

Cyklistika jako prostředek poznávání (průvodce studiem)

Michal Šafář

ÚVOD

Se změnami, které přinesl do společnosti nástup fenoménu volného času, lze zaznamenat i narůstající zájem o aktivity, které přinášejí člověku naplnění tohoto prostoru smysluplným způsobem tak, aby znovu nabýval tělesných i psychických sil. K oblastem, jenž v dnešní moderní společnosti získávají na významu a jsou i komerčně zajímavé, patří zejména pohybové aktivity, jež saturují potřeby regenerace všech oblastí osobnosti člověka. Mezi pohybové aktivity, které se těší velkému, a to napříč všemi věkovými i sociálními skupinami, lze bezesporu zařadit cyklistiku, tedy jízdu na kole ve všech možných formách.

V České republice jezdí aktivně na kole více lidí, než je hráčů všech míčových her a hokeje dohromady, přičemž na jízdní kolo usedá denně nebo občas více než 1,5 milionu obyvatel České republiky. Vzhledem k tomu, že ročně se v České republice prodává zhruba 350 000 kol, lze usuzovat, že kolo je nejen vyhledávaným dopravním prostředkem, ale i to, že rekreační cyklistika je nejrozšířenější aktivní formou trávení volného času. Jízdní kolo je tedy nejen důležitým dopravním prostředkem, ale i součástí vrcholového sportu, slouží jako zdroj zábavy a aktivního odpočinku.

1. Charakteristiky cyklistiky

Cyklistiku můžeme charakterizovat jako jízdu na jízdním kole se sportovním, rekreačním, turistickým či dopravním zaměřením. Nevyžaduje žádné zvláštní fyzické dispozice, není to technicky ani materiálně příliš náročná disciplína. Nerozhoduje rychlost jízdy ani cena kola a jezdit se dá prakticky kdekoli. Cyklista za den zdolá zhruba třikrát až čtyřikrát větší vzdálenost než pěší turista a tím se mu otevírá daleko větší prostor, který může obsáhnout. Kolo svou podstatou vyhovuje dnešní dynamické době a nabízí více zážitků za kratší dobu. Cyklistice se lze v našich klimatických podmínkách věnovat především od dubna do konce října, ideálním obdobím je květen až září. Ovšem jezdit se dá při vhodném oblečení i v zimě. Cyklisté s oblibou říkají, že neexistuje špatné počasí, ale pouze nevhodné oblečení.

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Jízdní kolo dnes vypadá sice trochu jinak než ve druhé polovině 19. století, kdy se poprvé objevilo, ale zůstala mu základní stavba s lichoběžníkovým rámem a dvěma stejně velkými koly. Kolo je tak i při své jednoduchosti velmi dokonalý a spravedlivý stroj. Je relativně levné a snadno opravitelné. Neznečišťuje ovzduší a je téměř bezhlučné. A právě tato jednoduchost a praktičnost zajistila jízdnímu kolu takovou oblibu.

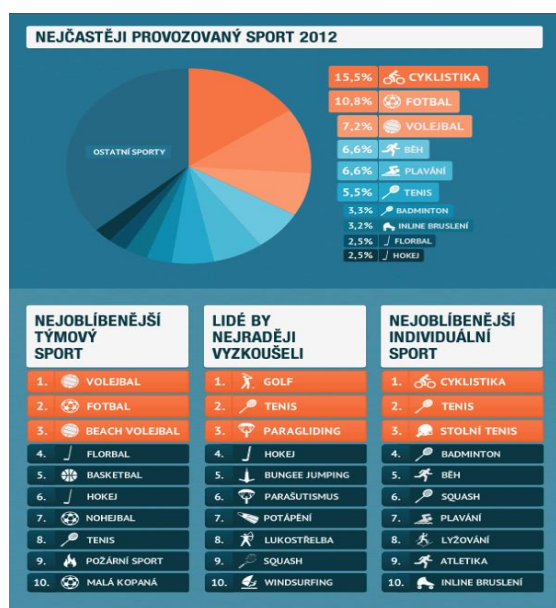
I z pohledu prostředí rodiny a v jejím rámci provozovaným společným aktivitám je cyklistika vhodným sportem pro utváření pozitivních charakterových rysů, kdy společné sportování členů rodiny může vzájemné vztahy posílit a udělit jim novou socializační dimenzi.

Významným okamžikem byl jistě i zrod fenoménu horského kola, kdy se cyklistika přesunula více do krajiny, přírodního prostředí a stala se tak vyhledávanou součástí aktivní psychofyzické regenerace městského obyvatelstva.

