



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
KATEDRA TĚLESNÉ VÝCHOVY A SPORTU

**Návrh a vytvoření projektu studijní opory pro výuku
cykloturistiky na 1. stupni základní školy
(diplomová práce)**

Autor práce: Kateřina Klimešová, učitelství pro NŠ

Vedoucí práce: PaedDr. Ludvík Michalov Ph.D.

Oponent: PaedDr. Gustav Bago Ph.D.

České Budějovice, 2015



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

UNIVERSITY OF SOUTH BOHEMIA
PEDAGOGICAL FACULTY
DEPARTMENT OF SPORTS STUDIES

**Design and development of a project study support for
teaching bike cycling to primary school
(graduation thesis)**

Author: Kateřina Klimešová

Supervisor: PaedDr. Ludvík Michalov Ph.D.

Opponent: PaedDr. Gustav Bago Ph.D

České Budějovice, 2015

Bibliografická identifikace

Název diplomové práce: Návrh a vytvoření projektu studijní opory pro výuku cykloturistiky na 1. stupni základní školy

Jméno a příjmení autora: Kateřina Klimešová

Studijní obor: Učitelství pro 1. stupeň základní školy

Pracoviště: Katedra tělesné výchovy a sportu PF JU

Vedoucí diplomové práce: PaedDr. Ludvík Michalov Ph.D.

Rok obhajoby diplomové práce: 2015

Abstrakt: Cílem práce je navrhnout a ověřit jednodenní a třídní projekt pro možnost výuky jízdy na kole v rámci výuky na 1. stupni ZŠ. Teoretická část práce se zabývá historií a vývojem cykloturistiky, významem cykloturistiky v dětství, technickými parametry jízdního kola, charakteristikou mladšího školního věku, vymezením Rámcového vzdělávacího programu pro 1. stupeň ZŠ a jeho očekávanými výstupy, didaktikou výuky jízdy na kole a v neposlední řadě složkami potřebnými k zajištění cykloturistického kurzu. Výsledky ověření návrhu v praxi přinášejí určitá doporučení pro pedagogickou praxi.

Klíčová slova: cykloturistika, dopravní výchova, studijní opora, výuka cykloturistiky.

Bibliographical identification

Title of the graduation thesis: Design and development of a project study support for teaching bike cycling to primary school

Author's first name and surname: Kateřina Klimešová

Field of study: Teaching for primary school

Department: Department of Sports studies

Supervisor: PaedDr. Ludvík Michalov Ph.D.

The year of presentation: 2015

Abstract: The goal of this thesis is to suggest and verify a one-day and three-days project for cycling education for children attending the lower level of primary school. The theoretical part contains history and development of cycling, the meaning of cycling in childhood, the technical parameters of bicycle, the characteristics of younger school age, definition of General Educational Program for the lower level of primary school and its expected outputs. It also describes the didactics of cycling education and the element necessary for realization of cycling course. The outputs of verification of the suggestion in practice bring the recommendations for educational manners.

Keywords: cycling, traffic education, learning support, cycling education

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracovala samostatně 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 diplomové práce, a to v nezkrácené podobě archivovaných Pedagogickou fakultou 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.

Datum.....

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu mé diplomové práce panu PaedDr. Ludvíku Michalovi Ph.D. za odborné vedení, trpělivost a podporu při vypracování této práce. Dále bych chtěla poděkovat skupině cyklistů, která byla ochotna se mnou ověřit projekt v praxi a všem, kteří se i nepatrnou pomocí podíleli na jejím vzniku.

Obsah

1	Úvod	9
2	Přehled poznatků	10
2.1	Rešerše literatury.....	10
2.2	Charakteristika, vznik a vývoj cykloturistiky	13
2.2.1	Charakteristika cykloturistiky	13
2.2.2	Historie cykloturistiky	15
2.2.3	Význam cykloturistiky v dětství.....	15
2.3	Teorie a didaktika cykloturistiky	16
2.3.1	Parametry jízdního kola	16
2.4	Výběr kola a dětského kola	21
2.5	Charakteristika období mladšího školního věku	22
	Vývoj základních schopností a dovedností	23
	Smyslové vnímání	24
	Emoční vývoj.....	24
	Sociální vývoj.....	24
	Morální vývoj	25
2.6	Vymezení Rámcového vzdělávacího programu pro ZŠ.....	26
2.6.1	Očekávané výstupy	27
2.6.2	Klíčové kompetence	27
2.6.3	Pojetí výuky dopravní výchovy v RVP	28
2.6.4	Význam dopravní výchovy pro konkrétní věkové skupiny	29
2.6.5	Metody výuky dopravní výchovy	29
2.6.6	Koncept dopravní výchovy	31
2.7	Pojetí výuky cykloturistiky na 1. stupni ŽS	33
2.7.1	Metodika výuky jízdy na kole	33
2.7.2	Skupinová jízda na kole.....	35
2.8	Cykloturistický program	36
3	Cíl a úkoly práce.....	46
3.1	Cíl práce	46
3.2	Výzkumné otázky.....	46
3.3	Úkoly práce	46
4	Metodologie.....	47
4.1	Charakteristika výzkumného souboru	47
4.2	Organizace pilotního výzkumu	47
4.3	Použité metody.....	47
4.3.1	Metody získávání dat	48
4.3.2	Metody vyhodnocování dat	49

4.4	Návrh programu pro jednodenní cyklistický výlet na 1. stupni ZŠ	49
4.5	Návrh programu pro třídní cyklistický kurz na 1. stupni ZŠ.....	51
5	Výsledky a diskuze.....	57
5.1	Jednodenní program	57
5.2	Třídní program	59
5.2.1	1. den.....	59
5.2.2	2. den.....	60
5.2.3	3. den.....	62
5.3	Vyhodnocení ankety pro rodiče	63
5.4	Vyhodnocení řízeného rozhovoru s žáky.....	64
5.5	Ověření výzkumných otázek.....	68
6	Závěr.....	69
	Literatura a prameny	71
	Seznam příloh	73

1 Úvod

Neustále narůstá počet kvalitních tras a cyklostezek a tím pádem se zvýšil i počet účastníků na nich. Ať to jsou pěší turisté, či in-line bruslaři, tak tzv. „kolaři“. A to nejen díky trasám, ale i díky zkvalitnění výbavy a možností samotného kola. V roce 2015 již vlastní kolo téměř každý. Sama jsem aktivním cyklistou a z těchto důvodů moji mysl zaměstnala myšlenka, jak je to s využitím kola v rámci výuky tělesné výchovy na 1. stupni základních škol. Rámcový vzdělávací program (dále jen RVP) pro základní vzdělávání v oblasti Člověk a zdraví a podoblasti tělesná výchova na 1. stupni základní školy v části činnosti ovlivňující úroveň pohybových dovedností, v části týkající se turistiky a pobytu v přírodě jasně hranice, co by učitelé měli ve výuce obsáhnout, nemá stanoveny. Záleží tedy na vedení školy a jejich podmínkách a možnostech, zda využijí cykloturistiky ve výuce tělesné výchovy a zda ji zapracují do svého školního vzdělávacího programu (dále jen ŠVP).

Při pravidelné cykloturistické aktivitě dochází k všestrannému rozvoji jak tělesné, tak duševní stránky člověka. Jízda na kole již od dětství vede k pozitivnímu přístupu ke zdravému pohybu a k pravidelné pohybové aktivitě, krom toho je cykloturistika propojena i s kulturně poznávací činností, technickou stránkou, ale je i vhodnou formou pro mezipředmětové vztahy, například pro propojení s přírodními vědami. Dítě se díky pohybu v silničním provozu učí respektovat dopravní předpisy a stanovená pravidla. Děti mají přirozené nadšení a potěšení z jízdy na kole, ale objevují se i takové případy, kdy si dítě vypěstuje záporný postoj k jízdě a ke kolu na základě negativního zážitku, který může velmi hluboko zakořenit v nitru dítěte a ovlivnit tak celý postoj k učení se novým pohybovým aktivitám. Dle mého názoru se dá, správným vedením v samotných začátcích jízdy na kole, takovýmto nežádoucím jevům předejít a pěstovat u dětí pozitivní přístup k pohybu, jako celku a kladně tak ovlivnit jejich postoj ke zdravému životnímu stylu.

K tomu má sloužit tato diplomová práce, jejímž úkolem je poskytnout inspiraci o možném pojetí cykloturistiky na 1. stupni ZŠ, kde zpracujeme návrh a pomocí pilotního výzkumu ověříme projekt studijní opory výuky cykloturistiky na 1. stupni ZŠ, a to v podobě jednodenního výletu a třídenního kurzu. Práce má sloužit pro všechny pedagogické pracovníky, kteří se věnují právě dětem na 1. stupni ZŠ a jejich snahou je děti pohybově rozvíjet a zdokonalovat.

2 Přehled poznatků

2.1 Rešerše literatury

Podstatnou část diplomové práce tvoří informace čerpané z odborné literatury a dalších odborných pramenů. Dále zmíníme jen několik stěžejních publikací, ze kterých jsme čerpali pro vytvoření práce a ostatní prameny uvedeme v referenčním seznamu.

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

Tato příručka je určena rodičům, kteří chtějí své dítě naučit správné jízdě na kole a chtějí se svými dětmi věnovat aktivní jízdě na kole. Obsahuje veškeré informace potřebné při výběru vhodného kola a jeho vybavení, o základní údržbě a opravách doma i na cestě. Získají přehled o cyklistické výstroji i bezpečnosti a příklady cyklistických tras po Čechách.

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

Stručná avšak komplexní příručka pro široké spektrum čtenářů/cyklistů. Obsahuje vše od parametrů jízdního kola a jeho správného výběru, přes výuku jízdy a správné techniky, až po praktické rady pro pohyb na komunikacích.

Neuman, J. a kol. (2000). *Turistika a sporty v přírodě*. Praha: Portál.

Tato publikace obsahuje přehled základních znalostí a dovedností pro výchovu v přírodě. Nabízí souhrn metodických rad a praktických zkušeností pro vedení akcí v přírodě. Po historickém přehledu a teorii následují vybrané turistické aktivity a základy sportů v přírodě (cykloturistika, orientační běh, vysokohorská turistika, lezení) i náměty na hry a cvičení v přírodě. V knize nalezneme konkrétní informace o táboření, o práci s lanem a uzly, o používání map a průvodců, současném vybavení pro turisty, možnosti studijních programů a spojení na organizace zabývající se pobyty v přírodě. Autoři upozorňují na ekologickou výchovu a zdůrazňují bezpečnost při všech činnostech v přírodě. Publikace je určena zvláště vedoucím skupin dětí a mládeže a učitelům tělesné výchovy, bude však užitečná i pro studenty pedagogických a sportovních škol a turisticky zainteresovanou veřejnost.

Landa, P. & Lišková, J. (2004). *Rekreační cyklistika: výběr kola, technika jízdy, děti a kolo*. Praha: Grada.

Vše o kole jako prostředku k jedné z nejzajímavějších a nejpřitažlivějších tělesných aktivit. Publikace povede začátečníky každého věku a různých fyzických předpokladů od rozhodnutí zakoupit si kolo až k začátkům náročnější cyklistiky. Ukazuje cyklistiku jako aktivitu umožňující regulaci tělesné hmotnosti a zlepšení kondice, překonávání značných vzdáleností, umožňující spojení poznávání s pohybem na velkém prostoru.

Skeřil, M. & Čegan, P. (2003). *Cykloturistika pro všechny: příručka pro učitele, vedoucí mládeže, rodiče a přátelé na kole*. Ostrava: Montanex.

Publikace je uceleným dílem skutečně pro všechny zájemce o cyklistiku a její nejrůznější formy. Nepatří do rukou jen trenérům, vedoucím kurzů či učitelům na všech typech škol, ale důležité informace v ní naleznou všichni obdivovatelé pohybu na kole v nejrůznějších typech prostředí. Rodiče zde ocení velmi srozumitelné a přehledné zpracování důležitých parametrů cykloturistiky. Nalezneme zde kapitoly o technice jízdy, fázích cyklistického výcviku, bezpečnosti a právní odpovědnosti při jízdě na kole, základním informací o konstrukci a komponentech kola, správného cyklistického vybavení a oblečení i dalších zdravotních a hygienických aspektech cykloturistiky.

Landa, P. (2005). *Cyklistika: trénink a jeho plánování*. Praha: Grada.

V této publikaci se dozvíme nejen o technice jízdy na kole a teorii tréninků pro tzv. hobby či profesionály ale i o fyziologii z hlediska cykloturistiky, metabolismu, funkčních parametrů, laboratorních testů atd.

Sekera, J. & Vojtěchovský, O. (2009). *Cyklistika: průvodce tréninkem*. Praha: Grada.

Populárně napsaná publikace oslovuje širokou část sportující populace, počínaje těmi, kteří si chtějí pomoci kola zvýšit fyzickou kondici, až po zkušené cyklisty a amatérské závodníky. Autoři se zaměřují především na správný cyklistický trénink, ale neopomněli ani část o vybavení a oblečení. Samozřejmě nás seznámí se správnou technikou jízdy i zásadami bezpečnosti. Připravili ukázky konkrétních tréninkových plánů na celý rok pro různé cílové skupiny takzvané "hobby" kategorie – mladého začínajícího kondičního cyklistu se závodními ambicemi, ostříleného amatérského

závodníka a ženu, jejíž prioritou není závodní výkonnost, ale zlepšení kondice a radost z pohybu. Kniha se věnuje i všeobecné problematice sportovní přípravy, např. psychologickým a fyziologickým aspektům sportovního výkonu, výživě, regeneraci, ale také odlišnostem v pohybových schopnostech a možnostech specifických cílových skupin, jako jsou ženy, děti, senioři.

Haymann, F. & Stanciu, U.(2009). *Jak dokonale zvládnout horské kolo. 1. Praha: Grada.*

Populárně napsaná a bohatě ilustrovaná publikace vám poradí s výběrem vhodného kola i ostatního MTB vybavení, se základní údržbou a opravami, seznámí vás se správnou technikou jízdy a ukáže, jak používat prostředky pro měření tréninkové zátěže i navigaci.

Hrubíšek, I. (1994). *Horské kolo od A do Z. Praha: Sobotáles.*

Příručka uvádí vše o horském kole a horské cyklistice od historie přes typologii a anatomii horského kola, až po pokyny pro jeho nákup a hlavní zásady techniky jízdy. Ve stručnosti jsou popsány i výstroj a vybavení, údržba, seřizování a základní opravy horských kol.

