je žák zdravý. Rovněž se doporučuje před zahájením kurzu sjednat pojistnou smlouvu s pojišťovnou. (jednorázové úrazové připojištění žáků, pojištění pedagogických pracovníků z odpovědnosti za škodu vzniklou při výkonu povolání).

Kurzy vedou pedagogičtí pracovníci, kteří odpovídají za činnost instruktorů. Jejich činnost řídí a kontroluje vedoucí kurzu. Zároveň kontrolují dodržování předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví.

Žáci se dělí do družstev podle výkonnosti. **Družstvo má nejvíce 15 členů**, pokud není zvláštními předpisy a touto směrnicí stanoven pro některé činnosti počet nižší. Družstvo žáků škol a tříd samostatně určených pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami tvoří polovina nejvyššího počtu žáků třídy stanoveného zvláštním předpisem (§ 11 vyhlášky č. 73/2005 Sb.).

Počet pedagogických pracovníků nesmí být menší než počet družstev. Kurzy s počtem do 30 žáků musí doprovázet tři zletilé osoby, které jsou plně způsobilé k právním úkonům a v pracovněprávním vztahu ke škole, přičemž minimálně jedna osoba musí být pedagogickým pracovníkem.

Pedagogičtí pracovníci a instruktoři jsou povinni dbát na úroveň pohybové vyspělosti, předchozí výcvik, výkonnost a zdravotní stav žáků. Během kurzu (výletu) přihlížejí k aktuálnímu počasí, zařazují včas a v přiměřené míře přestávky pro

odpočinek. O trase a časovém plánu kurzu (výletu) musí být informován vedoucí kurzu, popřípadě odpovědný zástupce ubytovacího zařízení.

Před zahájením cyklistického kurzu ověří vedoucí kurzu povinné vybavení, technický stav jízdních kol (včetně povinnosti mít ochrannou přilbu) a znalosti žáků o pravidlech silničního provozu (zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů), bez jejichž znalosti se žáci nemohou kurzu zúčastnit.

V silničním provozu má družstvo **maximálně 10 cyklistů**, za které odpovídá vedoucí družstva. Trasu přesunu volí vedoucí kurzu s ohledem na výkonnost a zdravotní stav žáků, na stav a frekvenci dopravy na komunikaci atd. Při přesunech v rámci cyklistického kurzu za dopravního provozu musí být na začátku a na konci skupiny zletilá osoba, která je plně způsobilá k právním úkonům a v pracovněprávním vztahu ke škole, přičemž minimálně jedna osoba musí být pedagogickým pracovníkem.

Cyklistika je zvláštní činností, pro kterou musí být vedoucí zvláště proškolen, v tomto případě jde o znalost zákonů a vyhlášek o pravidlech provozu na pozemních komunikacích a znalost technických vlastností kola. Jednoznačným dokladem o způsobilosti vést takovou akci je například řidičský průkaz a určitá minimální praxe v jízdě na kole. Řidičský průkaz lze nahradit vhodnou formou proškolení zodpovídajícího vedoucího v této oblasti. Určité proškolení „neřidiče“ však může provést i jiná osoba, která držitelem řidičského průkazu je.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, stanoví, že: řídit vozidlo (v tomto případě kolo) může pouze osoba, která je dostatečně tělesně a duševně způsobilá k řízení vozidla a v potřebném rozsahu ovládá řízení vozidla a předpisy o provozu na pozemních komunikacích.

Každý cyklista musí ovládat pravidla provozu na pozemních komunikacích. Základní znalosti u dětí může „proškolit“ a vyzkoušet každý držitel řidičského průkazu,

což lze udělat formou hry „na autoškolu“ i se závěrečnými teoretickými a praktickými zkouškami (jízda zručnosti na připravené dráze) apod.

Pro jízdu na jízdním kole platí ustanovení § 57 a § 58 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

(Ospalík, 2010 online, Mazurová, 2008 online, MŠMT. 2011 online)

3.3.2 Cyklistika - volnočasová aktivita

V rámci školního programu bývají i volnočasové aktivity. Mezi které patří turistika, cyklistika. Tyto kroužky bývají různého charakteru a mívají individuální efekt na rozvoj člověka.

„Nestátní neziskové organizace hrají důležitou roli v oblasti mimoškolní výchovy. Mají nesporně důležitou úlohu v občanské společnosti, podporují aktivitu a výchovu dětí a mládeže, občanů a veřejnosti celkově. Pomáhají vytvářet prostor pro ty, kteří chtějí něco dělat se sebou, pro sebe a tím i pro ostatní. Jejich činnosti jsou rozmanité, a právě ta „barevnost“, různorodost a neformálnost je tím, co je tou jedinečnou devízou všech neziskovek. Definici neformálního vzdělávání obsahuje dokument Strategie celoživotního učení České republiky. Stručně řečeno, jde o dobrovolnou, nenásilnou činnost, která umožňuje lidem zažít pocit úspěchu, a to i těm zdánlivě méně úspěšným. Má svůj cíl, je záměrné, rozvíjí dovednosti a tzv. měkké kompetence, hodnoty, postoje lidí a všeobecně působí na složky charakteru člověka a rozvoj jeho osobnosti“ (Danielou Havlíčkovou z Národního institutu dětí a mládeže, 2013 online).

3.3.3 Bezpečnostní aspekty

Přesná definice o zajištění bezpečnosti ochrany zdraví dětí, žáků a studentů je v kompetenci ředitele školy. Ten vychází z níže uvedené vyhlášky a Metodického pokynu k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí, žáků a studentů ve školách a školských zařízeních zřizovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy č.j.: 37

014/2005-25 a stanoví s ohledem na konkrétní akci a podmínky potřebná opatření a odpovídající zajištění dohledu nad dětmi, žáky. Pokud jde o cyklistický kurz, pak bližší podmínky uvádí zmíněný Metodický pokyn, vyhláška č. 48/2005 Sb., o základním vzdělávání a některých náležitostech plnění povinné školní docházky která říká: § 3

(1) Bezpečnost a ochranu zdraví žáků ve škole, při vzdělávání mimo místo, kde se uskutečňuje vzdělávání, a při akcích konaných mimo místo, kde se uskutečňuje vzdělávání, zajišťuje právnická osoba, která vykonává činnost školy, svými zaměstnanci, vždy však nejméně jedním pedagogickým pracovníkem. Zaměstnanec, který není pedagogickým pracovníkem, může ředitel školy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví žáků určit pouze, pokud je zletilý a způsobilý k právním úkonům.

(2) Při akcích konaných mimo místo, kde škola uskutečňuje vzdělávání, nesmí na jednu osobu zajišťující bezpečnost a ochranu zdraví žáků připadnout více než 25 žáků. Výjimku z tohoto počtu může stanovit s ohledem na náročnost zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví žáků ředitel školy.

(3) Při akcích konaných mimo místo, kde škola uskutečňuje vzdělávání, kdy místem pro shromáždění žáků není místo, kde škola uskutečňuje vzdělávání, se zajišťuje bezpečnost a ochrana zdraví žáků na předem určeném místě 15 minut před dobou shromáždění. Po skončení akce končí zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví žáků na předem určeném místě a v předem určeném čase. Místo a čas shromáždění žáků a skončení akce škola oznámí nejméně 1 den předem zákonným zástupcům žáků.

Metodický pokyn k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví dětí, žáků a studentů ve školách a školských zařízeních zřizovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy č.j. : 37 014/2005-25

Čl. 11 Zvláštní pravidla při některých činnostech

Kromě obecných zásad úrazové prevence jsou při některých činnostech dodržována další zvláštní pravidla. Je tomu tak zejména při výuce některých odborných předmětů se zvýšeným rizikem ohrožení zdraví a života, při praktickém vyučování,

praktické přípravě při výuce tělesné výchovy, koupání, výuce plavání, lyžařském výcviku, sportovních a turistických akcích. Ve všech takových případech klade škola zvýšený důraz na dodržování pokynů, právních a ostatních předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví, pokynů a zásad úrazové prevence pedagogickými pracovníky i žáky. Důsledně je vyžadováno ukázněné chování žáků. Žák musí mít k dispozici svůj průkaz zdravotní pojišťovny nebo jeho kopii.

Čl. 16 Sportovně turistické kurzy

Před zahájením cyklistického kurzu ověří vedoucí kurzu povinné vybavení, technický stav jízdních kol (včetně povinnosti mít ochrannou přilbu) a znalosti žáků o pravidlech silničního provozu, bez jejichž znalosti se žáci nemohou kurzu zúčastnit. V silničním provozu má družstvo maximálně 10 cyklistů, za které odpovídá vedoucí družstva. Trasu přesunu volí vedoucí kurzu s ohledem na výkonnost a zdravotní stav žáků, na stav a frekvenci dopravy na komunikaci atd. Při přesunech v rámci cyklistického kurzu za dopravního provozu musí být na začátku a na konci skupiny zletilá osoba, která je plně způsobilá k právním úkonům a v pracovněprávním vztahu ke škole, přičemž minimálně jedna osoba musí být pedagogickým pracovníkem. (MŠMT, 2011 online)

3.4 Co dělat, když se ztratím (DESATERO)

Je potřeba vysvětlit dětem předem, jak se mají zachovat a co dělat v případě, že se ztratí. Měly by mít u sebe kartičku, kde bude uveden telefon na kontaktní osobu, název a adresu školy, oddílu, cílového místa, příp. jiné potřebné informace. Vedoucí, který ví, jak se v případě krize děti zachovají, je při hledání ve značné výhodě. Tabulka v příloze (Ospalík,2010 online)

3.5 Orientace v terénu

Turistické značky - k tomu abychom se snáze orientovali v přírodě, máme síť značek, která je v České republice díky klubu turistů nejlepší na světě. Značky jsou standardizovány ve velikosti 10x10cm poznáme je podle dvou bílých pruhů a uprostřed červené, modré, zelené, žluté barevné obdélník. Každá značka má svůj význam, bývají

od sebe umístěné maximálně na vzdálenost 1km, změna směru je zobrazena šipkou. Nalezneme je umístěny nebo nakresleny na patnicích, stromech, sloupech.

Rozdělení podle významu:

červená značky- označuje dálkové nebo hřebenové trasy

modrá značka- mají nějaký význam v krajině

zelená značka-označení okresních cest

žlutá značka- vytvářejí spojnice mezi červenými, modrými a zelenými trasami.

(KČT, 2013 online)

Vzhledem k tomu, že trasy jsou primárně vytvořeny pro turistiku pěší, nemusíme se vždy dostat vzhledem k nesjízdnosti celé délky trasy až do cíle v sedle bicyklu.

3.6 Cykloturistické značení

Trasy jsou značeny a celkově vytvářeny pro umožnění turistům na kolech dostat se do přímého kontaktu s přírodou a jsou situovány do blízkosti dominant dané lokality. Jsou vedeny po polních a lesních cestách či volným terénem. Opět bývají vyznačeny čtvercem. Jsou o velikosti 14x14 cm pro lepší viditelnost za jízdy. Rozdílem od značení pro pěší jsou kraje značení žluté a prostřední pás červené, modré, žluté nebo bílé barvy. Změna směru bývá vyznačena značkou ve tvaru šipky. Směrové tabule, které mají také žlutý podklad, kromě místa a vzdálenosti, kam trasa vede, jsou označeny v záhlaví číslem trasy (KČT, 2013 online).

3.7 Cyklotrasy

Vytvořeny pro pohodlnější a hlavně bezpečnější cestování na delší vzdálenost, kdy jsou vyznačeny třídy: I-mezinárodní dálková, II-dálková, III-regionální, IV-místní. Jsou vedeny po silnicích druhé a třetí třídy místních a účelových komunikacích. Značení podobné značkám motorových vozidel. Značka má vždy žlutou barvu je zde vyobrazeno kolo a naleznete na nich číslo trasy, kam směřuje či vzdálenost k dalším cílům trasy. V místech kde nejsou našimi průvodci značky nebo v případě plánování okruhu či zabloučení využíváme k pomoci mapu, buzolu. GPS. Pro případy cestování a

samotnou práci (s mapou, buzolou, GPS) mimo vyznačené trasy bude třeba nastudovat příslušnou literaturu. (KČT, 2013 online).