Ve své rekreační podobě jízda na kole, cyklistika, nemá soutěžní charakter, nejsou zde soupeři, které je nutno porazit. Cyklista zde měří síly především sám se sebou. Cílem je mu cesta, vzdálenost či vrchol. Pro většinu rekreačních cyklistů je podstatný a určující příjemný prožitek z jízdy. Onen cyklistům známý pocit svobody, splynutí s přírodou je jedinečný a dodává člověku vnitřní sílu a poskytuje uspokojení.

Důvody oblíbenosti cyklistiky lze tedy shrnout do třech bodů:

1. *jízda na kole je zdraví prospěšná činnost*
2. *jízda na kole umožňuje člověku poznat nová místa a kraje*
3. *jízda na kole napomáhá udržovat a rozvíjet sociální vztahy, ale poskytuje i samotu*



Obr. 1 Nejčastěji provozovaný sport v ČR (<http://www.sportcentral.cz>).

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

2. Historie cyklistiky

Historie cyklistiky je spojena s historií vývoje jízdního kola. Už samotné kolo, které je jedním z největších vynálezů lidstva, nemá svůj vzor v přírodě a ukazuje sílu lidského ducha i důvtip. Nejstarší zmínky a vyobrazení kola otáčejícího se kolem osy pochází již z období před více než 5000 lety.

Počátky dnes známého jízdního kola sahají do roku 1790, kdy *de Sivrac* (Francie) sestrojil rychloběžný stroj „celerifer“ vyrobený ze 2 pevných kol spojených lavičkou, na které se sedělo obkročmo a jezdec se pomocí nohou odrážel od země. Tento stroj postrádal možnost řízení jezdcem, neboť měl pevnou konstrukci bez říditelného předního kola.

Všeobecně je za vynálezce jízdního kola považován Němec Karl Friedrich Drais von Sauerbronn, který si jako první nechal v roce 1818 patentovat dřevěné jednostopé vozidlo. Jeho stroj již měl ovladatelné přední kolo pomocí oje a poháněno bylo odrážením nohou jezdce od země. Draisina byla vlastně jakási koloběžka pro dospělé. Jezdec seděl obkročmo na dřevěném „rámu“ a při jízdě se prostě nohama odrážel od země.

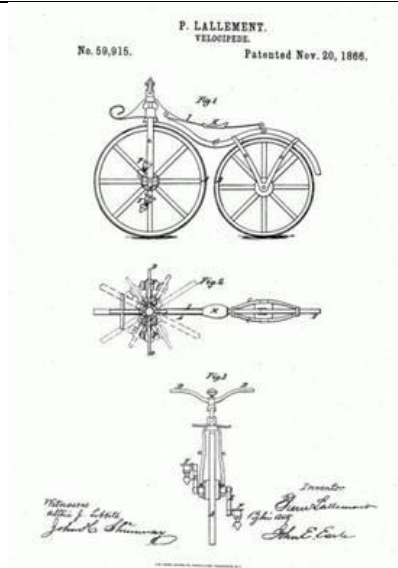


Obr.2 Karl von Draise (http://cs.wikipedia.org/wiki/Karl_Draise)

Vylepšení v konstrukci jízdního kola přinesl roku 1861 vynález francouzského kočárníka Michauxe v podobě klik s pedály umístěnými na ose předního kola. Michaux nazval svůj stroj „vélocipede“ z latinského *velox* – rychlost a *pedes* – nohy. Jeho velocipéd byl také dřevěný jako drasina, ale znamenal rozhodující krok kupředu v konstrukci jízdního kola. Na Světové výstavě v Paříži roku 1867 se velocipéd stal středem pozornosti. Aby Michaux ukázal výhody nového stroje, uspořádal v r. 1868 v Saint-Cloudu u Paříže závody a jezdci na jeho strojích závodu jednoznačně dominovali. Hned ve stejném roce vzniká také první továrna na výrobu kol Michaux & Lallement a tím je odstartováno nové období ve vývoji jízdního kola a cyklistiky vůbec.

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI



Obr.3 velocipéde (http://bicycling.about.com/od/thebikelife/ss/History_3.htm)

Poptávka po velocipédech byla velická, ale protože Francie a Německo jsou v 70. letech 19. století ve válečném stavu, přesunuje se centrum vývoje jízdního kola do Anglie. Angličané postupně přešli od dřeva k oceli a vyráběli velocipédy celokovové, rám byl z ocelových trubek, kola drátěná a místo ocelových ráfků začali používat úzkých gumových obručí. Sídlem cyklistického průmyslu bylo město Coventry. Rozvíjela se i průmyslová výroba příslušenství k velocipédům, jako jsou sedla, svítilny, brašny a podobně.