Langmeier, J. & Krejčířová, D. (1998). *Vývojová psychologie. Praha: Grada.*

Tato kniha přináší hlavní poznatky o psychické ontogenezi člověka. Obsahuje ucelený teoretický základ oboru, a je proto již dlouhá léta základní učebnicí pro studenty na vysokých školách a studijním materiálem pro zájemce z řad psychologů, pedagogů, pediatrů, ale i zainteresovaných laiků. Publikace svou vyváženou koncepcí poskytuje komplexní pohled na problematiku psychického vývoje jedince.

2.2 Charakteristika, vznik a vývoj cykloturistiky

2.2.1 Charakteristika cykloturistiky

Cykloturistika je jedním z odvětví turistiky. Turistika je soubor činností, které se pojí s pobytem a pohybem v přírodě.

Pohyb v přírodě, turistika a další aktivity v přírodě jsou nezbytnou součástí sportu i tělesné výchovy. Aktivit a sportů, které se pojí s přírodou, je nepřeberné množství, které se neustále rozvíjí lidskou kreativitou a tím, jak dokážeme spojovat své oblíbené, ačkoli rozdílné, aktivity dohromady. Ať už je to spojení příjemné procházky přírodou s poznáváním nových a zajímavých míst, či některé z adrenalinových sportů, jako je např. freeskiiing, kde jde o sjezd na snowboardovém prkně v divoké přírodě nebo např. kiteboarding, kdy jde o spojení kytu, což je cca 7m tažný drak a sjezdu na prkně, popř. surfovém prkně na vodních vlnách, kdy se tento sport nazývá kitesurfing nebo landkiting, kdy jezdec jede po zemi na speciálním čtyř-kolečkovém prkně.

Celkově lze tělovýchovné a rekreační aktivity v přírodě dělit do tří skupin. Sport v přírodě (např. horolezectví, orientační běh, silniční cyklistika, MTB – horská kola, cyklokros, motocyklový sport, veslování, jachting, atd.), turistika (vysokohorská, pěší, lyžařská, cykloturistika, vodní turistika, turistika na koních, atd.), rekreace (pobyty v přírodě (táboření, cvičení v přírodě, hry v přírodě, procházky, houbaření, rybaření, myslivost, atd.), (Neuman, 2000).

Turistika obsahuje tři složky. Složku fyzickou, odborně technickou a kulturně poznávací. Fyzická složka zahrnuje tělesnou schopnost, připravenost a dovednost potřebnou k výkonu konkrétního druhu turistiky. Jiné předpoklady jsou u vodní turistiky než např. u turistiky pěší. Nejinak je to u odborně technické složky, která obsahuje poznatky, dovednosti a návyky, které jsou nezbytné ke správnému a bezpečnému pohybu v přírodě. Například cykloturista musí znát mechanické parametry jízdního kola, měl by ovládat základní údržbu a jednoduché opravy atd. Kulturně poznávací složka obsahuje pozorování a poznávání přírody (krajina a rostliny, přírodní, umělecké a historické památky atd.).

Dále se zaměříme na samotnou cykloturistiku. Kolo se hojně využívá v každodenním životě, např. ve městech, kde slouží k rychlejšímu a hlavně šetrnějšímu způsobu, jak cestovat na krátkých traťových úsecích, např. při cestě do zaměstnání, školy apod. Také v souvislosti s návratem člověka do přírody, kdy nám kolo poskytuje aktivní pohyb spojený s intenzivním vnímáním okolního prostředí, bez nějakého jeho

narušování. Dosud u nás není dostatek cyklostezek, a proto přetrvává problém bezpečnosti cyklisty při pohybu na frekventovaných cestách.

„Obvykle se chápe cyklistika jako sportovní odvětví, a nejvíce jako silniční disciplína. Anglicky „cycling“ nebo francouzský výraz „le cyclisme“ vyjadřuje asi české „ježdění na kole“ a zahrnuje všechny stránky využívání kola. Můžeme tedy i u nás pod pojmem „cyklistika“ chápat nejen sportovní, ale i turistickou, rekreační, dětskou, užitkovou i dopravní funkci jízdního kola. Pro turistické využití kola se běžně používá termín cykloturistika. Při ní je významná kulturně poznávací činnost, která ji odlišuje od rekreačních i sportovních forem využívání kola“ (Neuman, 2000).

Cyklistika zahrnuje několik disciplín (Neuman, 2000):

Silniční cyklistika (časovky) - jízda na čas, jednorázové závody, kritéria, etapové závody.

Dráhová c. - sprint, stíhací závody jednotlivců nebo družstev a také bodovací závody jednotlivců a dvojic atd.

Cyklokros - jde o závod, přibližně na 2 - 3 km na terénním okruhu bez velkých převýšení.

MTB (mountain bike) - zde je trať dlouhá 5 - 10 km a jede se v náročném terénu.

BMX (bicykl moto cross) - ustoupil do pozadí po vzniku MTB. Tyto soutěže se jezdí vyřazovacími rozjížděkami na dráze podobné motokrosové, avšak s menšími členitostmi a nejvíce v dětských a mládežnických kategoriích.

Cyklotrial - soutěží se v překonávání extrémně obtížné dráhy, jak v terénu, tak v hale.

Freestyle - jde o akrobacii a skoky na upravených BMX kolech.

Cyklistika je spojena s řadou nezbytných dovedností a znalostí, jako je informovanost o dopravních předpisech a dopravním značení a samozřejmě i ovládání samotného kola, co se týče zručnosti jízdy a jeho údržby. Důležité je také vědět, že „není kolo jako kolo“. Máme několik druhů kol - silniční, trekkingové, crossové a horské kolo. Jejich bližšímu popisu se budeme věnovat v kapitole o rámu kola.

2.2.2 Historie cykloturistiky

"Kolo člověk vymyslel někdy kolem roku 3500 př. n. l. v Sumeru, vyspělé civilizaci, která žila v oblasti dnešního Iráku. Sumeřané zkonstruovali kolo jako část vozu, nikoli jako jednostopé vozidlo. K sestrojení vozidla podobného kolu a poháněného odrazem lidských nohou od země došlo pravděpodobně již ve starověkém Egyptě. Mohli bychom hledat důvody, proč podobný projekt uvedli do života až lidé 19. století. Zřejmě ani návrhy geniálního středověkého myslitele a umělce Leonarda da Vinci nebyly ve své době životaschopné, protože cesty byly špatné, kůň nebo mezek celkem dostupný a lidská chůze rychlejší. Těžko tedy můžeme říct, že velociped pochází až z 19. století - století objevů. Byl v něm však zcela jistě patentován (1818). "Rychlonoh" německého barona Draise s řiditelným předním kolem opatřil v roce 1861 klikami s pedály na předním kole Pařížan Ernest Michaux, propagací toho stroje na Světové výstavě v Paříži definitivně otevřel kolu cestu do světa a Francii udělil titul "kolébka cykloturistiky". Rozvoj závodění na kole vedl v první polovině 70. let 19. století ke konstrukci vysokých kol. Anglie také vyvedla technický vývoj bicyklu z této slepé uličky - v roce 1885 bylo na světě kolo ne nepodobné dnešnímu. Na takových, již bezpečně nízkých kolech jeli ti báječní muži první ročník etapového závodu Tour de France v roce 1903. V průběhu století válek se kolo také dostalo do výzbroje armád. Svou nenahraditelnost však prokázalo jako lidový dopravní prostředek, který nepotřebuje benzín. Stále se zdokonalovaly součástky a materiály, v posledních dvaceti letech do té míry, že by se na kole dalo jezdit i po starověkých sumerských cestách nebo po Měsíci" (Šafránek, 2000, s. 17).

2.2.3 Význam cykloturistiky v dětství

Cykloturistika v dětství má hned několik významů. Nejen, že dochází k vývoji tělesné zdatnosti a obratnosti, ale také ke kulturně poznávací činnosti, návyku pravidelného pohybu na čerstvém vzduchu. Cykloturistika má i výchovný ráz, jelikož se dítě již od malička učí respektovat a znát daná pravidla (dopravní předpisy). A v neposlední řadě je vhodná i pro rozvoj a utužování sociálních vztahů a vazeb např. s rodiči, se kterými dítě na kole jezdí.

2.3 Teorie a didaktika cykloturistiky

2.3.1 Parametry jízdního kola

"První kolo obvykle vybírají rodiče. Volba je to důležitá, protože první špatné zkušenosti spojené s jízdou na kole mohou vést přinejmenším k oddálení času, kdy si dítě najde cestu ke kolu. Nejmenší vyráběná kola mají obvykle ráfky o průměru 10 a 12 palců. Většina výrobců je dodává s přídatnými opěrnými kolečky k zadnímu kolu. Pokud však chceme dítě naučit v krátkém čase jezdit samostatně, opěrná kolečka nepoužíváme. První kolo musí být tak velké, aby při nejnižším nastavení výšky sedla dítě dosáhlo celým chodidlem na zem. Když dítě povyroste a při maximálním ještě bezpečném vytažení sedla (alespoň 6 cm sedlovky musí být zasunuto v rámu) má nohy položené na zem pokrčené, je třeba koupit větší kolo (14 - 16 palců). V této fázi již může dítě zvládnout jízdu na větší vzdálenost, a proto raději volíme kolo s užšími plášti a s brzdou, kterou může po delší dobu ovládat i malá a slabá dětská ruka. Pokud není zadní kolo vybavené torpédem s protišlapací brzdou, platí to dvojnásob pro obě ráfkové brzdy" (Šafránek, 2000).

Sedlo

Sedlo je upevněno na kovové trubce, které se říká sedlovka, která umožňuje správné nastavení výšky i sklonu sedla.

"Nastavení sedla má několik možností. Nejjednodušeji se provádí při jízdě na trenažéru, kdy jedinec má i obuv, kterou bude při jízdě na kole používat. Jezdec usedne na kolo, paty volně spustí na pedály a „šlape pozpátku“. Paty po celou dobu nesmí opustit pedály. Důležité je kontrolovat, aby při pohybu nedocházelo k pohybu navíc, pohyb boků ze strany na stranu. Noha by měla být mírně pokrčena v koleni. Při nastavování sedla dbáme na to, aby bylo koleno vertikálně nad osou pedálu a kliky vodorovně se zemí. Toto je první pravidlo, díky kterému je tělesná váha rovnoměrně rozložena a tak je efektivní i samotný proces šlapání. Sedlo by mělo být ve vodorovné poloze, i když mírný sklon dopředu či dozadu se nedá považovat za špatný. Avšak dbáme, aby sklon nebyl příliš dozadu, což by způsobovalo nadměrnou zátěž bederní části páteře a naopak přílišný náklon vpřed by snižoval stabilitu v sedle a způsoboval nadměrnou zátěž horních končetin, především zápěstí. Chodidlo je ve správné poloze v případě, že je nejširší část chodidla nad osou pedálu. Další částí správného posedu je

poloha trupu. Trup cyklisty by měl vytvářet uvolněný oblouk, tzv. „luk“ nad středovou trubkou. Celá horní polovina těla by při vykonávaném pohybu neměla konat žádný pohyb. Celá váha jezdce by měla spočívat v sedle, měl by mít pocit, že pracují pouze dolní končetiny. Ověřit si to můžeme tak, že při jízdě po rovině sundáme nohy ze šlapek a následně je vrátíme zpět, aniž bychom na ně přenesly váhu a opět začneme volně otáčet klikami. Že tělo nespočívá celou vahou v sedle, poznáme dle charakteristického „poskakování“ a rychlou unavitelností nohou. Ruce drží řídítka volně, ne křečovitě. Lokty směřují šikmo vně dozadu. Ramena jsou uvolněná, ale netlačíme je dopředu, nesmějí stlačovat hrudník a tak bránit volnému dýchání. Stehna jsou v rovnoběžném postavení společně s podélnou osou kola a kolena jakoby tlačíme dovnitř, to samé platí pro chodidla. Častou chybou je, že jsou kolena „vyvrácena“ od vodorovné trubky rámu, stejně jako špičky. Je tedy naprosto vhodné využívat spojení tretry s pedálem pomocí systému LOOK nebo SPD, které toto postavení chodidel vylučují" (Landa, 2005).

Rám

"Rám - základní část kola, která určuje jeho velikost a pevnost. Má stejnou funkci jako kostra u člověka" (Šafránek, 2005).

"Máme několik druhů kol, která se navzájem liší a to tak, aby nejlépe odpovídala terénním podmínkám, po kterých se budou pohybovat. Silniční kolo je samozřejmě uzpůsobené pro jízdu po rovném terénu, tedy silnici. Trekkingové kolo je spojením nejlepších vlastností kola silničního a horského. Crossové kolo je velmi podobné kolu trekkingového, ale je více uzpůsobené pro jízdu v terénu. A nakonec máme kolo horské, které je uzpůsobeno pro jízdu v terénu (Neuman, 2000).

Brzdy

Brzdy slouží k částečnému snižování rychlosti až k úplnému zastavení. Brzd je několik typů. Torpédovou neboli protišlapací brzdu mívají dětská kola. Šlapeme-li dopředu, jedeme, šlapeme-li dozadu, brzdíme. Čelist'ové brzdy najdeme u větších kol. Zmáčkne-li páčku na pravé straně řidítek, zabrzdíme zadním kolem, páčkou na levé straně zabrzdíme předním kolem. Páčka zatáhne za lanko, brzdové špalíky se přitisknou na kolo a tak ho zastaví. Většinou se brzdí zadním kolem. Přední brzda je nebezpečnější, mohli bychom přeletět dopředu přes řídítka.

Dalším typem jsou brzdy bubnové. "Pro tyto brzdy je typický malý kovový disk o průměru cca 10 cm, který je uvnitř kola a kolem něj plechový "bubínek", připomínající torpédo z dřívějších dob. Jsou odolné vůči blátu a vodě, zprohýbání kola (osmička) i proti nešetrnému zacházení. Brzdí uspokojivě, lépe než věčka a hůř než disky" (Brzdy, 2010).