3.8 Příprava na výlet

3.8.1 Jednodenní výlet

Než vyrazíme, měli bychom znát cíl naší cesty, profil trasy, zajímavosti trasy. Z mapy nastudovanou obtížnost trasy, případné alternativy pokud je možnost zkrácení trasy. Sebou je třeba mít alespoň malý batůžek, nebo brašničku pod sedlo, ve které by nemělo chybět základní nářadí v případě technických problémů- lepení, montpáky, duši, pumpičku, doklady, V případě výletu o samotě, je vhodné mít u sebe mobilní telefon (Landa, 2004). Větrovku, čapáky při změně počasí, Při návratu ve večerních hodinách je třeba vzít i osvětlení. Dostatek tekutin, postačí i voda. V případech kdy jedeme na delší výlet nebo je vyšší teplota, volíme hypotonický nápoj. Abychom předešli snížení hladiny cukru v krvi, měli bychom mít u sebe pro jistotu malou svačinu (traťovku), která se jistě vejde do každé kapsy u cyklistického dresu v podobě: tatranky či banánu. Při celodenním výletě, kdy vyjíždíme za ranních brzkých hodin, nebo se vracíme při západu slunce, teplota se během dne výrazně mění, a proto je dobré mít několik kusů oděvu u sebe. Určitě se bude hodit vestička, (návleky na paže) nebo lehká větrovka, která nezabere mnoho místa a vejde se do každé kapsy (Pehle, 2008).

3.8.2 Několikadenní výlet

Je vhodné mít za sebou nějakou zkušenost v podobě několika kratších výletů. Ty nás prověří jednak po stránce výkonnostní, dále po stránce připravenosti v naší výbavě. Pokud se vyskytne problém v blízkosti našeho bydliště či ubytování nebude to takový problém jako v případě pokud budeme cestovat někde v cizině. Tuto zkušenost si budeme dostatečně pamatovat a příště se nebude opakovat. To se exponenciálně zhoršuje se vzdáleností od našeho bydliště. Je třeba si před cestou vypracovat seznam, kde budou vypsány všechny věci, které během cesty budeme potřebovat. Následně podle něj postupujeme, aby nenastalo pochyb, zda máme vše nebo nám něco chybí (Landa, 2004) (Štěrba, 2006 online).

Napsání seznamu:

Několik dní před odjezdem píšeme všechny věci, co budeme potřebovat s sebou. Píšeme vše i drobnosti: Jak by měl takový seznam věcí vypadat? Seznam je sestaven pro co největší soběstačnost. Následovně:

1)Oblečení- spodní prádlo, dres, tričko, krátké a dlouhé kalhoty, nepromokavá bunda a kalhoty, větrovka, ponožky, prstové bezprstové rukavice, kraťasy, plavky, pantofle, čepička letní i zimní, teplá bunda, tretry či obuv s tvrdší podrážkou, v které budeme šlapat.

2)Cyklo- přilba, náhradní plášť, gumičky, přední světlo a blikačka, cyclocomputer, zámek na kolo, pláštěnka na brašny, malý batůžek, cyklo láhev, větší láhev jako zásoba vody.

3)Náhradní díly- 2x duše, brzdové špalíky (brzdové destičky), paprsky, lanko-brzdové, řadicí, rychlospojku řetězu, lepicí pásku, kus drátu.

4)Nářadí- montpáky, lepení, pumpička, nýtovačka, kleště, centrovací klíč, šroubovák, imbusové klíče (multiklíč), olej.

5)Lékárnička- obvaz, náplasti, desinfekce, analgetikum, léky na zažívací problémy, vitamíny a tablety na čištění vody.

6)Hygienické potřeby- kartáček a pasta na zuby, mýdlo, hřeben, ručník, šampon, opalovací krém s ochranným faktorem, hojivý krém, jelení lůj, holení, toaletní papír, papírové kapesníčky, dioptrické brýle nebo kontaktní čočky.

8)Věci, které potřebujeme mít při ruce- fotoaparát, baterky, mapa, GPS, psací potřeby, pas, pojištění, peníze, šitíčko. V případě cesty do zahraničí slovníček, letenku (lístek na trajekt) (Landa, 2004).

3.9 Všeobecné informace

Čím více informací máme tím lépe. Čím cestujeme dál, tím podrobnější informace potřebujeme. Čím více toho budeme vědět tím větší plus pro nás a tím méně nás může něco překvapit. Při cestě do zahraničí by nás mělo hlavně zajímat, do jakého klima se chceme vydat. Jaké počasí při pobytu nás bude čekat a jak bezpečná je destinace, kterou se chystáme navštívit. Trasu cesty s možnými variantami kempů, ceny základních potravin. Vhodné je znát pár základních frází cizího jazyka navštívené destinace v případě bloudění, poptání se na trasu či při nákupu (Pehle,2008). Po celodenní dřině určitě bude platit heslo „hlad je nejlepší kuchař“. Praktické jsou instantní potraviny těstoviny, polévky, rýžové kaše, ovesné vločky. Zaberou přípravou nejméně času a zasytí (Landa, 2004). Podle místa, kam směřuje naše cesta, je možné uzpůsobit šatník. Vždy je lepší vzít něco navíc než, aby nám něco mohlo chybět. Při více denním cestování je vhodné být připraven na jakoukoliv alternativu počasí. Při sjezdu z nějakého delšího kopce by se nám nemuselo vyplatit nemít nic teplého na sebe (Sekera, 2008). Nikdy nevíme, do jaké situace se můžeme dostat. V žádném případě bychom neměli vycestovat bez pojištění. Dále při cestě do exotické země nesmíme zapomenout na očkování. Informace získáme na hygienické stanici. Základ je mít dobře vybavenou lékárničku (Pehle,2008). Před cestou zkontrolujeme nebo necháme zkontrolovat a seřadit náš dopravní prostředek, na kterém budeme trávit několik hodin po několik dní. Necháme vyměnit pláště, lanka a bowdeny, řetěz. Brzdové špalíky či brzdové destičky. Při cestování na větší vzdálenost, kdy je potřeba mít u sebe větší objem věcí je nutné vézt úložné zavazadlo. Možností je několik. První variantou je batoh, ten je vzhledem k většímu nákladu pro vícehodinové túry ne zrovna vhodný. Jednak kvůli našemu pohodlí, dále větrání, ale především kvůli bezpečnosti a našemu zdraví. Vhodnější variantou jsou postranní brašny, kde se předpokládá, že máme na kole namontovaný nosič. Pokud nám to vystačí, používáme brašny na zadní kolo. Důležitým pravidlem je rovnoměrné rozložení zátěže z obou stran, aby nedocházelo k převažování o to důležitější je toto pravidlo dodržet při umístění dalších brašen a to na předním kole. Při převažování na jednu stranu se zvyšuje obtíž ovládat, kolo tudíž zhoršená manipulace mohlo by snadno dojít k úrazu a ohrožení bezpečnosti ostatních účastníků

provozu. Pro jistotu důležité věci zabalíme do igelitek i v případě, že brašny bývají vybaveny impregnací proti dešti (Pehle, 2008).

3.10 Stravování a pitný režim

Turistické a rekreační vyjížďky budou mít jiné cíle než výkonnostní tréninky. Tudíž se nepředpokládá dlouhé setrvávání v aneirobním prahu a nebude nutné dodávat velké dávky jednoduchých cukrů. Účelem bude udržet hladinu glykogenů (krevního cukru) na stálé hodnotě, aby nedocházelo, jak mnozí cyklisté znají k „hladáku“. Přeci jen vykonáváme činnost, při které se zrychluje metabolismus, a proto je nutné pravidelně dodávat vhodné „palivo“. Už jen proto, abychom si výlet užili a výlet se nestal trestem. Na vhodnost stravování je třeba myslet s úměrností délky a obtížnosti vyjížďky. Hodinu až hodinu a půl před vyjížďkou žaludek zbytečně netrápíme těžkými jídly (mnoho bílkovin, tuky). Zvolíme sacharidy se středním glykemickým indexem (celozrnné pečivo s medem, nízkotučné mléko s vločkami, džus). Při jízdě do 2 hodin není třeba jíst, zapomínat nesmíme na pitný režim, čím vyšší teplota tím více. To jest třeba dodržovat (Konopka, 2004).

Při výletě, který nám zabere celé dopoledne (půlden)

Je vhodné po dvou hodinách vzít si menší svačinu (banán, müsli tyčinku) a předejít tak poklesu (hypoglykémii) krevního cukru.

Připravujeme-li se však na celodenní výlet

Je třeba připravit na zvýšenou zátěž náš organismus. 1-2 dny před plánovaným výletem zvýšíme příjem kvalitních sacharidů-rýže, těstoviny, kuskus, bulgur. V den túry se bohatě nasnídáme, opět se nesnažíme přetěžovat organismus těžkými jídly. Snídaně ve formě: palačinek s ovocem, sladká rýže a připravíme si svačiny, které se vejdu do kapsy nebo baťůžku. Budeme je konzumovat v intervalu každé dvě hodiny, sníme malou svačinu (celozrnný toust s medem nebo šunkou, sušené ovoce, banán, jablko. Díky tomu nám nepoklesne krevní cukr. Předejdeme těžkostem kvůli jedné zastávce, kdy se všichni přejí (Konopka, 2004).

V případech, kdy žádné jídlo nemáme, nebo jsme si zapomněli svačinu vzít, bývá většinou pozdě. Poznáme to podle toho, že začínáme být unavení a nemůžeme razantněji sešlápnout pedál. Bezprostředně je nutné se najíst. Snížíme tempo a dojedeme do nejbližšího restauračního zařízení. Prvním jídlem v takovém to případě je vhodné vysokoenergetické lehké stravitelné nejlépe v tekuté podobě. U vyznavačů turistiky se nepředpokládá, že budou využívat doplňky stravy, v tomto případě sacharidový nápoj s nízkým podílem bílkovin. Využijeme 100% neředěný džus a ani colový nápoj v této situaci neuškodí (Landa, 2004).

3.10.1 Pitný režim:

Pokud nepijeme dostatečně, může dojít k dehydrataci organismu. Na to by měl pedagog myslet před vyjížděkou a upozornit svěřenou skupinu. V případě vykonávání aktivity, jakou cyklistika bezesporu je bude nutné zvýšit příjem tekutin a předejít tak zahušťování krve a tím zhoršení distribuce živin a kyslíku do tkání (Landa, 2004).

3.11 Oblečení

Oblečení je věc, podle které se pozná zkušený cyklista od začátečníka na první pohled-nikoliv podle značek či reklam na dresu, ale zda je moc oblečen nebo málo. Začátečníci se většinou málo oblékají. (Vojtěchovský, 2008)

„Vidět a být viděn“ je základní pravidlo bezpečnosti na silnicích. Za snížené viditelnosti platí dvojnásob:

Používejte světlé a pestré oblečení, používejte fluorescenční a reflexní doplňky – pásky, samolepky, nášivky apod. (umístěte je nejlépe ke konci rukávů, blízko ke kolenům a do úrovně pasu). Zvyšují světelný kontrast vůči pozadí a prodlužují tak vzdálenost na jakou může řidič chodce nebo cyklistu upozorovat.

Používejte reflexní vesty – jasně zářivé vesty s reflexními pruhy se oblékají na oblečení. Postačí obléci děti na začátku a na konci skupiny, každý řidič tak už z dálky vidí, že se blíží ke skupině dětí (bezpečnostní vesta kombinuje fluorescenční barvu s reflexními pruhy a výrazně tak zvyšuje viditelnost za světla i za tmy).

Fluorescenční materiály:

- zvyšují viditelnost za denního světla a za soumraku, ve tmě však svou funkci ztrácejí,
- nejčastěji používanými barvami jsou jasně žlutá, zelená a oranžová.

Reflexní materiály:

- odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji, a to až na vzdálenost kolem 200 metrů,
- výrazně zvyšují viditelnost za tmy, za snížené viditelnosti,
- v noci jsou vidět na 3x větší vzdálenost než bílé oblečení a více než na 10x větší vzdálenost než oblečení tmavé (Ospalík, 2010 online).

Jedním z důvodů, proč nejsme vlastníky široké palety cyklistického oblečení., může být i finanční náročnost. Ale i ti, kteří vhodné oblečení mají, se oblékají nedostatečně, jako by šli na procházku. (Sekera, 2008).

3.11.1 Mezi nejdůležitější oblečení a doplňky které by měl mít každý vyznavač jedné stopy:

Cyklistické kalhoty-bývají úplně nejdůležitější částí výbavy. Směs elastických vláken. (polyamid/elastan). Samozřejmostí je dříve vyráběná z nejemnější jelenice dnes vyrobena syntetickým materiálem vložka, jako ochrana sedacích partií. I na péči méně náročné více hygieničtější nohavice by měli lehce přiléhat nejméně do půlky stehů kvůli odření na vnitřní straně.

Cyklistický dres-další součást výbavy, která by neměla chybět. Neplní jen estetické vlastnosti, ale především by měl být elastický, prodyšný a měl by dobře odvádět pot. Variant je spousta volné, přilehlé střihy hlavně by měl pohodlně sedět a nezadržovat pot a při jízdě by neměl vlát ve větru.