S rostoucím zájmem o jízdu na kole se objevovala i touha jezdit rychleji. Přední kolo se zvětšovalo a zadní se rok od roku zmenšovalo, až velocipéd dostal charakteristický vzhled a říkalo se mu „vysoké kolo“. První celokovové kolo s předním vysokým kolem a nalepenou pryžovou obručí bylo patentováno v Anglii roku 1870.

Zkušenost ukázala, že čím větší je přední kolo, tím delší dráhu vykoná celý velocipéd na jedno otočení klik. To vedlo k přemrštěnému zvětšování průměru předního kola, takže jezdci menší postavy nemohli dosáhnout nohama na pedály. Bylo sice dosaženo vyšší rychlosti, avšak velocipéd byl velmi vratký a pád z vysokého kola byl událostí, na kterou musil být každý jezdec stále připraven. Vzhledem k „pohodlí“, které jízda na vysokém kole přinášela jezdci se těmito stroji přezdívalo „kostitřas“.

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI



Obr.5 vysoké kolo – konec 19. století.

Velkým nedostatkem kol z tohoto období byl fixní převod. Při otáčení kola se otáčely i pedály a proto museli jezdcí při vyšších rychlostech, zejména ve sjezdu, dávat nohy na stupačky, které byly upevněny na přední vidlici. Stejně tak první brzdy byly špalíkové konstrukce a brzdily jen přední kolo, což vedlo k mnohým pádům. Mnohé obtíže vyřešil až vývoj „volnoběžného“ zadního náboje Francouze Meuniera v roce 1870, který svým principem vycházel z hodinářství. Roku 1904 byl pak tento volnoběžný náboj doplněn protišlapnou brzdou německého konstruktéra Sachse.

V polovině osmdesátých let 19. století se objevuje nový typ kola. Pedály už nejsou umístěny v ose předního velkého kola, ale uprostřed rámu, odkud se hnací síla přenáší prostřednictvím řetězu na zadní kolo. Angličan Starley sestrojil stroj, který měl řetězový převod, stejně velká kola, kliky s pedály a ozubená převodová kola. Podle továrny, kde Starley působil, je jeho konstrukce nazývána Rover Safety, protože na něm již nehrozily pády nebezpečné tak, jako u vysokého kola.



Obr.6 Rover Safety, reklama z roku 1885

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Dalším významným krokem ve vývoji konstrukce kola byla první pneumatika na počátku devadesátých let. Irský veterinář Dunlop sestrojil pryžové roury, nahustil je vzduchem a namontoval je na ráfky kola. Jako ventilek použil gumovou hadičku. Dunlopův společník Edlin potom sestrojil v roce 1888 první bicykl vybavený pneumatikami. Za rok z dílny vyjelo dalších 20 jízdních kol a šest tříkolek a na jaře 1889 dostaly pneumatiky také závodní kola a byla založena továrna na výrobu pneumatik Dunlop Pneumatic Tyre, která začala brzy vynález zlepšovat a zavedla nový ventil, kterého se u jízdních kol používá dodnes, a snímací plášť.

Na kole se postupně objevují měniče převodů, ráfkové brzdy a kolo se tak stává stále univerzálnějším. Poslední technické zlomy ve vývoji jízdního kola pak znamenal nástup kola horského počátkem 70. let minulého století v USA a také rozvoj elektroniky a jejího využití pro změnu převodů japonské společnosti Shimano roce 2009.

Historie cyklistiky na našem území

Za zakladatele české cyklistiky jsou považováni bratři Kohoutové z Prahy, kteří velocipеды vyráběli a vžil se pro ně název „kohoutovky“. Z obou bratrů vynikl zejména Josef Kohout, několikanásobný mistr Čech a Rakouska v jízdě na vysokém kole. Jejich zásluhou byla postavena cyklistická dráha a přičinili se o rozvoj cyklistiky v našich zemích. Klub založený Josefem Kohoutem v listopadu 1880 se stal prvním sportovním klubem v Rakousku a v Království českém. Český Klub Velocipedistů – 1880 je tak prvním sportovním klubem v Čechách. V dalších několika málo letech vzniklo na dvacet pražských a více než 60 venkovských klubů s tisíci členy. Nejstarším a dodnes činným je však stále ten původní, Smíchovský ČKV – 1880c. Již roku 1883 pořádá ČKV první cyklistické mistrovství Čech na 10 km a o rok později také začíná vydávat časopis Cyklista.