"Posledním typem jsou brzdy kotoučové, které fungují tak, že je ke kolu pevně připevněn ocelový disk o průměru cca 13 cm, který se otáčí spolu s ním. Na rámu nebo vidlici jsou nasazeny ocelové čelisti, které disk obepínají. Když zmáčknete brzdu, čelisti scvaknou točící se disk a tím ho brzdí. Je to podobné jako u věčkových brzd, akorát že celý princip je v malém a především se brzdí kov na kov (kovové písky, kovový disk) a ne guma na kov. Protože jsou styčné plochy vždycky výborně vyleštěné a vysoce přílnavé, je při stejné síle mačkání páčky dosaženo výrazně silnějšího brzdění než u věček. Mají dva typy: *lankové* - přenášejí sílu z páčky na řídítkách pomocí klasického ocelového lanka. Jsou odolné vůči hrubšímu zacházení, pádům, dekompresi v letadle, dají se na kolena opravovat a seřizovat. Jsou levnější než hydraulické. *Hydraulické* - přenášejí sílu z páčky pomocí tlakových hadiček s olejem. Brzdí lépe (nemají ztráty síly kvůli tření), ale musejí se čas od času odzdušnit a jsou náchylné na netěsnění. Jsou do jisté míry nevyzpytatelné" (Brzdy na kolo, 2010).

V dnešní době máme několik možností, jaké brzdy si pořídit. Ale nemůžeme si pořídit, jaké chceme, správná volba brzd se samozřejmě odvíjí od typu kola a to od typu terénu, ve kterém se budeme pohybovat.

Převody

S převody se na úplně prvních kolech nesetkáme, dělají se až na kolech pro starší děti a dospělé. Slouží k snazšímu zvládnutí jednotlivých členitostí terénu. Máme převody na přední kolo, kde bývají nejčastěji tři a převody na zadní kolo, kde se setkáme většinou přibližně s 6 převodovými koly.

"Zařízení, převádějící sílu našich nohou na obvod poháněného - zadního kola. Jsou to tedy pedály, kliky, ozubený převodník, řetěz a ozubené kolečko na náboji zadního kola -postorek." Každý, kdo na kole alespoň občas jezdí, ví, že by se řetěz při jízdě neměl příliš křížit, protože dochází ke zbytečnému a nadměrnému opotřebování zubů na pastorkách i převodníku. Tomu se vyhneme kombinováním převodů na předních a zadních převodnicích. Jaroslav Cihlář ve své knize Cyklistika pro každého

uvádí vhodnou kombinaci vnějšího převodníku s vnějšími 2 - 4 kolečky na zadním náboji, a stejně tak vnitřní převodník v kombinaci s 2 - 4 kolečky vnitřními. Ke změně převodů používáme měniče převodů - přední a zadní, kterým se také říká přehazovačky. Máme různé mechanismy, které se od sebe vzhledem k jejich ovládní liší, ale jejich princip funguje pořád stejně. Ovládají se páčkami na řidítkách a k samotnému převodu dochází pomocí ocelových lanek. Řadící páčky fungují na dvou principech. Buď jako otočné řadící rukojeti nebo jako páčková řadící rukojet (Cihlář, 1991).

Řidítka

Řidítka slouží jezdcí jako opora a ovládá tak směr jízdy. Jelikož má jezdec držet řidítka v obou rukách, je ovládní kola, stejně jako v autě u volantu, v blízkosti řidítek. Na řidítkách jsou umístěny brzdící páčky, ovládní převodu, světlo, zvonek.

Pedály

Pedály společně s klikami rozpoohybujeme celý mechanismus kola. Pedály mohou být vyrobeny v různých velikostech i z různých materiálů. Dále se vyrábějí speciální pedály určené pro speciální cyklistickou obuv s tzv. zámky, které přesně odpovídají pedálům.

Při výběru pedálů máme základní možnosti, které nám určují další atributy výběru. Můžeme zvolit klipsy, ke kterým patří i speciální cyklistická obuv, a která zajišťuje správný pohyb. Nebo bez klipsen, kde vybíráme pedály dle materiálu, ze kterého jsou vyrobeny (plast/ kov). V minulosti byla velice moderní možnost využití řemínků. Ta však není aktivními jezdci tak moc využívána. V případě, že se jezdec rozhodne pro jízdu bez klipsen, je zapotřebí dodržovat polohu chodidla na pedálu a jeho pohyb stejně jako při jízdě s klipsami. A samozřejmě i cyklistika je sport, a proto je nutné využívat pohodlnou sportovní obuv s gumovou podrážkou, která nebude klouzat z pedálu. Momentálně stojí na hierarchii pedálů nejvýše tzv. nášlapný pedál.

Přilba

Jelikož je cyklistická přilba nedílnou součástí každého malého cyklisty, může se stát, že se spousta rodičů setkává s problémem, jaká je správná přilba pro jejich potomka a jaké předpoklady má správná helma splňovat. Je důležité, aby rodiče výběr helmy prováděli společně s dítětem. Pokud se dítě spolupodílí na výběru helmy, kdy

bude helma splňovat potřebné parametry, bude dítěti dobře sedět a bude se mu i líbit, bude ji rádo nosit a tím chránit své zdraví a bezpečí. Také je vhodné, aby rodič nebo dospělý, který dítě učí jízdě na kole, šel dítěti příkladem a helmu taktéž nosil.

"Co musí helma splňovat:

- Přilba musí pevně přilehnout k hlavě. Musí sedět příjemně, ale ne těsně.
- Nesmí se při jakémkoliv pohybu zkoušejícího posunovat do čela nebo týlu jeho hlavy.
- Řemen s uzávěrem se nesmí zařezávat do krku, ani tlačit. Přesto však musí pod bradou pevně sedět.
- Uzávěr nesmí v žádném případě zacvaknout kůži mezi bradou a hrdlem.
- Řemen, který by vedl přes bradu, může způsobit nečekaný pád přilby z hlavy.
- Polštářování řemenů pod bradou je u cyklistických přileb zakázáno.
- Závěr řemenu se má otevírat pouze pomocí jedné ruky.
- Přilba nesmí zakrývat uši. Dobře slyšet je při jízdě na kole životně důležité!
- Odvětrávací otvory (drážky) mají být dostatečně široké, aby zaručovaly dobrou cirkulaci vzduchu.
- Je-li uvnitř přilby textilní výplň, je dobré se zajímat o její údržbu. Hygienická stránka se nemá zanedbávat.
- Součástí cyklistické přilby by vždy měl být návod nejenom k jejímu používání, ale i k údržbě. Návod by měl být v českém jazyce.
- Ujistěte se, že se přilba dítěti líbí.
- Je mnohem snazší přimět dítě, aby nosilo přilbu, když ji samo pomáhalo vybírat a má ji rádo" (S dětmi na kole, 2012).

Jelikož dítě roste, musíme počítat s tím, že za nějaký čas musíme helmu vyměnit za větší. Dětská hlava však neroste tak rychle jako ruce nebo nohy a čas pro výměnu se dá také oddálit koupí helmy s částečným nastavením velikosti.

Pro dobré odvětrávání a zabránění tak přehřátí hlavy při dlouhých jízdách nebo za horkých dnů je vhodné mít v helmě větrací průduchy. Přilba musí v první řadě, dítěti dobře sedět na hlavě. Vyrábějí se v běžných velikostech S - XL. Dítě již od počátku vedeme k dobrému vztahu k nošení přilby, že jde o běžnou věc a tím mu vytváříme správné návyky i do dospělosti, kde je helma taktéž vhodná. Je důležité naučit dítě se o helmu správně starat, jak ji čistit a jak ji ukládat. V žádném případě nenecháme dítě

s helmou házet či do ní kopat. Ohrožujeme tak její správnou funkčnost a dřívější opotřebení.

"A jaké tedy budeme potřebovat pro údržbu jízdního kola nářadí? Specializované upínáky a seřizovací pomůcky asi necháme na odborný servis. Pro běžnou jízdu a případnou údržbu kola bychom ale měli mít základní nářadí. Do této sady patří stranový klíč 9 mm, 10 mm a 15 mm, a to nejlépe v tenčím provedení, imbusový klíč 3, 4, 5, 6 a 8 mm, šroubovák plochý a křížový, kombinované kleště, souprava na lepení duše, montážní páky a také pumpička. V prodejnách, které se specializují na prodej jízdních kol, najdeme nejrůznější sady nářadí, které by měly obsahovat to nejdůležitější, co budeme potřebovat. A samozřejmě nám zde odborníci většinou poradí, co je potřeba zakoupit. Ceny za nářadí se většinou pohybují v řádu několika stokorun, v případě luxusnějšího vybavení pak v tisícikorunách" (Péče o jízdní kolo, 2012).

2.4 Výběr kola a dětského kola

Výběr kola není jednoduchý a je také důležité myslet na to, že by nám mělo nějakou dobu vydržet.

Při výběru kola musíme uvážit tyto aspekty:

- "1. K čemu ho budu používat?
2. Jaké rozměry a konstrukce kola odpovídají mé váze a výšce?
3. Kolik hodlám do kola investovat?" (Cihlář, 1991, s 40).

Samozřejmě také musíme brát v potaz, kdo bude kolo užívat. Při výběru kola pro dospělého zohledňujeme jiné aspekty než při výběru kola pro dítě. A stejně tak bereme na vědomí, za jakým účelem kolo vybíráme, protože od cyklistické disciplíny se odvíjí stavba a typ kola.

"Pro výběr správné velikosti dětského jízdního kola existují tabulky. Záleží na zdroji, odkud čerpáte, některé tabulky se od sebe mírně liší. Proto je nejlepším řešením vzít s sebou dítě, pro které je kolo určeno, do obchodu a pomocí zkušeného a odborně vzdělaného prodavače vybrat to správné kolo. Jednotlivá dětská kola různých velikostí se liší nejen průměry kol, ale také výškou rámu, řídítek anebo vzdáleností šlapadel od země. Kola pro menší děti (velikost 12 – 16“, věk v průměru 3 – 7 let) by měla mít kryt na řetěz v celém jeho průběhu a odnímatelná balanční kolečka, která lze u některých

modelů nastavovat výškově (s tím, jak se dítě na kole zlepšuje) a nakonec je i odmontovat. Navíc kromě přední ráfkové brzdy mívají tato kola také zadní protisměrnou brzdou (torpédo) – na páku na řidítkách může totiž být pro dítě náročnější dosáhnout a také nemá ve svých malých ručkách dostatek potřebné síly ke zmáčknutí páky. Řidítka i sedlo bývají nastavitelné. Právě na kola nejmenších velikostí (tj. 12 a 14“) jsou zaměřeny nejpřísnější normy, které stanovují mimo stavbu kola také jeho základní bezpečnostní doplňky. Předškoláci a školáci od přibližně šesti let věku již mohou díky své tělesné výšce jezdit i na větších bicyklech s průměrem kol od 20“. Předpokládá se u nich, že již mají s jízdou na kole zkušenosti a zvládají jízdu bez balančních koleček. Taková kola mívají většinou ráfkové čelist'ové brzdy na předním i zadním kole a objevují se u nich i přehazovačky pro snadnější jízdu do kopce. U větších jízdních kol s průměrem kol 24“, která jsou určena pro děti vysoké 130 a více centimetrů, již kromě přehazovačky najdeme i přesmykače, čímž výrazně naroste škála možných převodů a uplatnění kola. Dražší kola této kategorie již nabízejí i odpruženou vidlici" (Jak velké kolo, 2012).

Orientační tabulka velikostí (Jak velké kolo, 2012):

Velikost kol	Věk dítěte	Výška dítěte	Délka dolních končetin	Nosnost kola
12“	3 - 5 let	90 – 110 cm	35 – 42 cm	50 kg
16“	5 – 7 let	110 – 125 cm	45 – 55 cm	50 kg
20“	7 – 9 let	125 – 135 cm	55 – 65 cm	80 kg
24“	8 – 10 let	130 – 150 cm	60 – 75 cm	100 kg

Technické požadavky na jízdní kola, popotahová vozidla a ruční vozíky v příloze č. 1.

2.5 Charakteristika období mladšího školního věku

"Toto období je označeno věkem 6/7 let, kdy dítě zahajuje školní docházku, do 11/12 let, kdy začíná období pohlavního dospívání s prvními psychickými projevy dospívání a dítě ukončuje 1. stupeň ZŠ. Psychoanalýza označuje toto období jako období latence. Je to věk střízlivého realismu. Dítě má potřebu poznat okolní svět a věci v něm „doopravdy“. Tento charakteristický rys můžeme pozorovat ve všech projevech dítěte (ve hře, v kresbě i písemném projevu i v literárních zájmech). Dítě začíná projevovat zájem o literaturu, která ho může nějakým způsobem seznámit a objasnit mu

určitá prostředí, vývoj, funkci určitých technických vynálezů, historii atd. Upřednostňuje realistické provedení ilustrací, které mu napomáhají při učení a poznávání. Zpočátku je dítě ve fázi naivního realismu, kdy je závislý na tom, co sdělí autority. Následuje období kritického realismu, který ohlašuje nástup dospívání, dítě se stává více kritickým vůči svému okolí, světu a samozřejmě i lidem. Dítě je v této fázi velmi aktivní, nehledě na to, zda ho autority podporují či nikoli, snaží se prozkoumávat věci skutečnou, reálnou činností. V pozdějším věku jsou již schopné prozkoumávat jen ve své mysli" (Langmeier & Krejčířová, 1998).

Vývoj základních schopností a dovedností

"Vývoj pohybových a ostatních schopností je do značné míry závislý na tělesném vývoji a růstu. V tomto období má rovnoměrný, plynulý průběh, ale většinou je na počátku a na konci o něco rychlejší. Ovšem i v tomto musíme brát na vědomí individuálnost vývoje každého jedince a proto se mohou vyskytnout i výjimky, které toto tvrzení nepotvrzují. V průběhu tohoto období se významně rozvíjí jemná i hrubá motorika. Zrychlují se pohyby, zvětšuje se svalová síla a hlavně se zlepšuje koordinace všech pohybů celého těla. S tím je spojen zvýšený zájem o sport jako takový a pohybové aktivity, které vyžadují obratnost, vytrvalost a sílu. Zpočátku pohyby směřují do ramenního a loketního kloubu a po dalším procvičování dochází ke zlepšování a zpřesňování jemné motoriky zápěstí a prstů. Samozřejmě je důležité zprostředkovávat dětem příležitosti, při kterých mají možnost se rozvíjet a procvičovat. V případě, že děti budeme podporovat, můžeme očekávat rychlejší a diferencovanější vzestup schopností. Můžeme pozorovat rozdíly mezi dívkami a chlapci, protože jejich pohybové zájmy směřují do jiných oblastí, ale také můžeme pozorovat rozdíly mezi jednotlivými dětmi a to vzhledem k tomu, do jaké míry jsou podněcovány k pohybu mimo školní docházku svými rodiči či opatrovníky. Důležité je neopomenout motivaci, děti jsou vnitřně motivovány touhou po pohybu, ale je vhodné použít vnější motivaci. Dítě ve školním věku si je už vědomo svých zdarů i nezdarů a dokáže do určité míry ohodnotit své schopnosti a dovednosti, které má možnost porovnávat s výkony vrstevníků. Je všeobecně známo, že tělesná proporce a schopnosti mají vliv na postavení dítěte ve skupině" (Langmeier & Krejčířová, 1998).