Ochranná přilba- cyklistická přilba není pouze pro závodníky nýbrž pro všechny sportovce pohybující se na kole. Jelikož nehody se nevyhýbají nikomu i v minimální rychlosti (Pehle, 2008).

Bezpečnostní cyklistické přilby jsou vysoce efektivní v prevenci poranění hlavy a jsou zvláště důležité pro děti, protože ty utrpí většinu vážných úrazů hlavy následkem cyklistických nehod. Nejčastější místa poranění hlavy u dětí, ke kterým dochází po pádu

z kola: hlava - 44%, paže - 27%, břicho - 6%, kolena 23%. Hlava pády z kola nejvíce odnáší (Besip,2012 online).

Cyklistické přilby mohou předejít okolo 80% vážných poranění hlavy u cyklistů a 75% všech úmrtí je způsobeno úrazem hlavy. Používání přileb může ochránit mnoho životů. Je to smysluplná investice pro každého cyklistu, mladého nebo staršího (Besip, 2012 online).

Naše zákony předepisují dětem nosit helmu povinně. Ochranou přilbu by však měl nosit všichni cyklisté.

Každá cyklistická helma musí mít certifikát ES přezkoušení. Označení ČSN EN 1078 (Besip, 2012 online).

Cyklistické tretry nebo pevná obuv- kdo se věnuje cyklistice pravidelně ví, že se vyplatí, obstarat si jako vhodnou obuv tretry, které mají nepoddajnou podrážku. Špatná obuv a nesprávně nastavení obuvi může vést ke špatným vazivovým potížím Achillovy šlachy. Tretry pořizujeme podle toho, zda budeme na kole pouze jezdit a vyvarujeme se jakékoliv chůze, tedy bez nutnosti podrážky nebo využijeme v obuvi i chůzi a tedy vhodnější budou turistické tretry, které jsou opatřeny podrážkou.

Dále bychom neměli opomenout další části oděvu, který jistě využijeme: a to dres s dlouhým rukávem, rukavice, ponožky, funkční spodní prádlo, pláštěnku (Konopka, 2007).

3.11.2 Vyhledávání a vyhodnocování rizik.

Škola a její zaměstnanci odpovídají neustále za bezpečnost a ochranu zdraví svěřených žáků. Kola by měla mít (podle § 101 a 102 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce v platném znění) předem VYHLEDÁNA a následně VYHODNOCENA RIZIKA plánované aktivity. Hodnocení rizik je proces posouzení nebezpečí, která by se mohla vyskytnout. Zahrnuje systematické zkoumání všech okolností v prostředí, kde uvedené činnosti budou realizovány. Tuto činnost provádí v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., v platném znění, osoba odborně způsobilá v hodnocení a prevenci rizik nebo zaměstnavatel, je-li k tomu odborně způsobilý. Není stanoven jednotný postup, ani není určena metoda provedení (Kubíková, 2011 online).

3.11.3 Zajištění první pomoci

V souladu s § 102/2006 odst. 6 zákoníku práce, v platném znění, je zaměstnavatel povinen zajistit s ohledem na druh činnosti a velikosti pracoviště potřebný počet zaměstnanců, kteří organizují poskytnutí první pomoci. Ve spolupráci s poskytovatelem pracovně lékařské služby zajistí jejich vyškolení a vybavení v rozsahu rizikům vyskytujícím se na pracovišti (Kubíková, 2011 online).

Odst. 7 § 102/2006 zákoníku práce pak ukládá zaměstnavateli kontrolovat účinnost a dodržování těchto opatření a přizpůsobovat je měnícím se skutečnostem (Černá, 2011 online).

Zdravotník:

za odbornou způsobilost pro tyto účely se považuje fyzická osoba, která má alespoň:

- Úplné střední odborné vzdělání v oborech všeobecná sestra, dětská sestra nebo porodní asistentka.
- Osoba, která absolvovala kurz první pomoci v rozsahu 39 hodin (osnova kurzu je přílohou č. 2 vyhlášky o zotavovacích akcích - *náplň kurzu první pomoci pro zdravotníka zotavovacích akcí a škol v přírodě*).
- Student lékařství po ukončení třetího ročníku (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví v platném znění (Černá, 2011)).

3.11.4 Lékárnička

Zaměstnavatel je podle zákona č. 309/2006 Sb., v platném znění, § 2 odstavec f) rovněž povinen, po dohodě s poskytovatelem pracovně lékařské služby vybavit pracoviště prostředky pro poskytnutí první pomoci a prostředky pro přivolání zdravotnické záchranné služby (Černá, 2011). Měla by tvořit povinnou výbavu při organizování výletu. Obsahovat základní věci, které jsou součástí každé lékárničky, bez kterých se neobejdeme. Vždy na jednom místě. Obsah se liší podle délky cesty (rozdíl zda bude výlet trvat den či týden). Obsah lékárničky viz příloha.

„Minimální rozsah vybavení lékárničky pro zotavovací akce pro děti a pro školy v přírodě je stanoven v příloze č. 4 vyhlášky č. 106/2001 Sb., o hygienických požadavcích na zotavovací akce pro děti, ve znění vyhlášky č. 148/2004 Sb.“(Ospalík, 2010 online)

4 Umění jezdit ve skupině

Výhody a nevýhody jízdy ve skupině/o samotě

Na projížďku sami či ve skupině? Zřejmě každý měl tu možnost jet sám nebo s partou kamarádů. Pojdme se podívat na oba dva protipóly. Kterou variantu využít, či je lepší? Zásadní rozdíl bude, pokud se vydáme na vyjížďku, která bude trvat jen několik hodin nebo v řádu dokonce dnů. Dalším aspektem je příprava a vedení skupiny, kdy je třeba se podřídit skupině.

4.1 Jízda jednotlivce

Prvním faktorem, který odpadá při jízdě o samotě, je rušení od vnějších vlivů. Pokud v ideálním případě provozujeme cyklistiku mimo hlavní komunikace. Můžeme se daleko více uvědomovat své dýchání, srdeční frekvenci, jízdu v rychlosti, změna tempa jízdy a své úsilí. Stejně tak můžeme jezdit cesty a úseky které mi chceme. To vše závisí pouze a jedině na vás. Taková jízda přírodou o samotě klidným tempem může být pro mnohé meditativním zážitkem. Pohled ze sedla pomáhá vidět svět z jiné perspektivy (Lussier, 2015 online).

Vyčistit si hlavu volnou jízdou krajinou, která nás může inspirovat v naší další práci. Vědomí, když se vydáme na celodenní výlet o samotě, nás učí, že jsme na všechny nástrahy sami a musíme se stát soběstačným. Jež klade na cyklistu jisté alespoň základní technické, orientační dovednosti. Samozřejmě fyzické a psychické nároky. Na druhé straně pocit, že jsme se svým bicyklem a brašnou (baťohem) do které zabalíme to nejnnutnější, vzbuzuje dojmy romantiky a vytváří pocit důvěry sama v sebe. Přemístění na kratší či delší vzdálenosti pouze svými silami vzbuzuje určitý kus hrdosti. Dobrodružství, které prožijeme na své vyjížďce, zda pojedete doleva nebo doprava, je jen na vás. Stejně tak zda vyjížďku zkrátíte či prodloužíte třeba o hodinu. Při delších

cestách v prostředí daleko od domova je možnost dozvědět se něco více o sobě (Ballantine, 1997).

Při cestování o více než jednom dni: VÝHODY- Je pouze na nás jaké potraviny budeme jíst. Sami si určujeme délku odpočinku, spánku, vstávání. Když cestujeme o samotě, je jednodušší seznámit se a poznat nové přátele. Při jízdě o samotě není nikdo, kdo by nám lezl na nervy nebo brzdil.(Alff, 2015 online).

NEVÝHODY: první největší nevýhodou o samotě se násobí čím je cestování delší a čím jsme dál od domova tou je naši bezpečnost. Při cestování o samotě hlavně v zahraničí se z nás stává zranitelný cíl. Další nevýhodou je, že veškeré rozhodnutí nemá kdo překontrolovat a tudíž musíme nést veškeré následky. Dalším mínusem sólo jízdy po většinu cestování je, že nebudete moc s někým promluvit, sdílet zážitky z jízdy, nikomu důvěřovat (Lussier,2015 online). Emocionální a psychické účinky cestování o samotě mohou být obtížné, vyčerpávající stejně tak poškozující. Při návštěvě obchodu, nebude nikdo, kdo bude čekat venku a hlídat kolo. O vzniklé náklady při cestování se nemáme s kým rozdělit (Landa, 2004).

Typy pro jízdu o samotě: 1)Musíme být psychicky silní jedinci. Naše psychika musí být silnější, čím delší trasu plánujeme. 2)Začněme s kratšími jednodenními vyjížděkami trvající několik hodin, po zvládnutí můžete plánovat delší výlety. 3)Dávejme pozor, na lidi s kterými se setkáváme, dáváme se do řeči. Pozor, komu se rozhodneme důvěřovat. 4)Neopouštějme kolo z dohledu. 5)Ujistěme se, že máme dostatek peněz. Případnou rezervu (Woodcock, 2014 online).

4.2 Jízda ve skupině

Motivace a určitá zodpovědnost

Je opravdu málo věcí co nás motivuje jet na projížďku za špatných klimatických podmínek, jako když jste dali slib partě kamarádů, že určitě pojedete. Jízda ve skupině, kdy všichni by měli táhnout za jeden provaz a tvořit soudržný celek. Při realizování celodenního výletu díky skupině jsou schopni zvládat i delší vzdálenosti méně zdatní jezdci a to za menšího fyzického vypětí tak též při překonávání určitých krizí během jízdy. Dobře fungující parta působí na jednotlivce, jako určitý stimul, který umožňuje překonávat naše limity. Díky zkušenějším členům skupiny se slabší členové mnoho

pouhým sledováním a následným opakováním naučených dovedností mohou zlepšovat v technice jízdy a v dalších aspektech cyklistiky, jež bývají podmínkou k dalšímu rozvoji nezkušenému cyklistovi. V dobře fungující skupině uvědomělých a sebraných cyklistů jsme schopni jet za každých podmínek rychlejší tempo, než bychom byli schopni sami akceptovat. Dalším aspektem, který je třeba vyzdvihnout jízdy ve skupině je možnost rozdělení rolí jednotlivých členů vyjížděky, kdy každý má jiné přednosti. Vytváří se prostor, aby se členy skupiny stali mladí a zatím nezkušení cyklisté. V neposlední řadě máme vedle sebe lidi, kteří nás v těžkých chvílích podrží (Alff, 2015 online).

NEVÝHODY: při delších vyjížděkách a cestování na delší dobu si jednotlivý členové skupiny mohou přestat rozumět, někdy to může přejít až v ponorkovou nemoc. Takovéto spory mohou zničit i dobře plánované výlety. Jednotliví členové mají rozdílné cíle a očekávání. Tyto rozdíly v cílech mohou rozložit skupinu a způsobovat narušení výletu. Každému sedí jiná rychlost, někteří pojedou rychleji a někteří pomaleji. Jednotlivá rozhodnutí musíme provést za skupinu, nikoliv sami za sebe (Lussier, 2015 online).

Praktická část

5 Cíl práce

Pro sestavení a správné vedení cyklistického kurzu bylo zapotřebí zjistit potřeby a požadavky potencionální klientely. K tomuto záměru byl vytvořen dotazník, obsahující 25 otázek. Jejich koncepce byla sestavena tak, abych výsledkem došel k preferujícímu zjištění.

První možností bylo poznání navštívené krajiny a dozvědět se o historii, kdy cílem se stává sportovní prožitek.

Druhou možností byla spíše orientace respondenta na samotnou jízdu a chování kola v určitých situacích, z pohledu preference výkonnostní složky.

5.1 Odborné předpoklady

- Prvním předpokladem: Populace bude upřednostňovat prožitek z aktivity nad výkonnostní podobou cyklistky.
- Druhým předpokladem: Takto zvolený kurz budou preferovat více ženy než muži.
- Třetím předpokladem: Snížení věkové hranice u populace mužů, kteří vyhledávají wellness podobu dnešní cyklistiky před fyzicky náročnějším zatížením.

5.2 Charakteristika souboru.

Do výzkumného šetření se zapojilo celkem 585 cyklistů ze sedmi krajů republiky, ve věkovém horizontu 15-60+ let. Nejvíce dotazníků vyplnila skupina ve věkovém horizontu rané dospělosti. Šetření se zúčastnilo 279 mužů a 306 žen. Ve skupině staršího školního věku (15-18) se do výzkumu nezapojil ani jeden subjekt. Nejvíce respondentů, kteří vyplnili dotazník, bylo ve skupině mecitma (mladší dospělosti) (19-30) celkem 243. O něco méně bylo ve skupině adultium (střední dospělost) 207 (31-45) subjekt. Nejméně početnou skupinou bylo interevium starší dospělost 135 (46- 60) respondentů.