Obr.7 atmosféra před klubovnou ČKV (www.velocipedy.cz/wp-content/uploads/klubovna.jpg)

Další období provází bouřlivý rozvoj, kolo se stává vyhledávaným typem dopravního prostředku, vznikají továrny ESKA, Premiér, Tudor, Tripol, Velamos

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

v Sobotíně, Mas ve Zlíně, Ogar v Praze, Progress v Dol. Kounicích, Stadion v Rakovníku a výrobě kol se věnuje i Česká Zbrojovka ve Strakonicih.

Historie horské cyklistiky

Fenomén horského kola je poměrně mladou záležitostí. Úplný začátek můžeme najít na začátku 50. let minulého století ve Francii, kde skupina cyklistů na předměstí Paříže pořádala ve své době netradiční terénní cyklistické závody. Jejich myšlenky a kola pro jízdu v terénu však upadly v zapomnění, neboť doba ještě zřejmě nebyla této nové formě cyklistiky nakloněna.

Začátek opravdového rozvoje horské cyklistiky patří do uvolněné atmosféry USA 70. let minulého století. První stopy vedou do Kalifornie, oblasti zvané Marin County, kde se daly spontánně dohromady skupiny několika jezdců, kteří upravovali svá kola, na která montovali motocyklové páky a bubnové brzdy, aby se s takto upravenými „speciály“ zúčastňovali lokálních cyklokrosových závodů. Přestože někteří z těchto lidí byli bývalými či aktivními špičkovými silničními cyklisty s licencí americké cyklistické federace, své ježdění v horách na starých „clunkerech“ vůbec nespojovali s cyklistikou. Šlo především o součást životního stylu. Na starých kolech vyjížděli, častěji však pěšky zdolávali kopce poblíž San Franciska a poté se nadšeně řtili do údolí.

Tím kdo mezi jezdci vynikal byl zejména Gary Fischer, k dalším důležitým postavám této průkopnické doby patřili Charles Kelly a později i Tom Ritchey.

Jezdci téměř nepřetržitě pátrali po starých a zapomenutých zrezivělých "cruiserech", se kterými se po jejich zpojždění společně vydávali do terénu. Vyvrcholením akcí býval výjezd na Mt. Tamalpais, po němž následoval vzrušující sjezd. Na tomto 850 metrů vysokém vrcholku severně od San Franciska začíná vznikat fenomén horského kola. Stoupání, ale zejména zpáteční prudký sjezd neupravenou cestou plnou kamenů, šterku, výmolů a kořenů jim přináší dosud nepoznané zážitky.

21.října 1976 se pořádal první oficiální měřený závod na horských kolech. Byl to necelé tři kilometry dlouhý sjezd zvaný Cascada Canyon Fire Road nedaleko Fairfaxu. Tyto závody pak nadšenci organizovali poměrně pravidelně a vžilo se pro ně označení "repack". Při sjezdu totiž byla protišlapná brzda starých kol (přední brzdu většinou kola neměla) tak přetížena, že se v zadním náboji pálil mazací tuk. Po každém sjezdu se musel náboj rozebrat a znovu promazat, čemuž se říkalo "repack" (angl. repack = znovu utěsnit, vyměnit těsnění). Gary Fisher a Joe Breeze, patřící mezi "repack-závodníky" k nejrychlejším, přicházeli stále s novými technickými zlepšeními.

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI



Obr.8 Gary Fisher – Repack

Neustále se opakující závady na starých kolech byly v roce 1977 impulsem ke stavbě prvního speciálně do terénu vhodného kola (Kelly). První prototyp vážil přibližně 17 kg, což bylo téměř o 10 kg méně než stará upravená kola.



Obr.9 Joe Breeze mountainbike

Koncem roku 1979 zakládají Fisher s Kellym vlastní obchodní společnost a přemýšleli, pod jakým názvem uvádět jejich kola na trh. Jako první přivedl na svět označení - "Mountain Bike", zkráceně MTB, které nyní mezinárodně užívaným označením horského kola. Prvním skutečně sériovým horským kolem byl model Stumpjumper firmy Specialized v roce 1981.

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI



Obr. 10 Specialized Stumpjumper

V USA v roce 1983 vzniká první MTB asociace NORBA, která je pak od roku 1986 i součástí americké cyklistické federace USA Cycling. NORBA pořádá také neoficiální světový pohár i mistrovství světa. Evropa díky velké tradici silniční cyklistiky dlouho odolávala náporu horských kol. K prolomení tradic a nedůvěry došlo díky tlaku široké veřejnosti a horské kolo se stalo součástí Evropy koncem 80tých let.