Smyslové vnímání

"Smyslové vnímání je další důležitou složkou senzomotorické aktivity, která se soustavně vyvíjí. Ve školním věku dochází u smyslového vnímání, především u zrakového a sluchového, k významnému zlepšení. Dítě se stává vytrvalejším, pozornějším, zvědavějším s potřebou vše podrobněji zkoumat. Stává se dobrým a postupem času i kritičtějším pozorovatelem. Nevnímá věci jako celek, ale má tendence je prozkoumat do nejmenších detailů. Vnímání se tak stává cílevědomým pozorováním" (Langmeier & Krejčířová, 1998).

Emoční vývoj

"Emoční vývoj a socializace se výrazně rozvíjí s nástupem dítěte do školy. Vzorem chování pro něj nejsou už jen rodiče, ale i učitelé a spolužáci. Skupina spolužáků dává dítěti příležitost k četnějším a rozličnějším interakcím, co se týče sociální reaktivity. Je samozřejmostí, že dětská reakce na vrstevníka je jiná než reakce na dospělého. Jen mezi dětmi se jedinec může naučit sociálním reakcím, jako je např. pomoc slabšímu, spolupráce, soutěživost. Již v předškolním věku se u dětí projevuje jistá hierarchie. Některé děti jsou dominantnější, jiné se zase raději podřizují a dají se raději vést. Tyto rozdíly se ve škole dále rozvíjejí. Je to přirozený proces, ale vnímavý učitel musí rozpoznat rozdíl mezi přirozenou dominancí a extrémní panovačností. Emoční vývoj a schopnost seberegulace se v průběhu školní docházky zvyšuje. Školní děti s dobrou emoční kompetencí jsou si dobře vědomy vlastních pocitů i emocí druhých lidí, vyjadřují své prožitky přiměřeným způsobem a jsou schopny své pocity kontrolovat a regulovat podle okamžité situace tak, aby to zvládnutí přítomného problému usnadnilo. Emoční kompetence pak má velký vliv i na úspěšnost dítěte nejen v sociální interakci, ale i v jiných oblastech, např. při zvládnutí školních nároků" (Langmeier & Krejčířová, 1998, s. 128).

Sociální vývoj

"Vývoj sociálních kontrol a hodnotové orientace byl započat již v předškolním věku. Dítě při nástupu do školy má zvnitřněné elementární normy, sociální chování a základní hodnoty. Avšak sociální kontroly i hodnoty jsou velmi nestálé a závislé na aktuální situaci, na okamžitých potřebách dítěte a na postoji dospělých autorit. Vnitřní kontroly jsou zpočátku velmi nepevné a musí být neustále podporovány zvnějšku.

Teprve s postupem školní docházky se začínají tyto oblasti chování stabilizovat" (Langmeier & Krejčířová, 1998).

Morální vývoj

"Morální vědomí a jednání je do nástupu do školy zcela závislé na jednání dospělých. Dítě si je utváří na základě dospělých, co je podle nich dobré a co špatné. Piaget ji nazval heteronomní, tj. je určována dospělými, jejich příkazy a zákazy. Kolem 7/8 roku života dítěte se stává autonomní, už samo rozhoduje o správném a nesprávném chování. Dítě ovšem považuje stanovené zásady za striktní a platící pro všechny za všech okolností. Až kolem 11/12 let dítě začíná brát v úvahu i motivy jednání. Bere ohled na vnitřní i vnější faktory dané situace. Zatímco na začátku školní docházky je pro dítě, vedle rodičů určujícím modelem hodnocení učitelka, v dalších letech školního období stále roste vliv dětské skupiny. Ta také zprostředkuje sociální normy a hodnoty, které nemusí nutně souhlasit s normami a hodnotami dospělých. Konflikt mezi skupinovou morálkou a mravními hodnotami a normami dospělých (rodičů, učitelů) bývá zprvu řešen ve prospěch morálky autoritativních postav, ale později - zejména pak v období dospívání - nezřídka převáží vliv skupiny. Ve školním věku také dochází k rozvíjení další složky socializačního procesu, tj. osvojování sociálních rolí - vzorců chování, které jsou od určitého jedince v určité chvíli očekávány. Dítě se u sebe dostává do role žáka, spolužáka, ale setkává se i s jinými lidmi, kteří zastávají role učitele, ředitele školy a ostatní zaměstnanci školy, starší a mladší spolužáci. Dochází však k upevňování sexuálních rolí (od muže se v naší společnosti očekává poněkud jiné chování než od ženy, ačkoli v dnešní době již hranice mezi pohlavími není tak výrazná). Právě ze všech těchto rolí, které se dítě učí ovládat, se vyvíjí i jeho sebepojetí a sebehodnocení" (Langmeier & Krejčířová, 1998).

"Nejdůležitější činností pro poznávání světa věcí i začlenění do lidského společenství byla v předškolním věku hra; nyní je to vedle ní skutečná práce" (Langmeier & Krejčířová, 1998).

Vše si samostatně vyzkoušet, prověřit, osahat. Ovšem nesmíme zcela zapomenout na hru a věnovat se pouze práci. Hra byla nejdominantnější v předškolním věku, ale ani ve školním věku na ni nesmíme zapomínat. Dokáže děti nejen výborně

motivovat, ale dokáže je pohlit, a pokud je dobře vymyšlená, naučí se díky ní děti více než pouhým memorováním.

2.6 Vymezení Rámcového vzdělávacího programu pro ZŠ

Vymezení Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání v systému kurikulárních dokumentů.

"Byl zaveden nový systém kurikulárních dokumentů pro vzdělávání žáků od 3 do 19 let. Kurikulární dokumenty jsou vytvářeny na dvou úrovních- státní a školní. Státní úroveň představují Národní program vzdělávání a rámcové vzdělávací programy (dále jen RVP). Národní program vzdělávání vymezuje počáteční vzdělávání jako celek. RVP vymezují závazné rámce vzdělávání pro jeho jednotlivé etapy - předškolní, základní a střední vzdělávání. Školní úroveň představují školní vzdělávací programy (dále jen ŠVP), podle nichž se uskutečňuje vzdělávání na jednotlivých školách. ŠVP si vytváří každá škola sama, podle zásad stanovených v příslušném RVP, dle svých individuálních možností" (Rámcový vzdělávací program, 2009).

Dále se budeme věnovat jen části RVP, kde se zaměříme na pojetí výuky dopravní výchovy. Ta je obsažena ve vzdělávacím oboru *Člověk a jeho svět*, který je členěn do pěti tematických celků a dopravní výchova je obsažena v tematickém okruhu *Místo, kde žijeme*. V tematickém okruhu *Místo, kde žijeme* se žáci učí na základě poznávání nejbližšího okolí, vztahů a souvislostí v něm chápat organizaci života v rodině, ve škole, v obci, ve společnosti. Učí se do tohoto každodenního života vstupovat s vlastní aktivitou a představami, hledat nové i zajímavé věci a bezpečně se v tomto světě pohybovat. Důraz je kladen na dopravní výchovu, praktické poznávání místních a regionálních skutečností a na utváření přímých zkušeností žáků. Různé činnosti a úkoly by měly přirozeným způsobem probudit v žácích kladný vztah k místu jejich bydliště, postupně rozvíjet jejich národní cítění a vztah k naší zemi (Rámcově vzdělávací program, 2009).

Každý vzdělávací obsah edukačních oborů je tvořen očekávanými výstupy a učivem. V rámci 1. stupně je vzdělávací obsah dále členěn na 1. období (1. až 3. ročník) a 2. období (4. až 5. ročník). Toto rozdělení má školám usnadnit distribuci vzdělávacího obsahu do jednotlivých ročníků.

2.6.1 Očekávané výstupy

Očekávané výstupy mají činnostní povahu, jsou prakticky zaměřené, využitelné v běžném životě a ověřitelné. Vymezuji předpokládanou způsobilost využívat osvojené učivo v praktických situacích a v běžném životě. RVP ZV stanovuje očekávané výstupy na konci 3. ročníku (1. období) jako orientační (nezávazné) a na konci 5. ročníku (2. období) a 9. ročníku jako závazné. Učivo je v RVP ZV strukturováno do jednotlivých tematických okruhů (témat, činností) a je chápáno jako prostředek k dosažení očekávaných výstupů. Pro svoji informativní a formativní funkci tvoří nezbytnou součást vzdělávacího obsahu. Učivo, vymezené v RVP ZV, je doporučeno školám k distribuci a k dalšímu rozpracování do jednotlivých ročníků nebo delších časových úseků. Na úrovni ŠVP se stává učivo závazné.

Vzdělávací obsah jednotlivých vzdělávacích oborů škola rozčlení do vyučovacích předmětů a rozpracuje, případně doplní v učebních osnovách podle potřeb, zájmů, zaměření a nadání žáků tak, aby bylo zaručeno směřování k rozvoji klíčových kompetencí.

2.6.2 Klíčové kompetence

Klíčové kompetence představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní rozvoj a uplatnění každého člena společnosti. Smyslem a cílem vzdělávání je vybavit všechny žáky souborem klíčových kompetencí na úrovni, která je pro ně dosažitelná a připravit je tak na další vzdělávání a uplatnění ve společnosti.

Osvojování klíčových kompetencí je proces dlouhodobý a složitý, který má svůj počátek v předškolním vzdělávání, pokračuje v základním a středním vzdělávání a postupně se dotváří v dalším průběhu života. Klíčové kompetence nestojí vedle sebe izolovaně, různými způsoby se prolínají, jsou multifunkční, mají nadpředmětovou podobu a lze je získat vždy jen jako výsledek celkového procesu vzdělávání. Proto k jejich utváření a rozvíjení musí směřovat a přispívat veškerý vzdělávací obsah i aktivity a činnosti, které ve škole probíhají.

V etapě základního vzdělávání jsou za klíčové považovány: kompetence k učení; kompetence k řešení problémů; kompetence komunikativní; kompetence sociální a personální; kompetence občanské; kompetence pracovní.

2.6.3 Pojetí výuky dopravní výchovy v RVP

Učivo týkající se výuky dopravní výchovy, vzdělávacího oboru Člověk a jeho svět - Místo, kde žijeme, zahrnuje bezpečnou cestu do školy, tedy děti jako chodci. V části vzdělávacího oboru Člověk a jeho svět - Člověk a jeho zdraví je v učivu zahrnuto bezpečné chování v silničním provozu v roli chodce a cyklisty.

Dopravní výchova tedy nezasahuje pouze do výuky prvouky ve 3. ročníku nebo přírodovědy ve 4. - 5. ročníku, ale je samozřejmě spojena i s tělesnou výchovou, která je zařazena do vzdělávací oblasti Člověk a zdraví.

Jak jsme zmínili již výše, konkrétní zpracování ŠVP jednotlivých škol se může částečně lišit. Důležité jsou povinné výstupy v 5. ročníku, kde máme v RVP stanoveny poznatky, která musí žáci obsáhnout. Žáci v průběhu výuky na 1. stupni se učí, jak se mají chovat v pozici chodce nebo cyklisty, jaká pravidla v těchto dvou funkcích mají dodržovat, jak funguje silniční provoz a jaká má pravidla. Také se učí základní dopravní značky a jejich význam. Školy také často navštěvují dětská dopravní hřiště, kde děti dostávají základní informace a praktické zkušenosti pro pohyb v silničním provozu z pozice cyklisty. "Ministerstvo dopravy zpracovalo, ve spolupráci s BESIPem (organizace bezpečnosti silničního provozu v ČR), tematický plán na minimální rozsah požadovaných znalostí pravidel provozu na pozemní komunikaci k získání "průkazu cyklisty" pro žáky 4. tříd základních škol" (Dětská dopravní hřiště, 2012).

Děti se mohly s výukou dopravní výchovy setkat již v předškolní výchově, kdy si některé mateřské školy navrhly vlastní program dopravní výchovy. Jeden takový si zpracovala MŠ Nové Veselí - školička Kamarád.

Významnou institucí pro dopravní výchovu dětí, hned po primárním vlivu rodiny, jsou předškolní zařízení, která mohou dětem poskytnout v přiměřené šíři a hloubce jejich vývojové úrovni poučení k bezpečnému pohybu při sportovních aktivitách, hrách s míčem, pěší chůzi i na dětských jízdních prostředcích (koloběžky, trojkolky apod.). V mladším školním věku dominuje ve většině případů v dopravní výchově institucionální školní forma, těžící z principů vzdělávacího systému. Žáci v tomto věku se nejvhodněji učí správnému chování v dopravě inscenačními způsoby nebo metodami spočívajícími v otázkách, zaměřených na rozvoj strategického myšlení. Řeší modelové nebo animované problémy, hledají správná rozhodnutí a zaujímají důvodná stanoviska. Významné místo v dopravní výchově v tomto věku má praktický,

kvalifikovaně vedený cyklistický výcvik na dopravním hřišti i v reálných situacích provozu na silnici.

Ve vyšších ročnících základní školy se nabízí možnost vytěžit pro dopravní výchovu každé vhodné učivo, transformované do dopravně-analogických příkladů. V 11/12 letech se v žácích probouzejí výrazněji pocity partnerství, které mají v dopravě a při přípravě mladé generace na pozdější spoluvytvoření pozitivního dopravního klimatu velký význam. Kreativní pedagog toho jistě neopomene využít.

2.6.4 Význam dopravní výchovy pro konkrétní věkové skupiny

Počet usmrcených a zraněných účastníků silničního provozu je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat. Zvýšení ochrany dětí a žáků na pozemních komunikacích je jednou z priorit dopravní politiky Ministerstva dopravy ČR a je jí věnována speciální pozornost, stejně tomu tak je i u dalších subjektů, včetně nevládních organizací. "Šetření ukázalo, že zabývat se dopravní výchovou v předškolním věku považují z dvanácti sledovaných zemí za účelné pouze dvě, tj. 16,6 % dotázaných. Překvapuje, že i u věkové skupiny šesti až desetiletých dětí to jsou pouze čtyři země (33 %), které označují dopravní výchovu za tak závažnou v tomto věku, aby byla pro všechny žáky povinná. Teprve pro mládež ve věku 11 - 15 let je za povinnou považována již v devíti (75 %), za nepovinnou ve třech zemích (25 %). Pro mládež ve věku 16 - 18 let má být podle názoru pěti zemí (33 %) dopravní výchova povinnou a podle sedmi zemí (58,3 %) nepovinnou. Podle tohoto průzkumu tedy ve zkoumaných zemích dominuje názor, že příprava pro aktivní účast v dopravě kulminuje ve věku žáků druhého stupně základní školy" (Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách, 2012).