Dotazník vyplnilo celkem 486 osob s Jihočeského kraje. Představovaly 83,1% dotazovaných. Dále odpověděli cyklisté z Plzeňského kraje a to v počtu 36 (6,1%) dotazovaných, v Středočeském a Pražském kraji po 18 (3%) odpovědích subjektů. Nejméně odpovědí bylo vyplněno v krajích Vysočina, Královohradeckém, Ústeckém zde vyplnilo dotazník po 9 (1,6%) osobách.

5.3 Organizace výzkumného šetření

Vzhledem k velkému věkovému spektru účastníku (15-60+let), se šetření mohli účastnit i mladiství. Dotazník byl určen nejenom pro pedagogy, ale do výzkumu se mohli zapojit i studenti vybraných středních škol. Při hodinách tělesné výchovy byla vyučujícími zmíněna možnost účasti na tomto šetření. Nezájem o vyplnění dotazníku si lze vysvětlit lhostejností studentů účastnit se šetření výzkumu. Ve skupině staršího školního věku jsem tedy neobdržel ani jednu odpověď.

Dále bylo možno vyplnit dotazník v „Klubu českých turistů Tábor“ a na prodejně jízdních kol Bikespace v Táboře. Na dotazované otázky odpověděli vedoucí i samotní cyklisté cyklistických klubů, spolků a organizací z ČR.

Prvním bodem bylo sestavení výzkumného šetření v podobě kvantitativního výzkumu prostřednictvím dotazníku, kterým jsem zjišťoval cíle výzkumu. V průběhu druhé poloviny roku 2015 jsem konzultoval s vedoucím práce profilaci otázek podle zaměření výzkumu. Po splnění všech požadavků byl koncem září 2015 dotazník schválen. V období od října 2015 do poloviny března 2016 jsem rozesílal vytvořený elektronický dotazník.

5.4 Použité metody

5.4.1 Dotazníková metoda

Výzkum veřejného mínění -výzkumy prováděné pomocí dotazníkového šetření. Jedná se o kvantitativní metodu, kterou se dají měřit sociologické jevy a také jejich analýza za použití matematických modulů a statistických technik. Tímto primárním výzkumem jsem získal jedinečná data a mohl jsem zodpovědět otázky výzkumu.

Otázky, jejich počet a charakter jsem sestavil vzhledem k velkému věkovému rozpětí co nejsrozumitelněji, aby každý byl schopen odpovědět jednak s co nejmenšími časovými nároky, ale také k dosažení vysoké reliability. Z tohoto důvodu jsou voleny především volné odpovědi. Mezi kterými mohl každý respondent vybrat jednu odpověď. Na vybrané otázky bylo možno zvolit více, jak jednou odpověď. Celým dotazníkem byly proloženy tzv. ústřední otázky, které byly podstatné k sestavení vhodného kurzu podle představ dotazovaných. Soubor otázek je volen s jasným taxativním cílem dostat se ke konkrétnímu výsledku, jaký kurz respondent preferuje. Dotazník se logicky člení do určitých skupin otázek, které odpovídají výzkumnému šetření.

Vzhledem k zachování určitého stupně validity, bylo třeba koncipovat otázky, které budou jednotně směřovat k vytýčeným cílovým skupinám zaměření. Bylo nutné je přesně definovat, aby nedošlo k nedorozumění způsobené špatnou interpretací a tudíž záměnou smyslu otázky. Co se týká povahy získávání informací, byl zvolen kvantitativní typ. Vzhledem k vysoké efektnosti, možnosti zapojení většího počtu respondentů a menší časové a finanční náročnosti byla zvolena metoda výzkumu, prostřednictvím dotazování formou webového (elektronického) dotazování (Kozel, 2006).

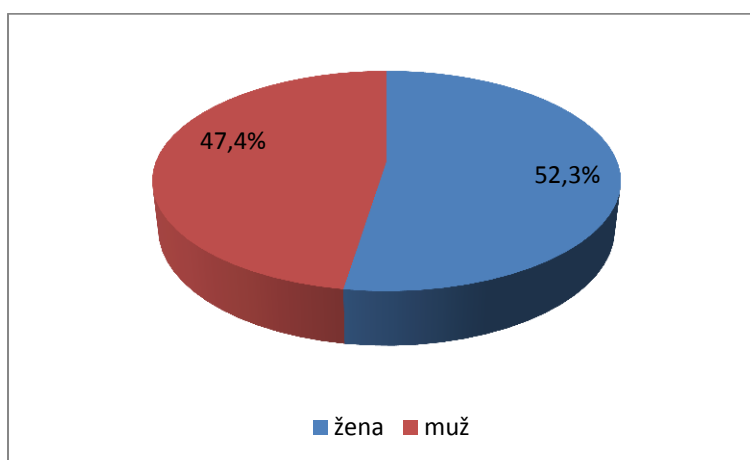
Problematika byla pojata pro co nejpřesnější realizaci cyklistického kurzu, zaměřen do hloubky, úzce profilován. Dotazník byl vypracován jako doplňovací s možnostmi i svolnými odpověďmi. Některé otázky byly kladeny jako ověřovací, abych docílil spolehlivosti výzkumného šetření. Samotné otázky byly koncipovány do jednotlivých skupin otázek. První skupinou jsem se snažil dozvědět něco o respondentovi o jeho pohlaví, věku, o kraji v kterém bydlí. Druhou skupinou otázek bylo zjištění jaký bicykl a pro jaké účely respondent své kolo využívá a jakou formu kurzu respondent preferuje. Třetí skupinou jsou voleny otázky zjišťující samotnou preferenci kurzu. Jak moc dotyčný respondent na kole jezdí, jaké kolo vlastní, jak je dovedně zdatný, orientace v terénu. Čtvrtou skupinu tvořily otázky dozvědět se konkrétně o sportovci, jaký zájem má o cyklistiku-jaké představy má respondent o své dovolené. Zda do oblíbené aktivity

zahrnuje nejmenší členy rodiny (pokud u konkrétního respondenta jsou přítomny). Pátá skupina byla doplňkové otázky z cykloturistiky.

5.5 Výsledky a diskuze

Jak již bylo zmíněno výše, dotazník vyplnilo celkem 585 cyklistů ve věkovém horizontu 15-60+ let přičemž nejvíce dotazníků vyplnila skupina ve věkovém horizontu rané dospělosti.

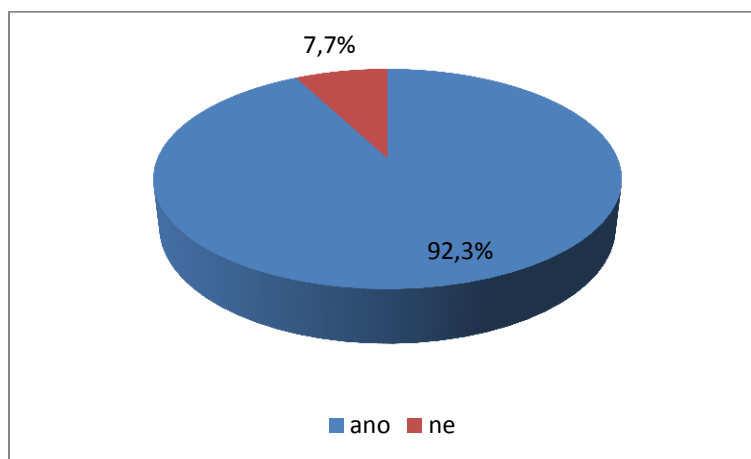
Graf č. 1: Účastníci výzkumu



Šetření se zúčastnilo 279 mužů a 306 žen, z čeho je patrné, že zastoupení ženského pohlaví lehce převyšuje mužské pohlaví. V tomto bodě se výzkum shoduje s mým předpokladem. Muži v aktivním věku preferují spíše dynamičtější formu cyklistiky. Výzkumu se zúčastnilo široké věkové spektrum všech zúčastněných respondentů. Ve skupině staršího školního věku (15-18) se do výzkumu nezapojil ani jeden subjekt. Nejvíce respondentů, kteří vyplnili dotazník, bylo ve skupině mecitma (mladší dospělosti) (19-30) celkem 243. O něco méně bylo ve skupině adultium (střední dospělost) 207 (31-45) subjektů vyplnilo dotazník. Z čeho vyplývá, že cykloturistika je v současné době preferována skupinou rané dospělosti více, jak tomu bylo obvyklé. Nejméně početnou skupinou bylo interevium starší dospělost 135 (46- 60) respondentů. Což značí velkou oblíbenost tohoto sportu skrz věkové spektrum populace.

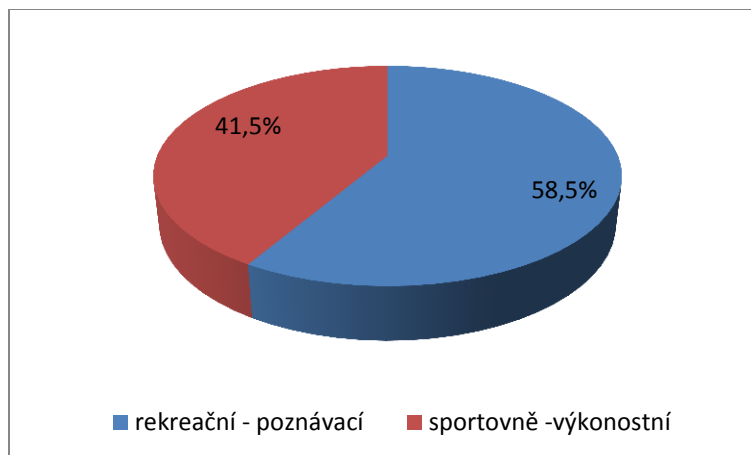
Do výzkumného šetření se zapojilo celkem 486 osob s Jihočeského kraje. Jelikož bydlím v tomto kraji, byla presumpce a zapojení oddílů sídlící v Jihočeském kraji a tudíž největší vazby na síť místních cyklistů a počty respondentů očekávány. Představoval 486 dotazovaných. Dále odpověděli cyklisté z Plzeňského kraje a to 36 dotazovaných, v Středočeském a Pražském kraji odpovědělo 18 subjektů. Nejméně odpovědí bylo vyplněno v krajích Vysočina, Královohradeckém, Ústeckém a to po 9 osobách. Tato otázka není vypovídající vzhledem k malé informovanosti v jiných krajích.

Graf č. 2: Cykloturistika jako dovolená



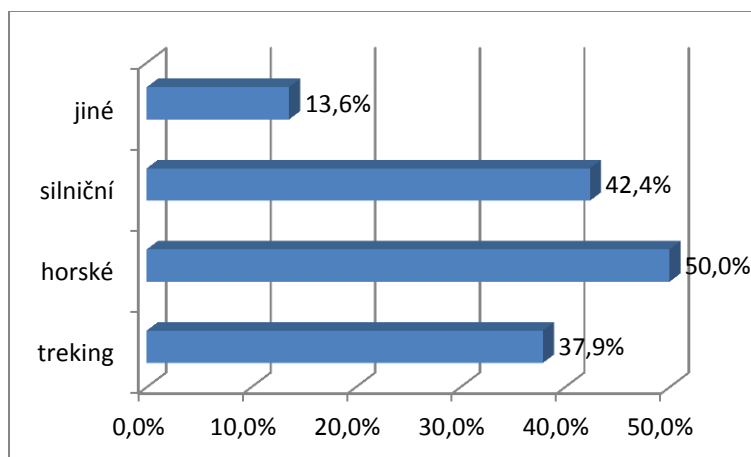
Z výsledků šetření respondentů značí že, celkem 540 (92,3%) cyklistů je schopno si představit aktivní trávení svého volného času a to více, jak v rozsahu několika hodin. Pouze 45 (7,7%) dotazovaných cyklistů si tuto možnost neumí představit. Z toho je patrné, že většina sportovců provozující aktivitu v denní rutině, má zájem sportovat během své dovolené.

Graf č. 3: Preference kurzu



Otázka: O jaký kurz by měli respondenti zájem, je stěžejní z celého výzkumu. Kdy 342 (58,5%) dotazovaných odpovědělo, že preferuje raději poznávací způsob cyklistiky. To znamená pohodové tempo (15-20km/h), kdy se jízdy mohou účastnit jak děti, tak starší cyklisté. Na cestu je vyhrazené např. celé dopoledne nebo celý den. Během cesty je možnost zastavit a prohlédnou si zajímavosti navštíveného místa (muzea, hrady, zámky). O něco méně 242 (41,5%) respondentů dává přednost sportovně výkonnostnímu pojetí kurzu. Zdokonalit se v citu a spojení s bicyklem v rozdílných nástrahách terénu. Značí to jasný trend pojetí cyklistiky, kdy je upřednostňován prožitek z vykonávané aktivity nad samotným pojetím cyklistiky v podobě výkonového sportu.