Od roku 1988 se pod záštitou NORBy jezdí zprvu neoficiální světový pohár. V roce 1990 pak horskou cyklistiku konečně uznává i mezinárodní cyklistická federace UCI a v americkém Durangu se koná první oficiální Mistrovství světa. Dynamiku nástupu fenoménu horské cyklistiky lze spatřit i v tom, že v září 1993 byla horská kola – disciplína XCO, CrossCountry – přijata do rodiny olympijských sportů.

3. Organizace cyklistiky

Orgány cyklistického sportu

UCI (Union Cycliste Internationale), Mezinárodní cyklistická unie je celosvětová nevládní nezisková organizace, která sdružuje národní cyklistické federace. Je organizačně nevyšším orgánem cyklistiky a byla založena 14.dubna 1900 v Paříži cyklistickými svazy Belgie, Francie, USA, Švýcarska a Itálie. Zajímavé je, že Česká ústřední jednota velocipedistů nebyla přijata v Paříži mezi zakládající členy UCI, neměla totiž dle některých funkcionářů nárok na samostatnost v systému Rakousko-Uherska a za člena UCI byla přijata až v roce 1920 v Antverpách. Sídlem UCI je od roku 2002 švýcarské město Aigle. V současnosti sdružuje UCI 170 národních cyklistických federací, 5 kontinentálních federací, více než 1200 profesionálních cyklistů, přes 600 tisíc držitelů licence UCI závodníka či realizačního pracovníka.

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Jediným oficiálním zástupcem české cyklistiky ve vztahu k UCI je pak Český svaz cyklistiky. Jeho založení je datováno do roku 1883, kdy vznikl jako Česká ústřední jednota velocipedistů. Český svaz cyklistiky má formu samostatné zájmové, nepolitické a dobrovolné organizace, občanského sdružení se sídlem v Praze.

Vedle oficiálních orgánů struktury UCI je v České republice i ve světě celá řada dalších organizací, které mají podobný cíl jako organizace zahrnuté pod UCI, svou činnost však vykonávají samostatně.

V roce 1988 byla založen IMBA (International Mountain Bicycling Association) Mezinárodní mountainbiková asociace. Organizaci, která dnes sdružuje více než 35000 členů, založila skupina klubů horských kol v Kalifornii znepokojených uzavřením stezek pro cyklisty. Jejím cílem je vytváření podmínek pro terénní cyklistiku v souladu s přírodou i ostatními aktivními uživateli přírodního prostředí tak aby nedocházelo ke konfliktům při rekreaci. IMBA má členy ve všech státech USA a 40 dalších zemích.

Myšlenku organizace IMBA v národní podobě u nás realizuje od roku 2007 organizace ČeMBA. ČeMBA je neziskovou organizací s celorepublikovou působností, která sdružuje české terénní cyklisty, jejichž zájmy zastupuje. Aktivně se podílí na vytváření lepších podmínek pro terénní cyklistiku v Česku. Její činnost je založena na kvalifikovaném a odborném přístupu, kdy důraz klade na odpovědné a ohleduplné chování k přírodě, lidem i majetku. Základní vizí ČeMBy je vytvářet lepší podmínky pro terénní cyklistiku v České republice tak, aby terénní cyklistika přinášela radost široké skupině uživatelů, byla přístupná, udržitelná a zodpovědná.

ČeMBA – organizuje celou řadu projektů

Singltrek

Singltrek je úzká přírodní stezka, která se příjemně vine krajinou. Jejím cílem je přinést radost a zážitky z pohybu v přírodě. ČeMBA přináší do Česka ve světě osvědčený koncept přípravy a budování přírodních rekreačních stezek zaměřených na terénní cyklistiku. Jedním z typických projektů tohoto druhu je projekt „Rychlebské stezky“.

Údržba stezek

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Projekt se zaměřuje na lokální údržbu oblíbených lesních stezek. Dobrovolníci ČeMBy pečují o oblíbené stezky již na řadě míst České republiky. Cílem projektu je zachování pěkných zážitků při užívání lesních cest a stezek.

Ohleduplně do přírody

V rámci tohoto projektu ČeMBA propaguje ohleduplné a odpovědné chování k přírodě a vyvíjí osvětovou činnost na toto téma. Již od svého vzniku v roce 2007 realizuje kampaň Kodex terénního cyklisty, která se mimo jiné objevuje na všech cykloturistických mapách SHOCart nebo v nejčtenějším českém cyklistickém magazínu Velo.