2.6.5 Metody výuky dopravní výchovy

Mezi nejčastější metody výuky dopravní výchovy patří frontální výuka ve škole, praktická a teoretická výuka na dopravních hřištích, hry a dramatizace různých dopravních situací, semináře, skupinové práce, dramatizace, pozorování a v neposlední řadě výcvik v reálném provozu.

Témata dopravní výchovy jsou v RVP ZV zpracována a vzhledem k tomu, že je problematika rozložena do několika vzdělávacích oblastí, může být koncepční příprava výuky pro učitele náročnější, proto MŠMT předložila materiál jako vhodnou pomůcku pro pedagogy k ucelené a efektivní realizaci dané problematiky. Návrhy cílů, dílčích výstupů a učiva jsou pouze doporučené. Je na každé škole, jak návrh využije pro úpravu svého ŠVP, pro plánování výuky a pro zajištění výsledků vzdělávání (Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách, 2012).

"Nezastupitelnou roli v této oblasti má škola. Je třeba si uvědomit, že žáci základních škol jsou účastníky silničního provozu a budoucími řidiči a právě u nich může začít možná náprava chování a návyků celé společnosti, které se mj. odrážejí v chování v silničním provozu. Žáci rovněž dokážou ovlivnit chování svých rodičů. Smrtelná a těžká zranění dětí poznamenávají život celých rodin na několik let či generací. Proto je v základních školách efektivní realizace témat týkajících se prevence bezpečnosti v silničním provozu obzvláště významná. Ministerstvo dopravy zajistilo zahájení kontinuální dopravní výchovy od rodiny po mateřské, základní a střední školy. Došlo také k rozvíjení a podpoře nových forem dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů. Byly zajištěny mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí, spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění jejich distribuce do škol a zdravotnických zařízení. V rámci prevence dětských úrazů v dopravě bylo přistoupeno k distribuci materiálů vydaných v minulých letech" (Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách, 2012).

Základním smyslem začlenění dopravní výchovy do výchovně-vzdělávacího procesu na 1. stupni ZŠ je zajistit pro žáky příležitost poznat, pochopit a přijmout faktickou i etickou stránku bezpečnosti v silničním provozu. Základním cílem zařazení dopravní výchovy do výuky je získání vědomostí, dovedností a návyků v oblasti bezpečného a ohleduplného chování v silničním provozu, přijetí etických norem chování, rozvoj klíčových kompetencí žáka s důrazem na rozvoj komunikace, sounáležitosti, úcty ke zdraví, odpovědnosti za zdraví a bezpečnost sebe i jiných. Dále jde o výchovu k toleranci a ohleduplnosti k ostatním. Dopravní výchova by měla mít kladný dopad na celoživotní učení dětí a vést následně ke snížení nehodovosti a rizikových situací v silničním provozu.

Oblast dopravní výchovy obsahuje pravidla silničního provozu a znalost dopravního značení. Pokud máme starší děti, které už dopravní výchovu absolvovaly v rámci výuky na základní škole, můžeme látku jen zopakovat např. pomocí hravého

testu či zábavného pracovního listu. Pokud naši studenti dopravní výchovu neabsolvovali, určitě výuku uděláme tak, aby děti bavila. Musíme děti dostatečně motivovat. Vše bude podrobně zpracováno později. Samozřejmě propojíme dopravní výchovu s praxí, což můžeme propojit s jízdou zručnosti, když uděláme improvizované dopravní hřiště nebo naši třídu vezmeme na skutečné dopravní hřiště v nejbližším městě. Ve známém prostředí bez provozu si ověřujeme jejich znalosti v praxi, a až s postupem času je můžeme vzít na delší vyjížďku, třeba i s možným výskytem nižšího dopravního provozu. Během počátečních kratších projížděk procvičujeme jízdu ve skupině, vhodné tempo, reakci na signály vedoucího, dopravní předpisy, jízdu do kopce a z kopce, zastavování atd. Delší vyjížďka lze spojit s cyklistickou naučnou stezkou.

V příloze č. 2 přikládám návrh na rozložení učiva a výstupy na 1. stupni ZŠ (Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách, 2012).

2.6.6 Koncept dopravní výchovy

Ministerstvo dopravy a BESIP společně s nakladatelstvím Fraus připravilo ucelený koncept dopravní výchovy pro děti a žáky od 3 do 18 let. Koncept je rozdělen do 3 částí: dopravní výchova pro MŠ, dopravní výchova pro 1. stupeň ZŠ, dopravní výchova pro 2. stupeň ZŠ. Pro jednotlivé stupně jsou připravené výukové materiály v tištěné i elektronické podobě. Vyhovují RVP a obsahují prvky v souladu s moderními trendy ve vzdělávání. Výukové materiály lze stáhnout a používat na moderních elektronických zařízeních (tablety, i-tabule, PC, notebooky), (Dopravní výchova interaktivně, 2012).

Webové stránky BESIPu poskytují mnoho materiálů určených nejen učitelům a dalším pedagogickým pracovníkům, ale i rodičům a široké veřejnosti. Poskytují důležité informace, co se týče chování v různých dopravních situacích, dopravních pravidel a předpisů. Ale i již zmíněných výukových materiálů a článků.

"Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (MŠMT) ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovalo tento materiál jako vhodnou pomůcku pro pedagogy k ucelené a efektivní realizaci problematiky dopravní výchovy na školách. Materiál nabízí pedagogům soubor základních pojmů z oblasti dopravní výchovy, návrh na rozložení učiva do jednotlivých ročníků základní školy včetně očekávaných výstupů, doporučené metody a formy práce, literaturu, pomůcky, nástin začlenění problematiky

v stávajícím Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání (RVP ZV), ale také návrh testových otázek pro jednotlivé ročníky základní školy. MŠMT považuje tento materiál za podklad pro učitele s ohledem na rozšíření tématu, které bude v RVP platné od školního roku 2013/14" (Dopravní výchova interaktivně, 2012).

"Začátek povinné školní docházky je první zásadní změnou v životě dítěte. Jednou z těch prvních povinností je samostatný pohyb v dopravě. Nejdříve nacvičenou cestou z domova do školy a zpět, postupně do různých zájmových kroužků, na sportoviště, za kamarády nebo na nákupy do centra města" (Bezpečí dítěte v dopravě, 2008).

Děti v mladším školním věku se postupně začínají osamostatňovat, jak v každodenních činnostech, jako je cesta do školy, na kroužek atd. tak i v jízdě na kole. Děti jsou ze zákona oprávněny samostatně vyjet na kole bez doprovodu ve věku 10 let. S tím je spojena nejen schopnost dítěte dobře ovládnout manipulaci, pohyb a rozličné situace při jízdě na kole, ale také se musí naučit pravidlům silničního provozu, řešení různých dopravních situací, ale i další vědomosti, které se týkají například správné výbavy a základní údržby kola. V době do 10 let věku dítěte musí výuka jízdy na kole probíhat pod dozorem osoby starší 15 let. Nejvhodnější formou výuky dětí jízdy na kole je výuka na dopravních hřištích pod dozorem kvalifikovaných lektorů.

Příloha č. 3: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (doplněn zákonem č. 60/2001 Sb., č. 478/2001 Sb., č. 62/2002 Sb., č. 311/2002 Sb., č. 320/2002 Sb., č. 436/2003 Sb., č. 53/2004 Sb., č. 229/2005 Sb., č. 411/2005 Sb., 76/2006 Sb., 226/2006 Sb. a č. 342/2006 Sb.)

Ve věku dítěte mladšího školního věku se snažíme dítě připravit na situaci, kdy po dosažení 10 let, bude moci vyrazit samostatně na silnici bez doprovodu osoby starší 15 let. Klademe důraz na vštípení zásad bezpečné cyklistiky – nutnost používání ochranných pomůcek (cyklistických přileb), využívání cyklistických tras a stezek. Je důležité, aby si dítě uvědomovalo svoji velkou zranitelnost v silničním provozu v porovnání s ostatními motorizovanými účastníky silničního provozu.

V okamžiku, kdy dítě vyráží samo na dopravní komunikaci, by mělo znát a umět správně aplikovat pravidla silničního provozu, mělo by dokázat pohotově a adekvátně řešit dopravní situace a mělo by být schopno kontrolovat správnost výbavy jízdního kola a provést základní údržbu.

"Od deseti let mohou děti jezdit samostatně v silničním provozu. Toto právo s sebou nese především schopnost přijmout odpovědnost spočívající v zajištění vlastního bezpečného pohybu v dopravě. Pozornost je třeba věnovat správnému vybavení jízdního kola. Pokud není cyklista za snížené viditelnosti dostatečně vidět, nebo nemá-li dostatečně funkční brzdy, odpovídá tomu i pravděpodobnost vzniku dopravní nehody a jejích následků. Také jízda se sluchátky v uších je zcela nepřijatelná. Pokud jedou cyklisté ve skupině, měli by jet za sebou co nejbližší k pravému okraji vozovky s dodržáním bezpečné vzdálenosti mezi sebou.

Upozorňujte na důsledky dopravních nehod na další život dítěte – usmrcení, těžké újmy na zdraví, právní důsledky nedodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích jako porušení zákona. Diskutujte s dítětem o nebezpečí v silničním provozu a buďte připraveni argumentovat a vysvětlovat" (S dětmi na kole, 2012).

2.7 Pojetí výuky cykloturistiky na 1. stupni ŽS

2.7.1 Metodika výuky jízdy na kole

V této části se budeme zabývat správným posedem na kole, což vede i ke správné technice jízdy na kole a tím pádem pak nedochází k nadbytečnému výdeji energie zbytečným a přílišným pohybem jezdce. Nastavením a vybavením samotného kola můžeme částečně předejít vzniku špatných návyků, či jim dokonce předejít. Je to nastavení výšky sedla, jeho poloha vpřed – vzad, také sklon sedla a polohy nohy na pedálu. Každý cyklista by měl mít nastavené kolo na svoji postavu. Jelikož je každý jedinec originální, neexistuje žádné univerzální nastavení kola.

Jaroslav Cihlář nás ve své knize provádí na každém kroku v učení se technice jízdy na kole. Začíná upravením výšky sedla, brzděním, rozjezdy, držení rovnováhy, zastavováním, změnami směru, otáčením i jízdou jednoruč (Cihlář, 1991).

Cyklistika je spojena s řadou nezbytných dovedností a znalostí, jako je znalost dopravních předpisů a dopravního značení a samozřejmě i ovládnutí samotného kola, co se týče zručnosti a jeho údržby.

Pro děti ve věku 3 - 8 let nastavíme sedlo níž než je běžné. Děti nebudou mít takový strach z pádu a v případě potřeby se mohou chodidly opřít o zem. Vhodné je také začínat s tréninkem na travnatém povrchu, kde pád není tak tvrdý jako na asfaltu či jiném povrchu. Nejvhodnější je držet žáka v pase nebo kolem prsou pod rameny např.

ručníkem. To nám umožňuje dítě chránit před pády, vyrovnávat jeho výkyvy, ale nesnažme se ho řídit. Postupem času dítě motivujeme ke šlapání a později i k brzdění. Posléze, kdy dítě neustále vedeme k plynulému šlapání, ho vypustíme a dítě se posunuje kupředu, ačkoli trhaně a vlnovitě. Jak rychle se dítě naučí jezdit naprosto plynule a dokáže samostatně ovládat a řídit kolo je velice individuální. Zapálené dítě, které se do všeho vrhá po hlavě je schopné základ ovládnout za jedno odpoledne. Dítěti, které je opatrnější a možná i bojácnější to může trvat samozřejmě déle (Cihlář, 1991). V dnešní době jsou velice populární "odrážedla", která mají konstrukci podobnou jako kola, s tou výjimkou, že nemají šlapky a dítě se odráží nohama od země. Je to takový předstupeň kola. Děti jsou schopné jízdu na "odrážedle" ovládnout kolem druhého roku věku. Setkala jsem se však i s případem, že se dítě nechtělo jízdu na kole učit, protože si bylo v jízdě na "odrážedle" mnohem jistější a na kole se bálo, že není v kontaktu se zemí. Rodiče měli velké problémy dítě vůbec přesvědčit, aby jízdu na kole vyzkoušelo. Dítě nemělo potřebu naučit se jezdit na kole, protože "odrážedlo" pro něj bylo spolehlivým dopravním prostředkem.

Je zapotřebí mít na mysli, že i když dítě ovládne jízdu samostatně, není ještě schopné jet spolehlivě v místech, kde funguje i jiný dopravní provoz. První rok jízdy na kole dítěti postačí zahrada, lesní a polní cesty. Nehledě na to, že děti samy na veřejné komunikaci smějí jezdit až od 10 let a i s doprovodem dospělého není zaručeno, že dítě "nezavravorá" a nepadne do vozovky. Tomu rodiče prostě nemohou zabránit, pokud jedou na svém kole za dítětem. Proto je vřele doporučováno, aby děti nejprve nasbíraly dostatečné množství zkušeností mimo dopravní provoz. Pro dítě nastane velký okamžik, když se vydají v doprovodu dospělého na projížďku po veřejné komunikaci. Doprovod jede za dítětem a bedlivě sleduje dopravní situaci. Pokud se blíží nějaké vozidlo, přikážeme dítěti, aby zastavilo, nebo se zvýšenou pozorností pokračujeme v jízdě (Cihlář, 1991).

"Uvádění dětí do dopravních situací na kole se všude ve světě ukazuje jako jeden z nejúčinnějších nástrojů dopravní výchovy a prevence proti dopravním nehodám" (Cihlář, 1991).

Když už se rozhodneme vyrazit s dítětem na veřejnou komunikaci. Měli bychom se podle Jaroslava Cihláře držet těchto zásad:

"V případě, že jede s dítětem/děťmi jeden rodič, jede jako poslední a dohlíží, aby jelo rovně a neustále u kraje vozovky. Za stálého dohledu podáváme dítěti instrukce k jízdě. V případě, že jedou dva dospělí doprovody, je vhodné, aby jeden jel na začátku

a druhý na konci, ale vždy musíme brát ohled na nejmenšího - nejslabšího - z hlediska tělesné kondice i technické úrovně. Při sjíždění nebo před zatáčkou vedeme dítě k tzv. "příbrzdování" a snažíme se jim od začátku vštípit pravidla pro pohyb na kole - ukazování změny směru jízdy (odbočení - ruku zvedáme v dostatečné předstihu před změnou směru, aby případný automobilista byl schopen přiměřeně zareagovat) " (Cyklistika pro každého str. 69).