Graf č. 4: Jaké kolo vlastníte



První otázkou, na níž mohli respondenti zvolit více jak jednu odpověď, je otázka číslo sedm. Nejvíce dotázaných vlastní horské kolo 297 (50%) hlasů. Polovina odpovídajících z celku je jasným znakem pokračující trendem od 90 let (boom horského kola) a špatné informovanosti populace o vhodnostech zvoleného bicyklu. Většina cyklistů není schopna plně využít možnosti horského kola. Překvapivě dalším nejvíce vlastněným jízdním kolem je silniční kolo, kdy 252 (42,4%.) hlasů dává přednost cestování po silnicích prvních a druhých tříd. To značí spíše výkonnostně orientované příznivce cyklistiky. Trekingovému kolu přísluší vlastnosti z obou dvou výše zmíněných jízdních kol, které je pro cykloturistiku nejvhodnější. Zmíněný typ kola vlastní 225 (37,9%) dotázaných. Pouze 81 (13,6%) cyklistů vlastní jiné než zmiňované kolo (městské, krosové kolo)

Graf č. 5: Využili byste cyklo školu



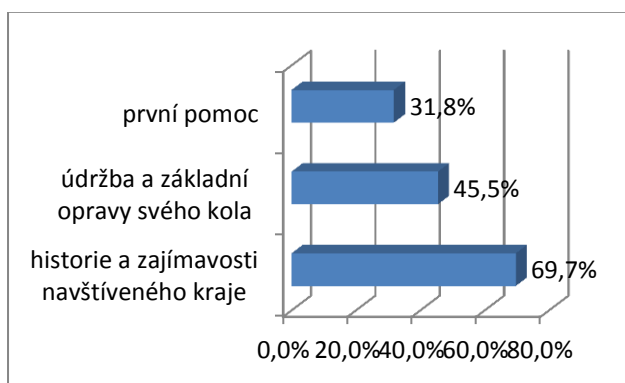
Více jak polovina 297 (50,8%) respondentů si je jista svými dovednostmi na jízdám kole, kdy odpověděli ne v otázce potřeby účasti cyklo školy. Takto vysoké číslo je zřejmě způsobeno nepochopením významu otázky. Cyklo škola cyklistu může naučit, jak správně ovládat svůj bicykl a tudíž stát se jistější v nečekaných situacích, které nás mohou potkat v terénu, stejně tak i v provozu na pozemních komunikacích. Tím předejdeme zranění a zničení materiálu, jak svého, tak ostatních účastníků provozu. Čtvrtinu dotázaných (26,2%) tvoří uvědomělí cyklisté celkem 153, kteří jsou si vědomi svých nedostatků a jsou ochotni se zúčastnit školy. Pro své děti by využilo školu 135 (23,1%) dotázaných. Vzhledem k věkovým skupinám lze předpokládat, že alespoň třetina respondentů jsou z celkového počtu rodiči. Lze tedy konstatovat nepochopení důležitosti a podstaty cyklo-školy.

Své cyklo výlety, jak vyplynulo z šetření, respondenti plánují a absolvovali by bez záštity agentury 540 (93,2%) dotázaných. Pouze 45 (7,7%) respondentů by mělo zájem o organizovaný průběh kurzu. Z výsledků vyplývá, že většina turistů se nerada přizpůsobuje určitým plánům cestovních agentur. Raději se spoléhají na informace, které načerpají sami. Menšina v podobě 45 respondentů volí tuto možnost z důvodu možného vycestování do zahraničí, kdy je to z organizačního hlediska výhodnější.

Otázka, jakou formu by upřednostňovali cyklisté z pohledu organizačního, jasně vyplynulo, že přednost dostává individuální forma vyjížděk 477 (82,8%) subjektů volí

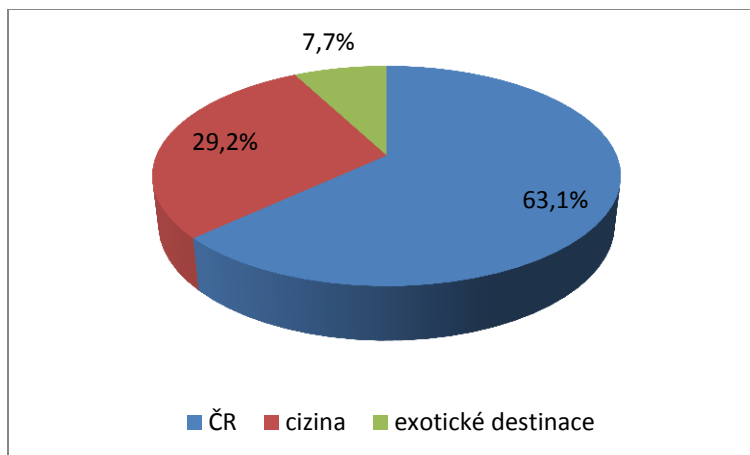
tuto možnost, kdy samostatně mohou rozhodovat o průběhu svého výletu a případné zastávky volí podle své volby. Pouhých 107 (17,2%) respondentů má zájem o organizovaný program vyjížděk, kdy cyklo průvodci se většinou starají o celkový průběh jízdy, včetně zastávek a stravování.

Graf č. 6: V průběhu kurzu byste měli zájem se dozvědět



Druhou otázkou, kde byla více, jak jedna odpověď. Největší zájem u dotázaných účastníků šetření představovala historie a zajímavosti navštíveného kraje. Tuto možnost by vybralo 414 (69,7%) hlasů od potencionálních klientů. 270 hlasů od respondentů by zajímalo se dozvědět o údržbě a základních opravách svého kola představující 45,5% účastníku výzkumu. O něco méně 31,8% mělo zájem osvojit si první pomoc a to celkem 189 hlasů respondentů. Z výsledku vyplývá, že přes polovinu respondentů volí nové zážitky (zábavu) nad osvojení si nových dovedností.

Graf č. 7: Představa absolvovat dovolenou na kole



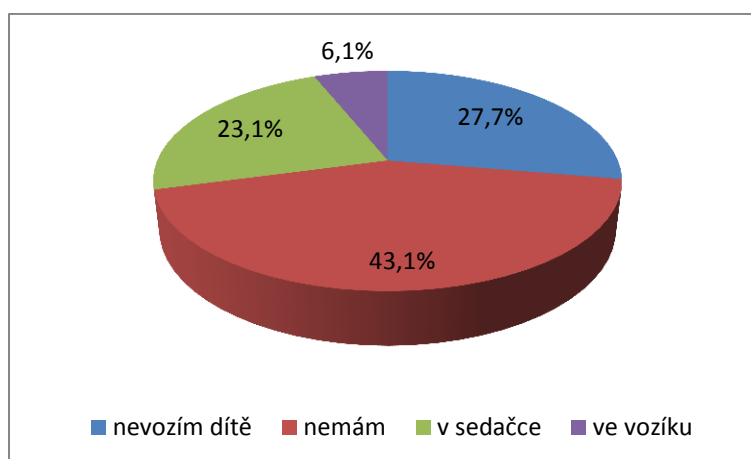
Představu trávit aktivně své volno ve formě dovolené na území České Republiky se představuje více, jak polovina dotázaných 364 (63,1%) odpovídajících. Vzhledem k menší časové a finanční náročnosti a možnosti kratších turnusů je pro většinu dotázaných jedno značnou volbou. Za hranice by s kolem vycestovalo 171 (29,2%) cyklistů, kde je patrné poptávka po objevování nových míst. Dovolenu v exotické destinaci na kole (Filipíny, Peru, Chile) si dovede představit 45 (7,7%) dotázaných. Jedinci toužící poznat neopakovatelné zážitky, které běžný turista nepozná.

Cyklistika se stala díky mírnějším zimám celoročním sportem ať je provozována za účelem dopravy (do školy, práce), tak v podobě zábavy. Účastníkům šetření jsem se dotazoval, jaké podle nich je ideální období pro absolvování cyklo kurzu. Z nejvíce vyplněné odpovědi je patrné, že cyklistika je pro většinu turistů vnímaná stále jako sezónní sport, proto léto by si představovalo 306 (52,3%) respondentů jeho ideální plnění. Vzhledem k probíhajícím prázdninám a možnost trávit kurz ve formě dovolené včetně dětí je prioritou pro mladé rodiny, tak účastníky celého věkového spektra. Druhým obdobím v součtu 198 (33,8%) respondentů by trávilo kurz raději na jaře. Tento trend napovídá o vyznavačích cyklistiky, kteří v očekávání teplejších dnů odjíždějí v prvních měsících roku na kurzy na Jih Evropy (Španělsko, Itálie). Zbývajících 81 (13,8%) cyklistů volí možnost absolvování kurzu na podzim. Toto období bývá charakteristické svým zbarvením přírody, které je nenapodobitelné pro

jakékoli jiné roční období. Často se můžeme dočkat příjemných teplot v podobě babího léta.

Volba povrchu cest, po kterém by si přáli respondenti cestovat, odpovídá skupině cyklistů, pro které byl dotazník vytvořen. Sportovci vyznávající cykloturistiku se vyznačují menší technickou dovedností a kolo bývá doplněno nutnou výbavou (blatníky, osvětlení, brašnami). Více jak polovina 378 (64,6%) cyklistů by si přálo cestovat po asfaltových a zpevněných silnicích a cestách. Druhou skupinou o počtu 207 (35,4%) dotázaných si za povrch vyjížděk vybralo volný terén. Což značí, že tato skupina by uvítala kurz zaměřena na horskou cyklistiku.

Graf č. 8: Jakým způsobem převážíte své dítě

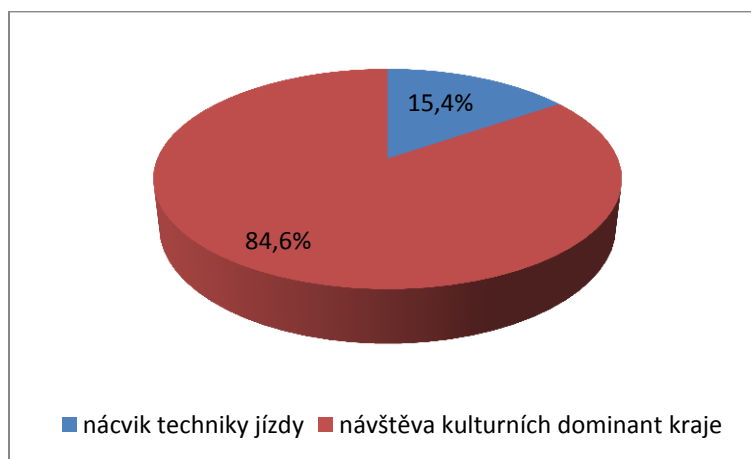


Necelá polovina dotázaných 252 (43,1%) subjektů nemá dítě, proto nemůže přispět do diskuze, jak převáží své dítě. Čtvrtina odpovídajících 162 (27,7%) zvolila možnost, že dítě vůbec nevozí. Druhou čtvrtinu 135 (23,1%) tvořili respondenti, kteří své dítě převáží v sedačce (jak vpředu, tak vzadu). Zbývající jedinci 36 (6,1%) k převozu svého potomka využívají vozíku. Většina zúčastněných respondentů se přepravě dětí úplně vyhýbá nebo volí přepravu v krajní nutnosti.

Absolvovat kurz, jako celá rodina má své plusy i značné úskalí. Což sebou přináší i podřízení tempa malým sportovcům i profil trasy. Dotazoval jsem se, zda by byl požadavek na společnou sjízdnost tras i pro děti. V poloviční většině se dotazovaní přiklonili k možnosti sjízdnosti tras i pro děti a to celkem 315 (53,8%) respondentů.

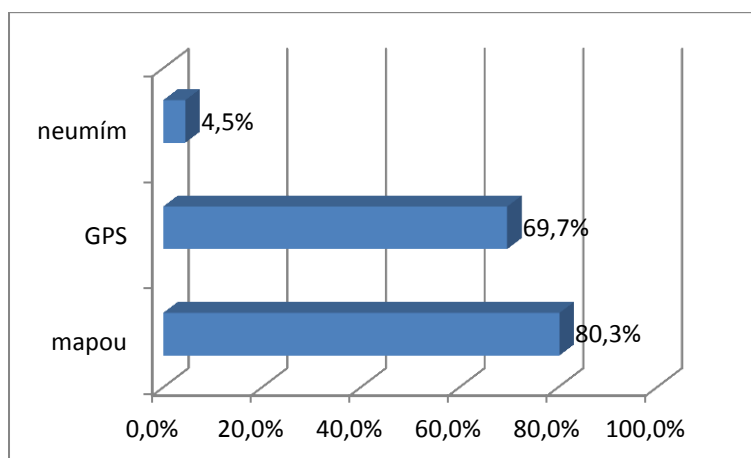
Naopak 270 (46,2%) cyklistů tuto možnost nevyžadovalo. Z výsledku dotazované otázky je zřejmé, že dotazovaní cyklisté se raději svému koníčku věnují sami.