Kodex terénního cyklisty

V přírodě nejsme sami. Abychom v přírodě nekazili pěkné zážitky ostatním a ostatní je nekazili nám, ČeMBA propaguje dodržování Kodexu terénního cyklisty. Podstatou je zodpovědnost a ohleduplnost k přírodě, lidem a majetku.

- 1. Jezdi pouze po povolených cestách* - jestliže je cesta označena jako zakázaná, nepoužívej ji.
- 2. Nezanechávej stopy* - přizpůsob styl jízdy povrchu cesty tak, abys jej nepoškozoval. Jezdi jen po existujících cestách, nevytvářej nové. Nejezdi smykem. Nezanechávej po sobě odpadky.
- 3. Ovládej své kolo* - jezdi tak, abys dokázal zastavit na viditelnou vzdálenost. Všude můžeš někoho nebo něco potkat. Nepřeceňuj svou technickou a fyzickou zdatnost.
- 4. Dávej přednost ostatním* - upozorni ostatní, že kolem nich projíždíš. Při míjení dostatečně zpomal a je-li to z hlediska bezpečnosti nezbytné, zastav. Buď vstřícný a přátelský. Při míjení koní respektuj pokyny jezdce.
- 5. Buď ohleduplný ke zvířatům, rostlinám a majetku* - neplaš zvířata a dávej jim dostatek prostoru k úniku. Nenič rostliny. Nepoškožuj přírodní útvary a soukromý majetek. Zavírej brány ohrad. Nepoškožuj zemědělské kultury, zvláště před sklizní.
- 6. Jednej s rozmyslem* - jezdi s takovým vybavením, abys byl soběstačný. Předvídej nebezpečné situace a změny počasí. Používej prilbu.

4. Disciplíny cyklistiky

V základním členění lze cyklistiku rozdělit na sálovou a rychlostní.

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Sálová cyklistika

- **Kolová** - sportovní branková hra , při níž se míč pohání úderem předního či zadního kola. Jako předchůdce tohoto sportu se pokládá „bicycle polo“, známé z éry rozvoje cyklistiky v Anglii. Postupně byl snižován počet hráčů, nyní se ustálil na soupeřících dvojicích. Hraje se na hřišti 12 x 15m).
- **Krasojízda** - estetická jízda na speciálním kole spojená s akrobacií. Soutěžící usiluje o provedení nejvíce bodově hodnocených cviků. Soutěží dvojice nebo jednotlivci.

Rychlostní cyklistika

- měřítkem je dosažený čas, pořadí, počet bodů či jejich kombinace a dělí se na:

- **Dráhovou cyklistiku**
- **Silniční cyklistiku**
- **Terénní cyklistiku**

Dráhová cyklistika

Dráhová cyklistika je nejstarší odvětví rychlostní cyklistiky. Muži i ženy jezdí na speciálním dráhovém kole s pevným, fixním, převodem na klopené oválné dráze, která má přesně dané parametry. Klopení je na dráze z důvodu bezpečnosti, jinak by vlivem odstředivých sil při vysokých rychlostech hrozilo cyklistům vylétnutí z dráhy. Zahrnuje: sprint, keirin, pevný kilometr, týmový sprint, stíhací závod, bodovací závod, závod dvojic a šestidenní závody.

Dráhová kola se používají výhradně v soutěžním sportu. Výrazně se odlišují od kol silničních tým, že nemají volnoběh, ale mají pevný převod - když se otáčí zadní kolo, hýbou se i nohy jezdce. Místo brzd ovládá jezdec rychlost tím, že se pohybuje nahoru a dolů po strmé ploše dráhy, a tím, že nohou klade odpor pedálu.



Obr.11 Dráhový cyklista

Silniční cyklistika

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Silniční cyklistika je další odvětví rychlostní cyklistiky odehrávající se na zpevněných silnicích. Organizují se závody individuální i s hromadným startem. Zahrnuje časovku a silniční závod.

Profesionální silniční cyklistika je řízena UCI. Od roku 2005 má dvě úrovně. Vyšší WorldTOUR (dříve ProTour) a nižší Continental.