Konečně se dostáváme k samotné technice jízdy na kole a k základním chybám, kterých se budeme snažit vyvarovat.

Šlapání vychází z nejpřirozenějšího lidského pohybu - chůze. Na správnost šlapání mají vliv ostatní části kola a jejich nastavení. Poloha sedla musí být vodorovná. Výška sedla se nastavuje tak, aby noha byla při sešlápnutí pedálu v mírném pokrčení s ostrým úhlem v podkolení jamce. Umístění sedla ve vztahu ke šlapání by mělo být tak, že když jsou šlapky ve vodorovné poloze, je holenní kost kolmá k zemi (Cihlár, 1991).

2.7.2 Skupinová jízda na kole

Při jízdě na kole ve skupině je velmi důležitá její organizace. Je to z důvodu bezpečnosti a plynulosti jízdy. Správné pořadí jezdců je základem pro tyto dva požadavky. První jede vedoucí, za ním slabší členové skupiny, následují je středně zdatní jezdci a na konci jsou zdatní členové družstva. Jako posledního v celé skupině je dobré určit jak zdatného, tak i zodpovědného jezdce, který bude zaručovat, že se skupina nerozdělí. Nejlepší je skupina s 10 členy, pokud je skupina větší a větší počet vedoucích, je dobré se rozdělit na dvě menší skupiny, které mezi sebou mají minimálně 100 m rozestup, pro auta je snadnější předjíždění. V případě, že máme skupinu do 10 let, je dobré, aby tato skupina měla dva dospělé vedoucí. Dále pak rozmezí mezi jednotlivými členy skupiny by měla být mezera 2 - 3 metry. Samozřejmě se tato vzdálenost upravuje vzhledem k terénním podmínkám. V případě, že jde o špatný povrch silnice nebo v jízdě z kopce se rozestupy zvětšují na 10 - 15 metrů. Vedoucí skupiny je zodpovědný za plynulost jízdy, kterou může ovlivnit tempem bez větších výkyvů a včasnou signalizací změn předem stanovenými signály (Neuman, 2000).

Ačkoli se toho může zdát mnoho, co všechno se mladý cyklista musí naučit, vždy jde vše vyřešit zábavnou a hravou formou. Je mnoho možností, jak mohou nenásilně získávat potřebné dovednosti a vědomosti. Existuje mnoho hravých cvičení, her i problémově fungujících úkolů. Způsobily cyklista by měl absolvovat jízdu

zručnosti, dopravní výchovu, praktické vyjížďky, cyklistickou „turu“ jak krátkodobou, tak později třeba celodenní či vícedenní (Neuman, 2000).

Pokud si vedoucí chce být jistý, že může se svými žáky vyrazit na vyjížďku. Měl by si sám ověřit, že jeho studenti mají kola v pořádku a seřízena a také si ověřit, jak na tom studenti jsou, co se týče ovládnutí samotného kola. K tomu nejlépe poslouží jízda zručnosti, která obsahuje např. cvičení na rovnováhu, testuje schopnost změny směru jízdy, jízda jednoruč, přejíždění a podjíždění překážek, brzdění. K ověření těchto dovedností může posloužit např. přejíždění houpačky, průjezd žlábkem, slalom, přenos nějakého předmětu během jízdy (například míček, kelímek s vodou,...), atd. (Neuman, 2000).

Různé cyklistické hry patří bezvýhradně k výuce a jízdě na kole. Děti si je vytváří sami přirozenou cestou, ale je také možné je pro ně odborně s technickou správností připravit. Příklad školy techniky (Cihlář, 1991, s. 55) naleznete v příloze č 4.

2.8 Cykloturistický program

Každému cykloturistickému programu musí předcházet řádná příprava a neopomenutí důležitých aspektů. Příprava se týká stránky: personální, finanční, materiální, plánovací a organizační.

Pro zajištění personální stránky je zapotřebí vybrat vhodné a odborně způsobilé pedagogické i nepedagogické pracovníky. "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. V případě organizace cyklo-kurzu je nutné mít jeden hlavní pedagogický dozor, který má na starost hlavní organizaci kurzu a náplní jeho práce je na veškerou organizaci dohlédnout a zajistit neopomenutí žádných důležitých aspektů. 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 10 žáků musí doprovázet zletilá osoba, které je plně způsobilá k právním úkonům a v pracovněprávním vztahu ke škole, musí být pedagogickým

pracovníkem. Doporučujeme dvě dospělé osoby na 10 členů družstva. 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. 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" (Směrnice č. A11 - organizace školních výletů a exkurzí, 2007).

Jako další je složka finanční, kdy musíme předem znát finanční stránku věci (cena ubytování, stravování, cestovné, atd.) a vyúčtování kurzu či výletu sdělíme předem zákonným zástupcům, v případě, že kurz není hrazen jinak, např. školou.

Do materiálního vybavení řadíme vše potřebné pro hladký průběh kurzu. Patří sem např. řádně vybavená lékárnička, materiál potřebný pro vykonávání aktivit v rámci kurzu. Pro cykloturistický kurz je zapotřebí technické vybavení pro údržbu a drobné opravy kola. "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.

Následuje složka plánovací, kdy připravujeme plán pro správný průběh kurzu - termíny, časový harmonogram. Čím lépe a podrobněji je plán připraven, tím snáze se řeší případné komplikace.

V neposlední řadě zde máme složku organizační, která především zahrnuje splnění všech potřebných podmínek před zahájením kurzu, které jsme si stanovili v plánu. Jedná se o zajištění potřebné dokumentace, potřebných povolení, splnění legislativních podmínek a případně zajištění ubytování a stravování, pokud se jedná o delší časový interval konání akce. "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). 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" (Směrnice č. A11 - organizace školních výletů a exkurzí, 2007).

Výchovně vzdělávací cíle kurzu

Kurz je zaměřen jak na teoretickou znalost dětí dopravních předpisů a pravidel, tak i na praktické dovednosti a vědomosti, které se zakládají na vlastních zkušenostech. Rozvíjí tedy schopnosti komunikovat a spolupracovat s ostatními, udržuje a posiluje fyzickou kondici, smyslové vnímání. Jde také o funkční trávení volného času, rozvíjíme individuální schopnosti a schopnosti nést zodpovědnost za vlastní chování.

Legislativa pro organizaci kurzu cykloturistiky

Pro organizaci kurzu je několik důležitých legislativních úkonů, které musíme splňovat. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy vypracovává pro vedení základních škol materiály potřebné k organizaci školních výcvikových kurzů, do nichž spadá i cykloturistický kurz. Na základě ustanovení písmene a) odstavce 1 § 165 zákona č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (Školský zákon, 2004) v platném znění, pak vydává statutární orgán školy směrnici. Směrnice je součástí organizačního řádu školy.

Vícedenní kurzy (např. škola v přírodě, cykloturistický kurz) se řídí zejména zákonem č. 262/2006 Sb., zákoníkem práce, zákonem č. 258/2000Sb. o ochraně veřejného zdraví, zákonem č. 561/2004 Sb. o předškolním, základním středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon), vyhláškou č. 106/2001 Sb. o hygienických požadavcích na zotavovací akce pro děti, vyhláškou č. 64/2005 Sb.,

o evidenci úrazů dětí, žáků a studentů, vše v platném znění, školním řádem a dalšími směrnicemi školy.

Ředitel základní školy v Polné mi tyto materiály poskytl a na jejich základě se níže dočtete potřebné informace k dokumentaci, týkající se organizace kurzu. Jelikož mám k dispozici konkrétní směrnice pro organizaci školy v přírodě a lyžařského kurzu, budu tyto materiály dále zpracovávat upravené pro potřeby cykloturistického kurzu.

Vysílání žáků na cykloturistický kurz

Na cykloturistický kurz se vysílají žáci třetího až devátého ročníku. Škola může na cykloturistický kurz vyslat jen dítě, které je zdravotně způsobilé k účasti na ní, nejeví známky akutního onemocnění (např. horečky nebo průjmu) a ve 14 dnech před odjezdem na cykloturistický kurz nepřišlo do styku s fyzickou osobou nemocnou infekčním onemocněním nebo podezřelou z nákazy, ani mu není nařízeno karanténní opatření (toto prohlášení odevzdávají rodiče při odjezdu, nesmí být starší více než jeden den). Zdravotní způsobilost dítěte pro účast na cykloturistickém kurzu nebo zotavovací akci posuzuje a posudek vydává registrující poskytovatel zdravotních služeb v oboru praktické lékařství pro děti a dorost. Posudek o zdravotní způsobilosti dítěte a písemné prohlášení předloží zákonný zástupce vysílající škole.

K zařazení nezletilého žáka do skupiny na cykloturistický kurz je třeba písemný souhlas zákonných zástupců. Součástí jejich souhlasu je prohlášení o poučení, že na cykloturistický kurz nemůže být vyslán žák, jehož zdravotní stav by mohl být tímto pobytem ohrožen a žák, který by mohl zdravotně ohrozit ostatní žáky.

Na cykloturistický kurz vyjíždějí zpravidla třídní kolektivy. Výjimku tvoří tematická soustředění - např. výuka angličtiny, sportovní soustředění, apod., kterých se mohou účastnit žáci několika tříd a ročníků.

Pro žáky, kteří se nezúčastní cykloturistického kurzu, je zajištěna náhradní výuka v jiné třídě, zpravidla téhož ročníku.

Organizace a řízení cykloturistického kurzu

Ředitel školy písemně pověřuje pedagogického pracovníka školy vedením cykloturistického kurzu.

Vedoucí cykloturistického kurzu zajišťuje:

- Ubytování a stravování účastníků cykloturistického kurzu na základě písemné smlouvy (formulář č. 3), kterou provozovatel zajišťuje požadavky dané zákonem (hygienické normy pro ubytování, stravování, výuku),
- základní péči o zdraví všech účastníků po dobu konání cykloturistického kurzu, kontrolu dodržování hygienických požadavků stanovených zákonem č. 258/2000 Sb. v platném znění a prováděcím právním předpisem a kontrolu dodržování zásad osobní hygieny fyzickými osobami uvedenými v § 10 odst. 3 způsobilou fyzickou osobou (zdravotníkem); za způsobilou se pro účely tohoto zákona považuje fyzická osoba, která má alespoň úplné střední odborné vzdělání v oborech všeobecná sestra, dětská sestra nebo porodní asistentka, fyzická osoba, která absolvovala kurs první pomoci se zaměřením na zdravotnickou činnost na cykloturistickém kurzu, a student lékařství po ukončení třetího ročníku; náplň kurzu první pomoci upraví prováděcí právní předpis,
- účast pouze fyzických osob, které splňují podmínky stanovené zákonem – zejména zdravotní způsobilost a pracovní právní vztah k vysílající škole,
- účast zdravotníka při kontrole zdravotních průkazů fyzických osob činných při stravování, při převzetí posudků o zdravotní způsobilosti dětí a prohlášení od rodičů, při sestavování jídelníčku a režimu dne; dosažitelnost zdravotníka 24 hodin denně po celou dobu konání akce; pořízení výpisu z posudků o zdravotní způsobilosti zdravotníkem; ve výpisu zdravotník uvede závěr posudku, a které zdravotnické zařízení posudek vydalo,
- vrácení posudků o zdravotní způsobilosti po ukončení akce zákonným zástupcům dětí a fyzickým osobám činným na cykloturistickém kurzu,
- vedení zdravotnického deníku a seznamu účastníků, prohlášení rodičů, výpisů z posudků o zdravotní způsobilosti dětí a fyzických osob činných při cykloturistickém kurzu a následné uchování těchto dokumentů po dobu 6 měsíců od skončení akce
- informovanost osoby, která má dítě v péči, o zdravotních potížích, které dítě v průběhu kurzu prodělalo, a o případném kontaktu s infekcí.

- instruktáž všech fyzických osob činných na zotavovací akci, s výjimkou zdravotníka, o hygienických požadavcích na tyto akce a o předcházení vzniku a šíření infekčních onemocnění a jiných poškození zdraví včetně základů první pomoci, pokud se takové instruktáže dosud nezúčastnily.
- Fyzické osoby činné při cykloturistickém kurzu jako dozor nebo zdravotník musí být k této činnosti zdravotně způsobilé. Posudek o zdravotní způsobilosti předají fyzické osoby činné při cykloturistickém kurzu, s výjimkou pedagogických a zdravotnických pracovníků, vysílajícímu zařízení nebo škole nebo pořádající osobě. Fyzické osoby činné při stravování musí splňovat předpoklady pro výkon činností epidemiologicky závažných, musí mít zdravotní průkaz. Orgány činné v oblasti BOZP doporučují, aby všechny osoby, které se účastní akce jako pedagogický dozor, měly zdravotní průkaz.
- Sestavení upraveného učebního plánu školy v přírodě s přihlédnutím k místním podmínkám tak, aby souběžně s výchovou a výukou mohlo být dosaženo ozdravného účinku, plán výuky doplněný o rozpis režimu dne předloží nejpozději týden před odjezdem řediteli školy. Se schválenou akcí prokazatelně seznámí účastníky zejména s průběhem akce, bezpečností při akci i přepravě.
- Písemnou informaci rodičům o průběhu a podmínkách akce, zajistí od rodičů závaznou přihlášku, seznámí je se smluvními podmínkami při pozdějším odhlášení účasti dítěte z akce.
- Dopravu žáků, podklady pro písemnou objednávku předává sekretářce školy.
- Personální obsazení - odborně i zdravotně způsobilý doprovod v takovém počtu, aby byla zajištěna výchova a výuka žáků, včetně žáků se zdravotním postižením, jejich bezpečnost a ochrana zdraví podle příslušných právních předpisů, dohled nad žáky 24 hodin denně - během výuky, odpoledních činností, noční služby. Zajistí od externích pracovníků podklady pro uzavření dohod o pracích mimo pracovní poměr.
- Vybavení lékárničky (zákon č. 258/2000Sb., minimální vybavení viz vyhláška č. 106/2001 Sb., o zotavovacích akcích)
- Rozpis služeb pedagogických pracovníků tak, aby byly dodrženy zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, pokud možno aby u zaměstnanců školy nevznikala přesčasová práce. Písemný rozpis odevzdá před odjezdem řediteli školy (formulář č. 4). Zvlášť sestaví rozsah přesčasové práce, projedná jej s ředitelem školy

a s pracovníky dohodne jejich požadavek na proplacení nebo poskytnutí náhradního volna.