Graf č. 9: Preference plnění cyklo dovolené



Stejně jako v dotazníkové otázce (číslo 5) spatřuji většinový zájem dotázaných o náplň kurzu především plnění dalších aktivit v podobě návštěv kulturních dominant kraje celkem 498 (84.6%) respondentů by dalo přednost této možnosti plnění kurzu. Pouhých 90 (15,4%) účastníků šetření by mělo zájem absolvovat kurz ve formě cvičení, která by vedla k nácviku techniky jízdy a zlepšení celkových dovedností na bicyklu. Výsledkem této otázky bude konstatování. Kolo slouží jako prostředek aktivní přepravy za cíli výletu. Avšak zlepšit se ve svých dovednostech stojí stranou.

Graf č. 10: Umíte pracovat s



Třetí otázkou, u které bylo více, jak jedna odpověď. U dotazované otázky mě zajímalo, s čím umějí sportovci v terénu pracovat, když se potřebují zorientovat nebo plánovat průběh trasy. Nejvíce odpovědi získala papírová mapa 477 (80,3%) hlasů. Obsluhovat a plánovat elektronickou verzi mapy umí 414 (69,7%) dotázaných. Zbývajících 27 (4,5%) hlasů získala možnost, neumím pracovat s mapou ani GPS. Nejvíce hlasů získala a jak napovídá, nejvíce respondentů na svých cestách spoléhá na papírovou mapu.

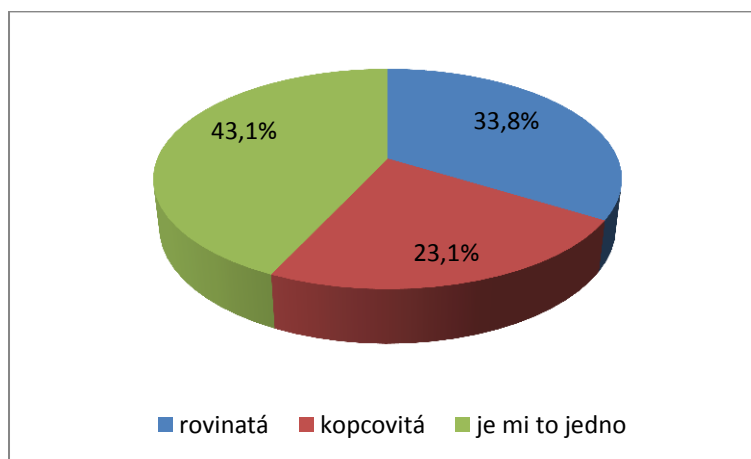
Dotazoval jsem se, zda by byl zájem během trvání kurzu o zapůjčení kola. Více jak polovina 369 (63,1%) respondentů o tuto službu neprojevila zájem. Zbývajících 216 (36,9%) cyklistů by možností zapůjčení využilo. Účastníci kurzu na služby v tomto rozsahu nejeví velký zájem. Tato služba je z pohledu cykloturistiky na území naší republiky značně omezena. Z toho vyplývá celkové nepochopení dotazovaných nabízené služby. Kdy při kurzech je zapůjčena mnohdy modernější a především servisovaná technika.

Z pohledu trvání délky kurzu se ukázalo, že větší zájem u dnešních fanoušků o cykloturistiku má forma intenzivních víkendových kurzů 315 (67,7%), kdy plnění není omezeno nutností brát si dovolenou ze zaměstnání. Víkendový kurz bývá na území republiky a stává se vhodnou volbou pro rodiny s dětmi. Pro náročnější je volba týdenních pobytů, kde bývá vytyčeno více cílů kurzů. Destinace pobytu bývají za hranicemi. To s sebou nese samozřejmě větší ekonomické i časové nároky. Odměnou bývá poznání nových dosud neproježděných míst. Volbu týdenních kurzů by využilo 189 (32,3%) respondentů.

Dvacátá otázka je opět vložena mezi ostatní se záměrem přiblížit se cíli výzkumu. Zde se dotazují, jaká náplň kurzu by měla být ve své podstatě. Nejvíce odpovědi získala možnost aktivní trávení volného času 315 (53,8%) dotázaných, co představuje pozitivní a zdraví prospěšné plnění volného času. Druhou možnost, kterou respondenti vybrali, byla náplň kurzů ve formě výletů poznávání dosud nespátných míst. K této možnosti by se přiklánělo 261 (44,6%). Třetí možnost byla z pohledu subjektu minimálně preferována a omezena na pouze 9 (1,6%) dotázaných. Z čehož vyplývá, že výsadou

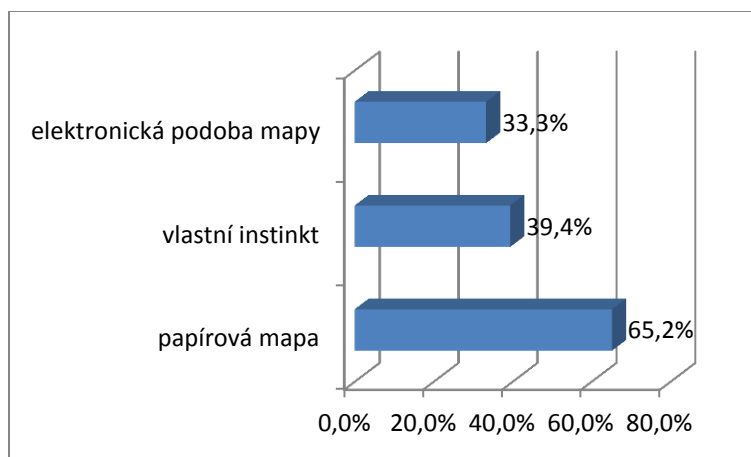
dotázaných subjektů je podoba kurzu ve formě výletů s jasně vytýčenými zajímavými a poznávacími cíli.

Graf č. 11: Profil trasy



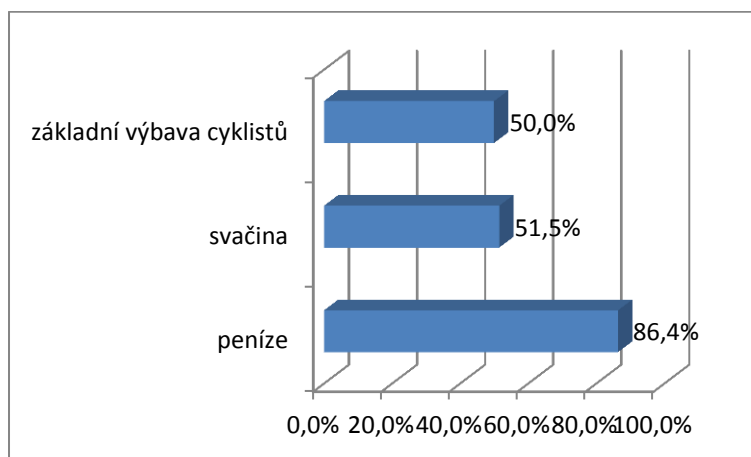
Téma možnosti volby profilu trasy se z pohledu dotazovaných respondentů stalo po zhodnocení velkým překvapením. Vzhledem k zaměření na populaci cyklistů, kteří provozují cyklistiku převážně spojenou s turistikou, kde se výsadnou odpovědí v dotazníku stala možnost přizpůsobení a to celkem u 252 (43,1%) cyklistů. Respondentům nezáleželo, zda trasa povede přes kopce či roviny. Až druhou nejfrekventovanější možností byla odpověď, která byla v očekávání stát se výsledkem této otázky. Možnost rovinatého profilu by využilo 198 turistů, co z celkového počtu vyplněných dotazníku činí 33,8%. Nejméně preferovanou volbou a z pohledu výzkumu na jedince, jež je zaměřen tento dotazník jasně vyplývá možnost volby kopcovitého profilu pouze (23,1%) 135 dotázaných. Možnost podřízení se vedení kurzu v ohledu profilací tras vede k závěrům, že každý aktivní cyklista ví, že spousta cílů výletu končí na kopci.

Graf č. 12: Na výletě se spoléháte



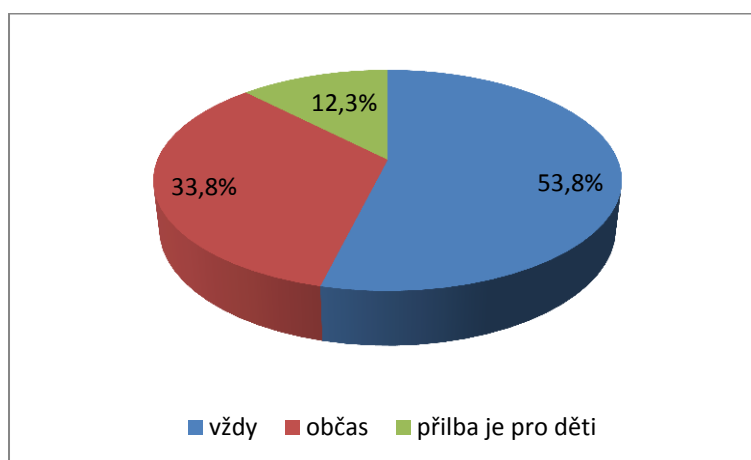
Čtvrtou otázkou s více, jak jednou odpovědí. Jak je patrné od zkoumaného spektra populace skrze věkové spektrum zúčastněného šetření, na výletě spoléhá na papírovou mapu 387 (65,2%) hlasů. Více jak polovina respondentů dává přednost při zjišťování či přípravě vhodné trasy na ověřenou papírovou formu. Možnosti při volbě trasy neobjektivní metody, kdy se spoléhají dotázaní na vlastní instinkt, zvolilo 234 (39,4%) hlasů od respondentů. Na elektronickou podobu map spoléhá při svém cestování 198 (33,3%) hlasů od cykloturistů.

Graf č. 13: Na vyjížděce máte vždy u sebe



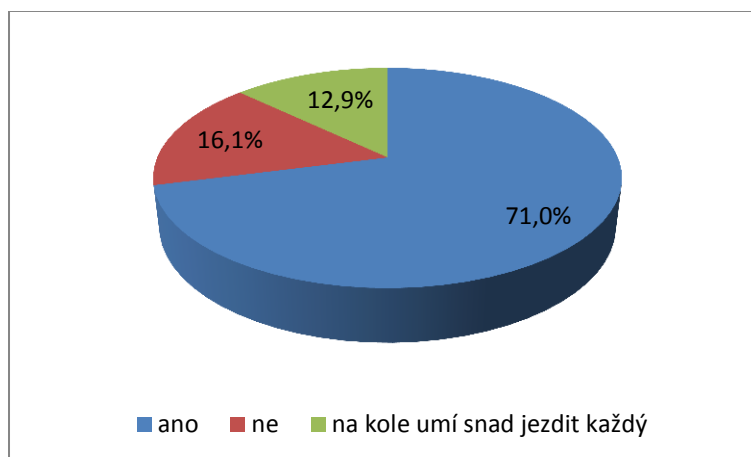
Na vyjížděce vždy máte u sebe, byla poslední otázkou, kdy respondent mohl volit více jak jednu odpověď. Jak je patrné z odpovědí většina cyklistů jezdí dosti na lehkou. Tři čtvrtiny cyklistů při svých vyjíždkách mají u sebe pouze peníze 513 (86,4%) hlasů. Druhou nejvíce frekventovanou položkou, kterou měli dotázaní u sebe, byla svačina 306 (51,5%) hlasů. Pouhých 297 (50%) hlasů získala základní výbava cyklistů, kteří se na své vyjíždky vydávají pravidelně. Ti si uvědomují možná rizika oproti sezonním provozovatelům cyklistiky.

Graf č. 14: Vozíte přilbu



Na dotaz, jak často nosí respondenti při jízdě na kole helmu, jsem více jak od poloviny zúčastněných získal odpověď ano, helmu mám vždy. 315 (53,8%) osob má při jízdě nasazenou ochrannou pomůcku. Další velkou částí odpovědí bylo četnost využívání helmy jen příležitostně, 198 (33,8%) cyklistů nosí přilbu při výletech. Uživatelé kola, jako dopravního prostředku, nevidí důvod si chránit svoje zdraví. Zbytek neuvědomělých cyklistů 72 (12,3%) sdílí názor, že bezpečnostní prvek v podobě ochranné helmy je pro děti. Naštěstí převažující většina si uvědomuje nebezpečnost a zranitelnost cyklisty v provozu. O možném nebezpečí ublížení na zdraví ve volném terénu není třeba diskutovat.