Nejznámější „klasické“ jednorázové závody:

Milano – San Remo v délce 296km, pořádá se od roku 1907

Paris – Roubaix v délce 264km, pořádá se od roku 1896

Ronde van Vlaanderen v délce 257km, pořádá se od roku 1913

Nejznámější etapové závody:

Tour de France – pořádá se od roku 1903 ve Francii

Giro d'Italia – pořádá se od roku 1909 v Itálii

Vuelta a Espana – pořádá se od roku 1935 ve Španělsku

Silniční kolo je svou podstatou spojením komfortu, nízké váhy a tuhosti pro přenos síly šlapání a výbornou akceleraci. Jde o kolo s lichoběžníkovým rámem a pevnou vidlicí dnes obvykle z kompozitových materiálů. S dvou převodníkem ve předu a vícekolečkem (10 – 11) vzadu. Ovládání převodů je přesmykačem a přehazovačkou. Součástí je nezávislá přední a zadní brzda. Limit UCI stanovuje minimální hmotnost na 6,8kg.



Obr. 12 Tour de France

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

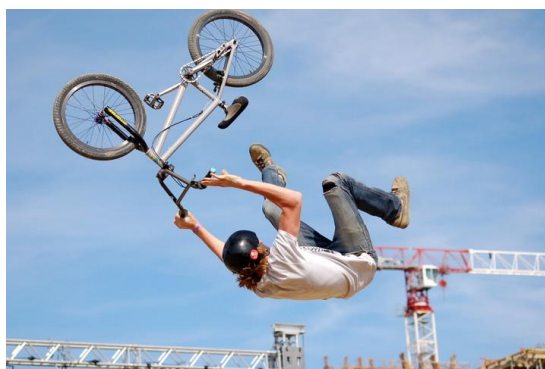
MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Terénní cyklistika

Terénní rychlostní forma cyklistiky je cyklistika odehrávající se na nepevných cestách. Zahrnuje závody individuální i s hromadným startem a patří sem cyklokros, bmx, cyklotrial a MTB, jež zahrnuje cross country XCO (závod s hromadným startem na okruzích 4-6 km, asfaltové úseky nesmějí překročit 15%, délka závodu v rozmezí 1:30 – 1:45 hodiny), maraton XCM (závod na dlouhou distanci s hromadným startem, vytyčen jeden okruh o délce až 100km a více, doporučená délka závodu je 4 – 5 hod), sprint XCE (novinka od roku 2010, jede se na trati o délce 500 - 1000 metrů s přirozenými nebo umělými překážkami, závod je pořádán systémem rozjížděk a vyřazovacích kol), sjezd (technická disciplína měřená časem na trati 1500 – 4000m s intervalovým startem jednotlivců) a 4cross (závod čtyř jezdců na horských kolech na jedné společné trati o délce 300 až 500 metrů vybudované na svahu a tvořené umělými a přírodními překážkami).



Obr. 13 Zdeněk Štybar, mistr světa v cyklokrosu



Obr. 14 BMX freestyle



Obr. 15 Cyklotrial



Obr. 16 MTB XCO, Jaroslav Kulhavý (www.jaroslavkulhavy.cz)

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI



Obr.17 Sjezdové MTB

Rekreační cyklistika

Rekreační cyklistika se v současné době diferencuje v zásadě dvěma směry. Jeden zahrnuje cyklisty, kteří nikterak nevyhledávají aktivity soutěživého charakteru a jízda na kole je jim potěšením s cílem dosáhnout příjemného prožitku bez konfrontace výkonu, a druhý směr reprezentují cyklisté, kteří chápou rekreační cyklistiku výkonově a měření sil s jinými cyklisty je jimi vyhledáváno. Děje se tak na soutěžích určených právě amatérským a rekreačním cyklistům. V současné době lze dle dostupných pramenů konstatovat, že v průběhu kalendářního roku se na českém území koná více než 300 závodů určených pro amatérské cyklisty.

5. Kolo a jeho součásti

Vzhledem k zaměření a náplni cyklistické části předmětu Pobyť v letní přírodě doporučujeme pro jeho absolvování použít horské nebo fitness kolo.

6. Základy techniky jízdy na kole

7. Cyklistika a zásady bezpečnosti

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Bezpečnost je tématem velmi často skloňovaným nejen v souvislosti s jízdou na kole, ale s outdoorovými aktivitami obecně. Při jízdě na kole rozlišujeme bezpečnost pasivní a aktivní. Aktivní bezpečnost znamená, že se cyklista snaží předejít případné nehodě dobře zvládnutou technikou jízdy, způsobem, jakým se na kole pohybuje a dodržováním základních pravidel bezpečnosti. Pasivní bezpečnost má potom za cíl zmírnit následky nehody v případě, že k ní dojde.

Aktivní bezpečnost

Aktivní bezpečnost cyklisty je závislá na způsobu, jakým se cyklista na kole chová a jak ho ovládá. Technika jízdy výrazně ovlivňuje způsob, jakým se cyklista na kole pohybuje v terénu i na silnici.