- Péči praktického lékaře dostupného z místa konání kuru, oznámí mu konání akce.
- Vypracuje rozpočet cykloturistického kurzu.
- Zajistí po dohodě s vedením školy vyplnění příkazů k pracovní cestě.
- Zajistí ohlášení příslušnému orgánu ochrany veřejného zdraví (Krajská hygienická stanice v místě konání akce) o konání akce - jeden měsíc před zahájením akce. Ohlásí termín a místo jejího konání, počet dětí, způsob zajištění stravování.
- Na akci organizuje, řídí a kontroluje práci a činnost všech dospělých osob, kontroluje dodržování smlouvy s dodavatelem, jídelníček, režim dne.
- Vypracuje zprávu o této pracovní cestě. Spolu s hospodářkou školy zajistí vyúčtování akce. Vráti nespotřebované léky.
- Vedoucí školy v přírodě a všichni zúčastnění pracovníci jsou povinni přihlížet k základním fyziologickým potřebám dětí, žáků a studentů a vytvářet podmínky pro jejich zdravý vývoj a pro předcházení vzniku sociálně patologických jevů. Zajišťují bezpečnost a ochranu zdraví účastníků a poskytují jim nezbytné informace k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví" (Směrnice školy ZŠ Polná: 16. lyžařský výcvikový kurz, 2014).

Velká část těchto potřebných organizačních záležitostí se odvíjí od doby trvání akce a jejího umístění.

Potřeba je i nahlásit konanou akci na hygienické stanici, pod kterou daná oblast spadá. Dobré a slušné je kontaktovat nejbližšího obvodního lékaře v místě konání akce a informovat ho o vaší přítomnosti o počtu dětí, průběhu akce a požádat o pomoc v případě potřeby. Samozřejmě proběhne instruktáž pro zúčastněné pracovníky a seznámíme je s průběhem konané akce a vyžádáme si od nich potřebné dokumenty (potravinářský průkaz od pracovníků, kteří budou mít přístup do kuchyně, průkaz zdravotníka o jeho způsobilosti k vykonávání této činnosti na akci našeho typu a osvědčení od instruktorů).

V případě kurzu trvajícím více než 1 den, zajišťujeme ubytování a s ním spojené stravování. S ubytovacím a stravovacím zařízením uzavřeme písemnou smlouvu, která bude obsahovat všechny předem dohodnuté podmínky (nezapomínáme na děti s alergiemi a jinými stravovacími omezeními).

"Poskytovatel prohlašuje, že uvedený objekt splňuje hygienické podmínky ubytovacího a stravovacího zařízení a podmínky pro zabezpečení výchovy a výuky v souladu s vyhláškou č. 106/2001Sb, dále splňuje nároky bezpečnosti práce a protipožární ochrany. Dodavatel dále prohlašuje, že používaná voda je z vodovodu pro veřejnou potřebu. Pokud je voda získávána z jiného zdroje, dodavatel jako přílohu této smlouvy doloží protokol o kráceném rozboru jakosti pitné vody dle ustanovení §8 zákona č. 258/2000Sb. o ochraně veřejného zdraví a stanovisko hygienického orgánu, že voda je pitná (nejméně jeden měsíc před konáním akce).

Dodavatel prohlašuje, že uvedený objekt splňuje podmínky pro zabezpečení výchovy a výuky, zejména dostatek výukových místností. Pobyt školy v přírodě nebude narušen ubytovacími nebo restauračními službami pro cizí osoby. Pro ubytování zdravotníka bude zdarma vyčleněn zvláštní pokoj, který bude zároveň ošetřovnou a další pokoj jako izolace pro nemocné" (Směrnice školy ZŠ Polná: 16. lyžařský výcvikový kurz, 2014).

Čím lépe a podrobněji se seznámíme se zdravotním stavem našich svěřenců, tím snižujeme pravděpodobnost výskytu situace, na kterou nedokážeme adekvátně a rychle reagovat. Je samozřejmostí při přípravě, vymýšlení a organizování akce se snažit předejít možným rizikům a nebezpečí, volíme proto aktivity adekvátní věku a fyzickým schopnostem dětí (to se týká především osoby zajišťující zdravotnický dohled na celé akci). Dále pak v průběhu samotné akce přiměřeně reagujeme na konkrétní situace a program v případě potřeby upravujeme.

Finanční podmínky a zajištění

Finanční náročnost se odvíjí od časové a vzdálenostní náročnosti kurzu, což znamená, zda je nutná do místa přeprava jiným dopravním prostředkem, než je kolo nebo pěší přesun. Doplnit konkrétní ceny na základě aplikace kurzu. Samozřejmě finanční rozsah akce musí být vypočítán ještě před akcí a účastníci (či jejich zákonní zástupci) s ním musí být seznámeni a souhlasit.

Bezpečnostní zásady pro organizaci kurzu

Při organizaci jakéhokoliv kurzu, který je organizován pod záštitou školy jsou žáci i pedagogičtí pracovníci povinni dbát následujících pokynů a nařízení:

"Bezpečnostní zásady pro cykloturistický kurz

- Řídit se metodickými pokyny k organizaci cykloturistického kurzu.
- Před výcvikem zkontrolovat vybavení a kola žáků.
- Dodržovat metodický postup výcviku.
- Vybírat pro výcvik vhodný terén.
- Provádět před výcvikem rozcvičku a poznání terénu.
- Před každou jízdou poučit o bezpečnosti a zásadách jízdy.
- Před zájezdem provést poučení o bezpečnosti na cykloturistickém kurzu a zapsat do třídních knih.
- Vyloučit z výcviku nemocné žáky.
- Družstvo má nejvíce 15 žáků.
- Vedoucí odpovídá za splnění výchovného a výcvikového programu svěřeného družstva, za zdraví a bezpečnost jeho členů.
- Výcvik se provádí v terénu, který odpovídá cyklistické vyspělosti družstva.
- Za krajně nepříznivých podmínek se výcvik omezuje nebo nekoná.
- Při turistice na kole jedou žáci ve skupině v pravidelných odstupech. Vedoucí jede v čele. Jako závěr je určen zkušený jezdec, či další pedagogický pracovník. Provádí se pravidelně překontrolování počtu žáků družstva.
- Zpravidla třetí den se doporučuje zařadit odpočinkový půldenní program bez cykloturistického výcviku.

Řád cykloturistického kurzu

- Cykloturistický kurz je součástí školního vyučování. Žáci jsou povinni při kurzu plnit pokyny vedoucího kurzu a instruktorů a dodržovat řád ubytovacího zařízení.
- Účast všech žáků na stanoveném programu a výcviku je povinná.
- Žáci mohou být rozděleni do družstev, která nesmí bez povolení instruktora opustit.
- Onemocnění a poranění hlásí žáci pedagogickému dozoru a zdravotníkovi kurzu.
- Kouření a požívání alkoholických nápojů je přísně zakázáno.
- Kola a cykloturistické vybavení udržují žáci v pořádku a čistotě. Vybavení může být ukládáno a opravováno pouze na místě k tomu vyhrazeném.
- Veškeré ztráty je nutno ihned hlásit pedagogickému pracovníkovi nebo vedoucímu kurzu.

Škodu na zařízení chaty, či jiného ubytovacího zařízení je třeba ihned hlásit a hradí ji ten, kdo ji způsobil" (Směrnice školy ZŠ Polná: 16. lyžařský výcvikový kurz, 2014).

Na každé akci tohoto typu je nutná přítomnost osoby se vzděláním v medicínském oboru nebo osoby vyškolené jako zdravotník. V příloze č. 5 je umístěn seznam vybavení zdravotníka pro takovýto typ výletů či kurzů.

3 Cíl a úkoly práce

3.1 Cíl práce

Cílem práce je návrh a vytvoření projektu studijní opory pro výuku cykloturistiky na 1. stupni základní školy a jeho pilotní ověření u žáků i učitelů. Tento materiál bude sloužit učitelům a jiným pedagogickým pracovníkům, kteří se věnují práci s dětmi na 1. stupni ZŠ jako inspirace a možný návod pro přípravu různě časově dotovaného projektu výuky jízdy na kole.

3.2 Výzkumné otázky

Jaké jsou nezbytné podmínky pro výuku cykloturistiky na 1. stupni ZŠ?

Je navržený obsah jednodenního cykloturistického výletu využitelný pro žáky 1. stupně ZŠ?

Je navržený obsah třídenního cykloturistického kurzu využitelný pro žáky 1. stupně ZŠ?

3.3 Úkoly práce

Podpořit výuku cykloturistiky na základních školách.

Poskytnout vyučujícím materiály k podpoře jejich záměru práce s cykloturistickou tematikou v rámci výuky.

Poskytnout možnou oporu a inspiraci, zpracování a praktické ověření cykloturistického projektu pro děti mladšího školního věku.

Teoretická příprava pro organizaci projektu.

Zjištění dosavadních dovedností a vědomostí účastníků.

Předběžná příprava projektu na základě informací od účastníků a zajištění podmínek pro organizaci projektu.

Realizace vypracovaného projektu.

Vyhodnocení průběhu projektu a vyvození závěrů.

4 Metodologie

Informace ke zpracování diplomové práce budeme získávat několika způsoby: z dokumentů knižní povahy věnujících se cykloturistice, dopravní výchově a další publikací, které i okrajově zasahují do dané tematiky. Z internetových zdrojů a informačních center v dané oblasti. Jako výzkumné metody využijeme obsahové analýzy, ankety, rozhovoru a pozorování při aplikaci samotného projektu.

4.1 Charakteristika výzkumného souboru

Výzkumným souborem budou děti mladšího školního věku, konkrétně ve věku 9 až 10 let. Budou to dobrovolníci z 3. A ZŠ Polná, kteří se přihlásí v březnu školního roku 2014/2015. Předpokládaný počet je 10 účastníků.

4.2 Organizace pilotního výzkumu

Výzkum bude probíhat ve školním roce 2014/2015, je naplánován a rozdělen do několika částí: nejdříve proběhne sběr informací a literatury týkající se dané tematiky. Po teoretické přípravě přejdeme k vyřízení potřebných dokumentů pro organizaci a přípravu projektu. Dále vybereme vhodné účastníky a zrealizujeme projekt. V poslední fázi vyhodnotíme celkový průběh projektu, vyvodíme závěry a vypracujeme diplomovou práci.

4.3 Použité metody

K naplnění úkolů a dosažení cíle diplomové práce budou použity teoretické i empirické metody. Pro získání dat potřebných pro diplomovou práci použijeme metodu obsahové analýzy, pozorování, rozhovor a anketní otázky. Nejprve kontaktujeme vedení školy s žádostí o spolupráci. V okamžiku obdržení souhlasu se obrátíme na rodiče a nabídneme jim možnost participace dětí na projektu. Následně vybereme vhodné kandidáty a připravíme pro ně program. Nejdříve jen program jednodenní a následně program třídní.

Obsahová analýza je objektivní, systematická a jednoduchá metoda. Jedná se o rozbor obsahu textu a jeho charakteristiku. Aplikujeme ji při sběru informací, analýze zdrojů a vyhodnocování.

Využijeme anketu, což je psaná forma kvalitativní techniky dotazování. Provádí se na malé vybrané skupině. Otázky budeme formulovat volně a výsledky budeme procentuelně vyjadřovat.

Řízený rozhovor je metoda dotazování. Má několik možností, jak ho využít, my jsme se rozhodli pro individuální interview s otevřenými odpověďmi, které budeme zapisovat. Anonymita bude dodržena použitím pouze iniciál žáků.

Pozorování je výzkumná metoda, při níž se sleduje a zaznamenává popis pozorovaného jevu nebo objektu. Pozorování je vždy subjektivní a cílené vnímání skutečnosti. Zvolili jsme skryté, účastněné pozorování, které nám má pomoci s optimalizací průběhu projektu.

4.3.1 Metody získávání dat

Pro získávání teoretických poznatků použijeme metodu studia odborné literatury a dalších publikací, časopisů, internetových zdrojů a jiných materiálů s danou tématikou.

Obsahovou analýzu budeme používat jak v prvotní fázi, kde se budeme snažit o sběr potřebných informací ze všech oblastí, které zasahují do tematiky cykloturistiky, tak i při hodnocení pilotního výzkumu.

Využijeme anketních otázek určených zákonným zástupcům účastníků, kde budeme zjišťovat jejich názor na fáze před (poskytnuté informace o konaném kurzu) a během (náplň a průběh) kurzu i na jeho samotné ukončení. Otázky k anketě budou formulovány tak, aby co nejlépe obsáhly informace potřebné pro naše účely. Tedy zjištění postoje dotazovaných k cykloturistice, všemu, co k ní patří a jejího využití ve výuce tělesné výchovy v 1. - 5. ročníku ZŠ.

S dětmi bude veden individuálně řízený rozhovor, kde postupně odpoví na otázky týkající se jejich názoru na kurz (co se jim líbilo/nelíbilo, co si zapamatovaly atd.). Otázky budou jednoduše a konkrétně formulovány, aby byly přiměřené věku a dosavadním zkušenostem a vědomostem dětí.

Pozorování bude praktikováno během celého kurzu. Stanovíme si prvky pozorování, kde se zaměříme převážně na fyzické a psychické reakce žáků na průběh programu a praktické dovednosti.

4.3.2 Metody vyhodnocování dat

Získaný teoretický materiál bude nejdříve podrobně prostudován, vyhodnocen a přebrán, co se týče dat potřebných pro naše účely. Nasbírané informace budeme dále zpracovávat do souvislého textu, ze kterého vyjde návrh programu.

Vyhodnocení anketního šetření proběhne, v případě otázek s možností odpovědi ano/ ne, i v případě s opovědí jedné ze čtyř možností v procentuálním měřítku.

V řízeném rozhovoru proběhne vyhodnocení individuálně výčtem přesných odpovědí dětí.

Metodu pozorování budeme vyhodnocovat v průběhu celé akce, kdy se budeme snažit adekvátně reagovat na vyzorované jevy, jako např. fyzický stav účastníků, jejich stupeň aktivity atd. Vyzorované jevy vezmeme v úvahu při rozboru akce, kde v případě potřeby navrhne vhodná opatření.