Graf č. 15: Jste zběhlí v technice jízdy na bicyklu



Poslední otázka, která mne zajímala, bylo samotné subjektivní zhodnocení technických dovedností. Byl jsem překvapen, že oslovení respondenti si jsou jisti svými dovednostmi a zvládním techniky natolik, že se rozhodli vybrat možnost ano a to celkem 414 (71%) cyklistů. Ze vznikajících situací, které nastanou při vyjetí v prvních teplejších dnech roku, je však reálná situace opačná. Soudných 90 (16,1%) dotázaných si myslí, že jejich technika by potřebovala pilovat a zvolili možnost ne. Nejméně početnou skupinou bylo 81 cyklistů, kteří se domnívají, že způsob jejich jízdy v podobě dopravy z místa A do místa B je na tolik jednoduchý, že jakékoliv trénování této dovednosti není nutné a zvolili možnost - na kole umí snad jezdit každý. Možnost si vybralo z celku 12,9% respondentů.

6 Závěr

Touto prací jsem se pokusil obsáhnout všechny nástrahy, které by mohly potkat a překvapit každého nezasvěceného pedagoga (trenéra, učitele, vychovatele). Bakalářskou prací byla snaha v empirické části dopátrat se odpovědi na sestavení kurzu, podle dotazovaného vzorku respondentů. Ukázalo se, že dotazovaný vzorek představuje současnou generaci cyklistů. Potvrdily se vytýčené hypotézy. Cyklistice se dnes věnuje velké věkové spektrum příznivců, s převažující skupinou žen. Kladným poznatkem je zájem trávit aktivně volný čas. Je preferována rekreační jízda, nejlépe provozovaná v letních měsících, bez větší organizovanosti. Plněna, jako další z mnoha sezonních sportovních aktivit.

Vhodným doporučením pro adepty snažící se sestavit cyklistický kurz, by měla být snaha, předat svým edukantům jednak teoretické ale i samozřejmě praktické zkušenosti. Kurz rozdělený na cyklistickou část kde se bude účastník zlepšovat v bezpečném pohybu v silničním provozu, technických dovednostech, povědomí o údržbě, podstatě a důležitosti ochranných pomůcek. Turistickou část-kdy bude kladen důraz na práci s mapou a buzolou, GPS. Tehdy bude docíleno vědomějších a jistějších cyklistů. Následkem bude menší výskyt dopravních nehod a větší prožitek z jízdy pro samotného cyklistu

Hlavní zásadou při organizovaných i neorganizovaných vyjížděkách je bezpečnost všech účastníků. V případě neorganizovaných vyjížděk je naše zodpovědnost zaměřena pouze na rodinný kruh. Situace je jiná pokud jsme v roli organizátora školní nebo sportovní cyklo turistické akce. Kdy neseme zodpovědnost za všechny účastníky kurzu.

„Cyklistika je krásný sport. Ostatně, každý sport je krásný. Je ale třeba na něj pohlížet především jako na zdroj zábavy, poučení a inspirace a ne jako na jediný smysl lidské existence. Ukažme z něj svým dětem to podstatné, to čisté a ušlechtilé, ale nebojme se seznámit i s problémy, které sport a sportovce provázejí“ (Sekera, 2009).

Referenční seznam

Vytištěné zdroje

ARBONA, Cécile. *Orientace*. První vydání. Překlad Ivo Lapeš. Ilustrace Frédéric Pillot. Bratislava: Příroda, 1996. *Příroda do kapsy*. ISBN 80-07-00819-5.

BALLANTINE, Richard a Richard GRANT. *Opravy a údržba jízdních kol*. Vyd. 1. Praha: Cesty, 1995. ISBN 80-7181-036-3.

BALLANTINE, Richard a Richard GRANT. *Velká kniha o bicyklech*. 1. vyd. Překlad Luděk J Dobroruka, Hana Ripková. Bratislava: Gemini, 1993. ISBN 80-7161-011-9.

CARMICHAEL, Chris a Jim RUTBERG. *Rozhodující jízda: získejte kondici, získejte rychlost a začněte vítězit se špičkovým světovým trenérem cyklistiky*. Praha: Pragma, 2005. ISBN 80-7205-129-6.

CIBULA, Karel. *Mechanika jízdního kola*. Vyd. 2. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2004. ISBN 80-01-03016-4

HAYMANN, Florian a Ulrich STANCIU. *Jak dokonale zvládnout horské kolo*. 1. vyd. Praha: Grada, 2009. *Jak dokonale zvládnout*. ISBN 978-80-247-2775-2.

HRUBÍŠEK, Ivo. *Elektrokola: nová dimenze cyklistiky*. 1. vyd. Plzeň: Cykloknihy, 2011. ISBN 978-80-87193-18-1.

KONOPKA, Peter. *Cyklistika: rádce pro vybavení, techniku, trénink, výživu, závody a medicínu*. Jablonec nad Nisou: Jana Hájková, 2007. ISBN 978-80-254-0258-0.

KONOPKA, Peter. *Sportovní výživa*. České Budějovice: Kopp, 2004. Průvodce sportem. ISBN 80-7232-228-1.

KONOPKA, Peter; HÁJKOVÁ, Jana; NEUMANN, Tomáš. *Cyklistika : rádce pro vybavení, techniku, trénink, výživu, závody a medicínu*. Jablonec nad Nisou : Jana Hájková, 2007. 198 s. ISBN 978-80-254-0258-0

KOZEL, Roman. *Moderní marketingový výzkum: nové trendy, kvantitativní a kvalitativní metody a techniky, průběh a organizace, aplikace v praxi, přínosy a možnosti*. 1. vyd. Praha: Grada, 2006. Expert (Grada). ISBN 80-247-0966-X.

LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ. *Rekreační cyklistika*. 1. vyd. Praha: Grada, 2004. Sport (Grada). ISBN 80-247-0726-8.

- LANDA, Pavel. *Cyklistika: trénink a jeho plánování*. 1. vyd. Praha: Grada, 2005. Sport (Grada). ISBN 80-247-0725-X.
- MAKEŠ, Pavel a Luboš KRÁL. *Velká kniha cyklistiky*. Vyd. 1. Praha: Computer Press, 2002. ISBN 80-7226-815-5.
- MILSON, Fred. *Všechno o kole*. Praha: Svojtka a Vašut, 1996. ISBN 80-7180-106-2.
- NOVOTNÝ, Jan. *Kapitoly sportovní medicíny* [CD-ROM]. Brno: Paido, 2003. ISBN 80-7315-064-6.
- PEHLE, Tobias. *Cyklistika: lexikon : typy kol, výbava a technologie, výlety*. 1. vyd. Čestlice: Rebo, 2008. ISBN 978-80-7234-858-9.
- PUCHER, John R a Ralph BUEHLER. *City cycling*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2012. Urban and industrial environments.
- SEKERA, Jiří a Ondřej VOJTĚCHOVSKÝ. *Cyklistika: průvodce tréninkem*. 1. vyd. Praha: Grada, 2008. Sport extra. ISBN 978-80-247-2911-4.
- SOVNDAL, Shannon. *Cyklistika - anatomie: [váš ilustrovaný průvodce pro sílu, rychlost a vytrvalost]*. 1. vyd. V Brně: CPress, 2013. ISBN 978-80-264-0141-4.
- STEINER, Ivo a Jiří ČERNÝ. *GPS od A do Z*. 4., aktualiz. vyd. Praha: eNav, 2006. ISBN 80-239-7516-1.
- ŠAFRÁNEK, J. *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha : Portál, 2000. 216 s. ISBN 80-7178-439-9
- UHLÍŘ, P. (2008). *Pohybová cvičení seniorů*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci
- WITTMANNOVÁ, J. (2007). *Aktivní v každém věku*. Olomouc: Univerzita Palackého.

Internetové zdroje

ALFF-Sign Up Enter your email to receive the Newsletter & Deals Advisory
 SUBSCRIBE Search the site .. SEARCH Bike Tours for Solo Travelers: 5 Reasons, 5
 Tips, 5 Things Not to Worry About.[Http://solotravelerblog.com/](http://solotravelerblog.com/) [online]. , 5 [cit. 2016-
 03-15]. Dostupné z: Copyright © 2016 · Solo Traveler Blog · Site By RTW Labs

BEZPEČNÁ DOPRAVA NAŠICH NEJMENŠÍCH

1. [Http://www.dopravnialarm.cz/](http://www.dopravnialarm.cz/) [online]. , 4 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: ,
Copyright: 2005

BEZPEČNÁ DOPRAVA NAŠICH NEJMENŠÍCH 1

. [Http://www.dopravnialarm.cz/](http://www.dopravnialarm.cz/) [online]. 2009, , 4 [cit. 2016-03-17]. Dostupné z: © 2009 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

CIRKL-Jaké horské kolo. [Http://www.kola-cirkl.cz/](http://www.kola-cirkl.cz/) [online]. , 4 [cit. 2016-03-15].
Dostupné z: FastCentrik® - Pronájem e-shopu

ČERNÁ, KUBÍKOVÁ- Zajištění první pomoci, lékárničky.
[Http://www.fsps.muni.cz/](http://www.fsps.muni.cz/) [online]. , 2 [cit. 2016-03-25]. Dostupné z: Copyright © 2011,
Fakulta sportovních studií

DANEŠ-Jak vybrat kolo? [Http://www.kupsikola.cz/magazin-jak-vybrat-kolo-detail-7573](http://www.kupsikola.cz/magazin-jak-vybrat-kolo-detail-7573) [online]. , 3 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: © 2016 - CS Technologies s.r.o.

DOPRAVNÍ ZNAČKY s komentářem. [Http://www.ibesip.cz/](http://www.ibesip.cz/) [online]. , 30
[cit. 2016-03-29]

DUŠEK-PŘÍPRAVA NA CYKLISTICKOU DOVOLENOU Více na:
<http://cykloturistika.net/priprava-na-cyklistickou-dovolenou/>. [Http://cykloturistika.net/](http://cykloturistika.net/) [online]. , 3 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: © 2016
cykloturistika.net

DVOŘÁK, BULIČKA-Jak se orientovat v terénu pomocí mapy a buzoly? Díl
II. [Http://blog.hudy.cz/](http://blog.hudy.cz/) [online]. , 6 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: Copyright © 2013–
2016 HUDYsport a. s.

FILLER-Dvě novinky z obou konců sortimentu. [Http://www.nakole.cz/](http://www.nakole.cz/) [online]. , 4
[cit. 2016-03-15]. Dostupné z: Copyright © NaKole.cz 2003-2016

FILLER-Přeprava dětí na kole – sedačky, vozíky nebo nákladní
kola? [Http://www.nakole.cz/](http://www.nakole.cz/) [online]. , 9 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: Copyright ©
NaKole.cz 2003-2016

HÁRAČ-Cestovní lékárnička na kolo CYKLO AID. *Http://www.e-safetyshop.eu/* [online]. , 2 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: Copyright © 2007-2015 Traiva s.r.o.

HAVLÍKOVÁ- Titulní stránka/Mládež/ESF projekty/Projekt K2 - kvalita a konkurenceschopnost v../Aktuality/Mohou být neziskovky „ziskové“? Mohou být neziskovky „ziskové“? *Http://www.msmt.cz* [online]. , 3 [cit. 2016-03-22]. Dostupné z: © 2013 – 2016 MŠMT

HOŘELICA ,CACH - Malá encyklopedie cyklistické infrastruktury. *Http://www.sfdi.cz/* [online]. , 68 [cit. 2016-03-21]. Dostupné z: © Státní fond dopravní infrastruktury

HRONZA-Vybíráme horské kolo 2. díl: dnes podle odpružení, zdvihu, brzd i typu cyklisty. *Http://cestovani.idnes.cz/* [online]. , 6 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: © 1999–2016

KČT. *Http://www.kct.cz/* [online]. , 5 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: Copyright © Klub českých turistů & Michael Stanovský, 2011-2016

KONEČNÁ – poznejte celý svět ze sedla vašeho kola. *Http://abeceda-cestovani.cz/* [online]. , 2 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: Copyright © 2011-2016. Provozuje MEPA.