Mezi prvky pasivní bezpečnosti patří:

Přilba

-

LITERATURA

Bakalář, R., Cihlář J., Černý, J. (1984). *Zlatá kniha cyklistiky*. Praha: Olympia.

Ballantine, R., Grant, R. (1995). *Opravy a údržba jízdního kola*. Praha: Agentura Cesty.

Ciula, K. (1996). *Mechanika jízdního kola*. Praha: Vydavatelství ČVÚT.

Cihlář, J., Hamouz, M., Malíř, J. (1991). *Cyklistika pro každého*. Praha: Olympia.

Henke, S. a kol. (2007). *Český svaz cyklistiky skript pro trenéry I. – III. třídy*. Jičín: pro český svaz cyklistiky vytiskl RK Tisk Jičín.

Hofman, K. (2006). *30 let historie mountainbikingu 1976 – 2006*. Praha: V-Press.

Konopka, P. (2007). *Cyklistika*. Jablonec nad Nisou: Jana Hájková.

Makeš, P., Král, L. (2002). *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press.

Martinek, K., Soulek, I. (2000). *Cyklistika*. Praha: Grada Publishing.

Šafránek, J. (2000). *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha : Portál.

<http://inventors.about.com/library/inventors/blbicycle.htm> ze dne 16.8.2011

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

<http://www.kolo-ve-meste.cz/mesto.php> ze dne 16.8.2011

(http://auto.idnes.cz/dunlopova-pneumatika-se-zrodila-diky-drkotajici-trikolce-p32-/pneu.aspx?c=A081208_171318_pneu_fdv) ze dne 16.8.2011

<http://www.velocipedy.cz/> ze dne 17.8.2011

http://is.muni.cz/th/102165/fsps_b/cd/studijni_materia/links2/page2atext.htm ze dne 17.8.2011

<http://uec-federation.eu/> ze dne 18.8.2011

<http://www.uci.ch/> ze dne 18.8.2011

<http://www.ceskysvazcyklistiky.cz> ze dne 18.8.2011

<http://www.sacccr.cz> ze dne 18.8.2011

<http://www.imba.com/> ze dne 18.8.2011

<http://www.cemba.eu/> ze dne 18.8.2011

<http://www.rychlebskestezky.cz> ze dne 18.8.2011

<http://www.sportcentral.cz> ze dne 20.1.2013

<http://mtbs.cz/sekce/kalendar> ze dne 4.3.2013

<http://www.csmtbteam.cz/akce/kolo-pro-zivot.htm> ze dne 4.3.2013

STUDIJNÍ TEXT K PROJEKTU

MODERNÍ TRENDY VE VZDĚLÁVÁNÍ V PREGRADUÁLNÍ PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH PEDAGOGICKÝCH PRACOVNÍKŮ NA UNIVERZITĚ PALACKÉHO V OLOMOUCI

Obr.5 http://alik.idnes.cz/behostroj-kostitras-nebo-bezpecnik-d69-/alik-alikoviny.asp?c=A071015_behost_al ze dne 16.8.2011

Obr.6 <http://eu.art.com/products/p4169609289-sa-i4795029/posters.htm?ui=457FBBB3CED24A698076C83092959D4A> ze dne 16.8.2011

Obr.8 http://brasilmtnb.files.wordpress.com/2010/04/gary_jan07.jpg?w=426&h=615

Obr.9 http://4.bp.blogspot.com/_y7XDYcXb1Mw/SeYC0umpJwI/AAAAAAAAAq8/39QZpvD5haE/s400/Breezer78_01.jpg

Obr.10 <http://mtobikes.com/wp-content/mike-sinyard-specialized-bicycle-components-stump-jumper.jpg>

Obr.11 <http://www.zimbio.com/pictures/mivym-3EDnm/UCI+Track+Cycling+World+Cup+Day+One>

Obr.12 <http://sanjuan.cfired.org.ar/panel/repositorio/subidas/noticias/2011/8/o/6AA52A1CBE124B1E5988204ACEDEE671.jpg>

Obr.13 <http://www.cxmagazine.com/wp-content/gallery/superprestige-zonhoven-men/015stybar.jpg>

Obr.14 http://pwet.fr/media/images/backflip_qui_part_mal_en_bmx_dirt

Obr.15 <http://www.ifotovideo.cz/obrazek/4cc17a6194a97/09-18-4cc17c83e2b0b.jpg>

Obr.17 https://lh5.googleusercontent.com/_FUC6_xpoCfs/TcvPjcQ4tqI/AAAAAAAAADg/ESEKSKO9-Eo/P1100191.JPG