KONRÁD- *Http://www.postopach.cz/* [online]. , 3 [cit. 2016-03-17]. Dostupné z: © 2013 Postopach.cz

KMÍNEK-Bike škola: Základní opravy a seřízení jízdních kol. *Http://www.nakole.cz* [online]. , 60 [cit. 2016-04-09]. Dostupné z: Copyright © NaKole.cz 2003-2016

LUSSIER-Expert Advice On Traveling Alone vs. Traveling With A Partner or Group.*Http://bicycletouringpro.com/* [online]. , 13 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: Copyright © 2015 - Bicycle Touring Pro

MAFRA, a. s., a dodavatelé Profimedia, Reuters, ČTK, AP.

MAZUROVÁ-Směrnice k bezpečnosti žáků: 7. <https://www.iskola.cz/> [online]. [cit. 2016-03-21]. Dostupné z: Copyright © 2016

MENGER-Nebojte se jízdy na sněhu. <http://mtbs.cz/> [online]. , 4 [cit. 2016-04-17]. Dostupné z: Copyright 2011 Cycling Media s.r.o.

MŠMT- Zákon č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). MŠMT-Počet pedagogů - kurz cyklistů. <http://info.edu.cz> [online]. , 2 [cit. 2016-03-22]. Dostupné z: © 2010-2011 ÚIV

OSPLAÍK, PREMUS-Organizační směrnice. <http://www.traiva.cz/> [online]. , 48 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: Copyright 2009 - 2016 TRAIVA s.r.o.

SEVERIN- Speciální 3D vložky do bot. <http://www.ivelo.cz/> [online]. , 2 [cit. 2016-03-29]. Dostupné z: copyright © 2000-2011 Vpress s.r.o

TELEKEŠOVÁ-Policie České republiky – KŘP Plzeňského kraje. <http://www.policie.cz> [online]. , 1 [cit. 2016-03-21]. Dostupné z: © 2015 Policie ČR

WOODCOCK-The benefits of cycling together or alone. <http://www.bikeroar.com/> [online]. , 4 [cit. 2016-03-15]. Dostupné z: © 2016 Bike Roar

Přílohy

Příloha č. 1: Cyklo – dotazník

1) Jste:

- a) žena
- b) muž

2) Věková skupina:

- a) 15-18
- b) 19-30
- c) 31-45
- d) 46 a starší

3) Bydlíte v kraji:

.....

4) Dovedete si představit dovolenou

na kole?

- a) ano
- b) ne

5) Měl(a) byste zájem o kurz:

- a) rekreační - poznávací
- b) sportovně - výkonnostní

6) Jste vlastníkem (jízdního kola)

- a) trekking
- b) horské
- c) silniční
- d) jiné

7) Využili byste cyklo-školu

(zlepšení technických dovedností):

- a) ano
- b) ne
- c) pro své děti

8) Na cyklo výlet jezdím:

- a) organizovaně (cestovní agentura)
- b) na vlastní pěst

9) Upřednostňovali byste formu

vyjížďek:

- a) asistované (pod odborným vedením)
- b) individuální

10) Měli byste zájem se

dozvědět průběhu kurzu o:

- a) údržbě a základních opravách
- b) historii a zajímavostech navštíveného kraje
- c) první pomoci

11) Dovolenu na kole si

představujete absolvovat v:

- a) ČR
- b) cizině
- c) exotické destinace

12) Ideální roční období

absolvování cyklo kurzu:

- a) jaro
- b) léto
- c) podzim

13) Povrch trasy by měl být:

- a) asfalt a zpevněné cesty
- b) volný terén

14) Vozíte (vozili jste) své dítě:

- a) v sedačce
- b) ve vozíku
- c) nevozím dítě
- d) nemám

15) Požadujete společnou sjízdnost

tras i pro děti:

- a) ano
- b) ne

16) Během cyklo dovolené

preferujete:

- a) nácvik techniky jízdy
- b) návštěvu kulturních dominant kraje

17) Umíte pracovat s:

- a) mapou
- b) GPS
- c) neumím

18) Využili byste zapůjčení kola:

- a) ano
- b) ne

19) Vhodná forma cyklo výletu:

- a) víkendové
- b) týdenní

20) Cíl výletu:

- a) poznat nová místa
- b) užít si aktivně volno
- c) vyzkoušet si nové dovednosti z teorie do praxe

21) Preferujete trasu:

- a) rovinatou
- b) kopcovitou
- c) je mi to jedno

22) Na výletě se spoléhám:

- a) mapu
- b) GPS
- c) spoléhám se na svůj instinkt

23) Na vyjížděce vždy máte u sebe:

- a) duši, lepení, pumpičku
- b) svačinu
- c) peníze

24) Vozíte přilbu:

- a) vždy
- b) občas
- c) přilba je pro děti

25) Jste zblhlí v technice jízdy na

bicyklu:

- a) ano
- b) ne
- c) na kole umí snad jezdit každý

Příloha č. 2: Co dělat, když se ztratím.

DESATERO – Co dělat, když se ztratím		
1	NEROZDĚLOVAT SE	Jestliže se vás ztratilo více, nerozdělujte se a zůstaňte ve skupině.
2	ZAVOLAT	<p>Pokud máte mobilní telefon nebo přístup k telefonu, zavolejte vedoucímu akce, příp. jiné domluvené osobě.</p> <p>Když neznáte číslo a máte problémy (např. úraz, vyčerpání, stmívání, hustá mlha, jste ztraceni déle než 3 hodiny apod.), zavolejte na tísňovou linku</p> <p>☎ 156: Městská policie</p> <p>☎ 112: Integrovaný záchranný systém</p> <p>a řekněte, KDO jste, KDE jste, CO se stalo.</p>
3	DOJÍT NEBO DOJET SÁM	V případě, že znáte cestu a že je to bezpečné, dojděte nebo dojeďte do cíle, na tábořiště nebo na jiné předem domluvené místo (zámek, galerie, nádraží apod.).
4	VRÁTIT SE	Jestliže znáte cestu, vraťte se na poslední místo, kde byla celá skupina pohromadě (ke kostelu, na most, do parku, na zastávku apod.) nebo se vraťte zpět (do chaty, na tábořiště apod.).
5	OHLÁSIT SE NA VEŘEJNÝCH MÍSTECH	Dojděte na policii nebo na nádraží a nechte tam zprávu o tom, KDO jste, KDY a CO budete dělat. Požádejte, aby zprávu předali všem výpravčím v okolních stanicích.
6	ZŮSTAT NA MÍSTĚ A DÁVAT ZNAMENÍ	Pokud jste v neznámém, nepřehledném nebo nebezpečném terénu (hory, les apod.) nebo pokud je špatná orientace (mlha, tma, vánice), zůstaňte na

		místě, nikam nechoďte a čekejte, až vedoucí nebo jiná záchrana najde vás. Dávejte znamení (baterkou, píšťalkou, vyvěšením šátku, voláním apod.), ale nevysilujte se. Vytvořte si provizorní úkryt (např. při vánici v horách, označte ho větví, tyčí nebo lyžemi s pestrým kusem oděvu apod.).
7	POŽÁDAT O POMOC	Nebojte se požádat o pomoc, ale nechoďte k nikomu domů ani na odlehlá a neznámá místa.
8	DO AUTOBUSU, TRAMVAJE, VLAKU NASTOUPIT I BEZ PENĚZ	Do veřejných dopravních prostředků nastupte klidně i bez peněz. Vždy vystupujte slušně, vysvětlete průvodčí nebo řidiči co se stalo, uveďte název oddílu či školy a kam potřebujete dojet. Jízdné je možno vyrovnat dodatečně.
9	ZANECHÁVAT ZPRÁVY	Jestliže jste mimo civilizaci a bez telefonu (na horách, v lese, v přírodě), nechávejte zprávy na viditelných místech (na rozcestníku, na stromě apod.). Napište, KDO jste, KDY jste zde byli – čas, CO budete dělat dál, KAM jdete.
10	DBÁT NA BEZPEČNOST	VŽDY pamatujte na své bezpečí. Nechoďte na nebezpečná místa, do hlubokého lesa, po skalách, kolem propastí, po kolejích apod. Chovejte se slušně a ohleduplně.

(Ospalík,2010 online)

Příloha č.3: Obsah lékárničky

Léčivé přípravky (pouze ty, jejichž výdej není vázán na lékařský předpis)	
Tablety nebo čípky proti bolestem hlavy, zubů	(analgetika)
Tablety nebo čípky ke snížení zvýšené teploty	(antipyretika)
Tablety proti nevolnosti při jízdě dopravním prostředkem	(antiemetika)
Živočišné uhlí	
Nosní kapky na uvolnění nosních dýchacích průchodů	(otorinolaryngologika)
Kapky, roztok (sirup) nebo tablety proti kašli	(antitusika, expektorancia)
Kloktadlo pro dezinfekci dutiny ústní a při bolestech hltanu	(stomatologika)
Mast nebo sprej urychlující hojení, např. popálenin	(dexpanthenolový sprej)
Oční kapky nebo oční mast s dezinfekčním účinkem, oční voda na výplach očí	(oftalmologika)
Mast nebo gel při poštípání hmyzem	(lokální antihistaminika)
Tablety při systémové alergické reakci	(celková antihistaminika)
Přípravek k dezinfekci kůže a povrchových ran	
Dezinfekční prostředek na okolí rány	
Inertní mast nebo vazelína	
Obvazový a jiný zdravotnický materiál	
Gáza hydrofilní skládaná kompresy sterilní	různé rozměry
Náplast na cívce	různé rozměry
Rychloobvaz na rány	různé rozměry
Obinadlo elastické	různé rozměry
Obvaz sterilní	různé rozměry
Obinadlo škrťící pryžové	
Šátek trojčípý	
Vata obvazová a buničitá	
Teploměr lékařský	
Rouška resuscitační	
Pinzeta anatomická	
Pinzeta chirurgická rovná	
Lopatky lékařské dřevěné	

Lékařské rukavice pryžové	
Rouška PVC, 45 x 55 cm	
Dlahy pro fixaci	různé rozměry
Různé	
Nůžky	
Zavírací špendlíky	různé velikosti
Záznamník s tužkou	
Svítilna / baterka včetně zdroje	

(Premus,2010online)

Příloha č. 4 : Několik pravidel k používání lékárníčky

Především neuškodit – používej jen to, co znáš, a dělej jen to, co umíš!

Chraň vybavení lékárníčky před vlhkem – zabal každý kus zdravotnického materiálu i léky do igelitového sáčku.

- Igelitový sáček pak můžeš použít např. k vytvoření poloprodyšného obvazu u otevřeného poranění hrudníku nebo jako improvizované rukavice.
- Lékárníčku měj uloženou tak, aby v případě potřeby byla rychle po ruce. Rukavice a resuscitační roušku měj v lékárníčce uloženy hned na vrchu.
- Pozor na kupované, výrobcem vybavené lékárníčky. Dost často v nich bývá nekvalitní materiál.
- Pokud nevíš, jak jednotlivé obvazy, ale i ostatní materiál vypadá, pak jej neváhej rozbalit a prohlédni si ho, ať víš, co ve své lékárníčce máš a jak se co používá – při nehodě na to nebude čas.
- Použiješ-li pouze část materiálu (např. obvazu), pak zbytek nevyhazuj, ale uschovej zpět do obalu pro další použití. Po návratu z túry lékárníčku ihned doplň.
- Na dlouhodobější akci si vezmi i náhradní materiál na doplňování lékárníčky.
- Víceúčelový nůž s nůžkami měj jako stálou součást lékárníčky.
- Před užitím jakéhokoliv léku vždy pečlivě prostuduj příbalový leták a řiď se jím.
- Příbalové letáky nevyhazuj, ale ponech je u léků.
- Pamatuj – každý lék má nežádoucí účinky a kontraindikace (situace, kdy se nesmí podávat).
- Každý lék má na obalu vyraženou expiraci – tj. dokdy může být použit (např. 11/09 = lék může být použit do konce listopadu 2009).
- Prošlý lék je méně účinný nebo neúčinný a může i poškodit zdraví.
- Nenechávej lékárníčku zbytečně na slunci ani na mrazu.
- Pravidelně ji kontroluj a prošlé léky včas vyměň.
- Kromě léků zde uvedených si nezapomínej vzít na akci svoje léky, které máš předepsány k pravidelnému užívání nebo při zhoršení obtíží.

- Neostýchej se před akcí o svých závažnějších chronických obtížích (např. cukrovka, závažné alergie, astma atd.) informovat vedoucího nebo i všechny členy skupiny. Zároveň je pouč, co mají dělat a kde máš uloženy léky, pokud tyto obtíže nastanou.
- Pamatuj – sebelepší vybavení ti je k ničemu, když nevíš, co s ním máš dělat. Proto si pravidelně obnovuj znalosti z první pomoci v odborných kurzech – minimálně jednou za dva roky.
Dbej na to, aby první pomoc ovládali všichni členové skupiny (Ulmonová, 2014 online).