4.4 Návrh programu pro jednodenní cyklistický výlet na 1. stupni ZŠ

Část programu	Čas	Charakteristika
	7:30	Shromáždění všech účastníků. Při přebírání dítěte od zákonných zástupců proběhne kontrola parametrů a vybavení kola a převzetí potřebných dokumentů. Kontrola jmenného seznamu účastníků výletu.
	8:00	Opakování dopravního značení formou hry. Děti jsou ve dvojicích. Vedoucí ukazuje obrázky dopravních značek v různém barevném provedení. Děti mají vybrat správnou ze tří možností. Družstvo, které má na konci nejvíce bodů vyhrává. Hra je ještě provázena výkladem o jednotlivých značkách.
	8:15	Zahájení výletu na školním dvoře. Jízda zručnosti zaměřená na rozjezd, brzdění a zastavování, zatáčení, jízda jednoruč při ukazování změny směru jízdy. 1. Rozjede se, vezme od kamaráda míček, dojede k nádobě, do které míček hodí. 2. Na zemi je křídou vyznačená "8", které je ohraničena

		dvěma bílými čarami, cca 13 cm od sebe, dítě ji má projet, aniž by se kolem dotklo okrajů čar. 3. Ve vyznačeném úseku zastaví bez použití smyku.
	9:00	Připomenutí zásad jízdy ve skupině (zásady a pravidla, signalizace). Seznámení s trasou.
	9:15	Odjezd. Trasa je dlouhá 10,4 km a cíl je stanoven na obec Nížkov. V průběhu cesty vhodně zařazujeme přestávky na doplnění tekutin dle potřeby a aktuální situace.
	10:15	Příjezd na místo určení. Občerstvení.
	10:45	Prohlídka kostnice a kostelíka sv. Mikuláše.
	11:15	Odjezd zpět do Polné. Trasou dlouhou 9,7 km.
	12:00	Příjezd do Polné a kontrola kol. Oběd a odpočinek na náměstí.
	13:00	Po stopách Polenských památek. Začneme děkanským chrámem Nanebevzetí Panny Marie na náměstí a jeho kostelní věží s vyhlídkou na celou Polnou a blízké okolí, pokračujeme návštěvou zámku - park a nádvoří, městského muzea, Staré Polenské školy - expozice a skončíme v židovské čtvrti, kde si prohlédneme synagogu. Pokud bude čas a děti nebudou moc unavené, zajedeme se ještě podívat na kostel sv. Barbory.
	16:00	Návrat ke škole, kontrola kol, zhodnocení a ukončení výletu, předání účastníků zákonným zástupcům.

4.5 Návrh programu pro třídní cyklistický kurz na 1. stupni ZŠ.

Část programu	Čas	Charakteristika
1. den	13:30	Shromáždění všech účastníků před ZŠ Polná, kontrola kol a vybavení.
	14:00	Odjez od školy na místo určení (rekreační středisko Bohdalov).
	16:00	Příjezd na místo konání kurzu. Kontrola podmínek a zjištění nedostatků v ubytování. Ubytování, rozdělení se na pokoje, čas na vybalení.
	16:30	Shromáždění na stanoveném místě, nástup, kontrola počtu.
	16:40	Zahřátí - Opičí chřipka. Ve vymezeném prostoru jsou "opice" (děti). Jedna z opic je nakažená chřipkou, kterou předá, když se dotkne zdravé opice. Opice, která je nakažená si musí lehnout na místě, kde byla nakažena na zem a čeká na odvoz do nemocnice. Nemocnice jsou opět vyznačená místa v prostoru, kde hra probíhá. Do nemocnice je opice přemístěna tak, že ji zdravé čtyři opice chytanou za horní a dolní končetiny a do nemocnice ji odnesou. V okamžiku, kdy je položena do nemocnice, je vyléčena. A pokračuje dále ve hře. Pokud se však nakažená opice dotkne zachraňující opice a nakazí ji, tak si musí také lehnout na zem a čekat na odvoz do nemocnice. Hlavní nakaženou opici po určitém čase vyměníme.
	16:45	Rozcvička - rozcvička běžného charakteru. Cvičenci se rozmístí ve vyhraněném prostoru, tak aby kolem sebe měli dostatek místa pro provádění cviků a aby dobře viděli na předcvičujícího. - Mírný stoj rozkročný - protahování hlavy - úklon do P-protážení šíjových a krčních svalů (do P, do L, dopředu a vzhůru). - Předpažit skrčmo, uchopit ruku za loket a protáhnout

		<p>ramenní oblast (obě ruce).</p> <p>Vzpažit skrčmo - "Esičko"</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stoj úkročný P, L ruka vzpažit, P ruka opřená o koleno - L ruka protažení do dálky (obě strany). - Stoj spatný - P noha zanožit skrčmo, rukama přidržet nohu za nárt, podsadit pánev - protažení přední strany stehen. - Dřep únožný P - protažení vnitřní strany stehen (na obě strany) - Dřep zánožný - Sed roznožný, předklon k P noze - protažení zadní strany stehen (do P, do L a doprostřed). - 5x dřep s výskokem
	16:55	Kontrola jízdnic kol, přílb. Vysvětlení podmínek jízdy zručnosti.
	17:00	<p>Zahájení jízdy zručnosti, kterou absolvují všichni účastníci kurzu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - houpačka (podložené prkno položené na zemi) - slalom mezi kužely - průjezd v zúženém prostoru (dvě latě cca 10 cm vzdálené) - jízda jednoruč (dítě musí za jízdy sebrat míček a převézt ho na druhé stanoviště, kde ho má za úkol vhodit do košíku) - průjezd ve snížené výšce (cca 150 cm volně upevníme dřevěnou tyčku a dítě se musí za jízdy na kole skrčit a podjet). - v jízdě zastavit ve vyznačeném prostoru a to bez použití smyku a dotknout se prkénka, aniž by ho shodil.
	18:15	<p>Ukončení jízdy zručnosti.</p> <p>Údržba a kontrola kol.</p>
		Na základě vyhodnocení jízdy zručnosti rozdělení dětí do skupin.
	18:30	<p>Večeře a pozvolné navázání na večerní program.</p> <p>Vyhodnocení prvního dne.</p> <p>Seznámení s programem na další den.</p>

		Různé společenské hry dle výběru a návrhu dětí. Další - Najdi svoji dvojici. Děti si vylosují lístečky se známými pohádkovými dvojicemi a na základě indicií hledají svoji dvojici. Následuje pexesový turnaj, který se hraje vylučovací metodou, dokud nám nezůstane vítěz (dítě, které ani jednou neprohrálo).
	20:00	Večerní hygiena.
	21:00	Večerka.

Část programu	Čas	Charakteristika
2. den	7:00	Budíček.
	7:15	Snídaně.
	8:15	Nástup, kontrola počtu.
	8:20	Zahřátí se švihadly- Běh v řadě- slalom. Dvojice - určí si čísla (1 x 2), každý z dvojice drží jeden konec švihadla a na znamení 1 honí 2, na další znamení 2 honí 1.
	8:30	Rozcvička se švihadly. - stoj mírně rozkročný, vzpažit, švihadlo držet napnuté - hmity --> připažit - odpočívat - zapažit, švihadlo držet napnuté --> mírné hmity stoj mírně rozkročný předklonmo, vzpažit, držet napnuté š. --> mírný stoj rozkročný, ohyb ve vzpažení - sed snožný, předpažit s napnutým š. --> protáhnout obě nohy současně přes š. a zpět - klek sedmo vedle pat v L, předpažit s napnutým š. --> klek -- klek sedmo vedle pat v P - 10x přeskok snožmo
	8:40	Pauza-pitný režim.
	8:45	Hlavní dopolední program. 1. Seznámení s jednotlivými dopravními značkami a jejich funkcemi. Černobíle verze pro vybarvení konkrétního dopravního značení. Na menším, námi vytvořeném,

		<p>dopravním hřišti se budou pohybovat na koloběžkách, kde musí prakticky využít znalosti, které získaly.</p> <p>2. Několik přímých drah dlouhých přibližně 15 m. Děti ji projedou na kole se sníženou sedačkou tak, aby se mohli odrážet nohama od povrchu země.</p> <p>Další varianta: Dítě stojí vnitřní nohou na pedálu a vnější nohou se odráží. Cvičení provádíme na obě nohy.</p> <p>3. "Na dalším stanovišti jsou připravené dráhy, které jsou dlouhá asi 15 m, toto místo je označeno, za ním dráhy dále pokračují, ale v rozmezí 15-5 m končí. Úkolem cyklisty je bezpečně zastavit na konci dráhy" (Šafránek, 2000).</p> <p>4. Cvičení na rozjezdy a zastavování. Děti mají v rovné dráze označená místa, kde musí zastavit a dotknout se nohou bodu na zemi, po kterém vždy následuje správné rozjetí, šlápnutím do připraveného horního pedálu.</p> <p>5. Cvičení na proměnlivý posed jezdce při jízdě. Jiří Šafránek ji popsal ve své knize <i>Kolo pro děti i jejich rodiče</i> takto:</p> <p>"Oválná dráha rozdělená kužely na 5 stejně dlouhých úseků. Jezdci vyjíždějí na okruh po jednom. V prvním úseku jede cyklista normálně. Ve druhém ukazuje odbočení levou rukou. Ve třetím drží řídítka oběma rukama, ale po získání rychlosti dá nohy z pedálů a jede setrvačností. Ve čtvrtém jede ze sedla. V pátém ukazuje odbočení pravou rukou. Pokud jsou jezdci ve většině pokusů úspěšní, zužujeme dráhu, pokud ne, cvičení opakují, až úkol plní bez přerušení a jejich jízda je přímá."</p> <p>pozn.: V průběhu dopoledního programu si každé družstvo vyhraní čas na doplnění tekutin a svačinu.</p>
	12:00	Oběd a odpolední odpočinek.
	13:00	Nástup, kontrola počtu. Příprava na odpolední výlet (vybavení kol, přilby, pití,...). Instruktaž plánované trasy, zopakování podmínek a zásad jízdy ve skupině.

	13:30	Odjezd. Trasa dlouhá cca 3 km do obce Pokojov. V průběhu cesty dbáme na bezpečnost.
	13:50	Příjezd na místo, občerstvení, doplnění tekutin.
	14:00	Aktivizační hra. V označeném prostoru jsou rozházené obrázky cyklistického náčiní, potřeb a doplňků, dopravních značek. Každé družstvo má seznam vybraných obrázků. Jejich úkolem je vyhledat obrázky v pořadí, které jim určuje seznam. Z každého družstva může hledat obrázek pouze jedním členem, ostatní jsou mimo vyznačené území. Když najde správný obrázek, vrací se ke svému družstvu a vybíhá další. Tým, který má jako první kompletní seznam vyhrává.
	14:45	Doplnění tekutin, odpočinek.
	15:00	Cesta zpět do tábora.
	15:30	Návrat do tábora. Údržba a kontrola kol. Úklid pokojů a příprava na odjezd domů další den.
	17:00	Táborák a opékání buřtů a večerní program. Vyhodnocení druhého dne. Seznámení s programem na další den. Večerní program, zpěv táborových písní.
	20:00	Večerní hygiena.
	21:00	Večerka.

Část programu	Čas	Charakteristika
3. den	7:00	Budíček.
	7:15	Snídaně.
	8:15	Nástup, kontrola počtu.
	8:20	Zahřátí - Na policii a zloděje. Děti mají upravená sedla tak, aby se chodidly dotýkali země a mohli se tak odrážet. Jedna skupina jsou policisté, druhá zloději. Policisté mají v časovém limitu pochyvat co nejvíce zlodějů. Vyhrává ta skupina, která je na konci početnější.

	8:30	<p>Rozcvička s kolem.</p> <p>Protažení svalstvo krku jednoduchými úklony hlavy v P a v L po dobu 15s.</p> <p>Mírný stoj rozkročný, kroužení trupem.</p> <p>Vzpažit pokrčmo vzad, protažení paží.</p> <p>Upažit pokrčmo před tělem, protažení pletence ramenného.</p> <p>Stoj spatný, opíráme se o kolo v předklonu, rovná záda, protažení zadní části dolních končetin.</p> <p>Stoj na P noze, L zanožit, kolena k sobě, rovnováhu udržujeme, opíraje se o kolo. Protažení přední strany stehen.</p> <p>Dřep únožný, čelem ke kolu, kterého se držíme. Protažení vnitřní strany stehen a třísel.</p>
	8:40	<p>Pauza- pitný režim. Jedna skupina dobalení zavazadel a jejich naložení do auta.</p>
	8:45	<p>Zahájení programu první skupinou.</p> <p>Cyklistická stopovaná.</p> <p>První družstvo vyráží na předem stanovenou trasu, kterou však druhé družstvo nezná. Po cestě zanechává indicie a úkoly, které má druhé družstvo sledovat a plnit. /koly vymýšlejí cestou, dle daných podmínek. Vyráží cca 10-20 min. po prvním a sleduje jejich stopu. V okamžiku, kdy dojde první družstvo na místo určení, pro dlouhou chvíli si také může zahrát nějakou hru. Když druhé družstvo vystopuje první a prokáže, že splnilo všechny stanovené úkoly. Občerstvení, doplnění tekutin.</p>
	10:00	<p>Pokračování v cestě do Polné.</p>
	11:00	<p>Příjezd do Polné, vyhodnocení kurzu, předání dětí zákonným zástupcům.</p>

5 Výsledky a diskuze

Pro ověření návrhu projektu v praxi jsme se rozhodli pro následující postup práce. 29 dětem z 3. A ZŠ Polná jsme rozdali informace týkající nadcházejícího kurzu s možností přihlásit se. Děti předaly informace rodičům a následně se přihlásilo 8 žáků. U těchto dětí jsme kontaktovali zákonné zástupce a pozvali jsme je do školy, kde jsme je seznámili s podrobnými podmínkami a programem pro průběh projektu, dali jim k vyplnění potřebnou dokumentaci (souhlas zákonných zástupců s absolvováním projektu). Oběma kurzům předcházely 4 odpolední schůzky (březen-duben 2015) s dětmi, kde jsme si vysvětlili význam dopravních značek, besedovali jsme o dopravních situacích, které mohou cyklistu potkat, seznamovali jsme se s podmínkami pro jízdu ve skupině a také jsme trénovali základní cyklistické dovednosti (rozjezd, jízda rovně, jízda se zatáčením, jízda jednoruč, brzdění, zastavování). Vše probíhalo v areálu ZŠ Polná se souhlasem ředitele školy.

5.1 Jednodenní program

Zahájení jednodenního výletu bylo v sobotu 25. dubna 2015 v 8.00 hod. Začátek byl posunut záměrně vzhledem k aktuálnímu počasí. Sešli jsme se u ZŠ v Polné. Celkový počet účastníků byl 8 dětí, jeden pedagogický dozor a jeden zdravotník. Vydali jsme se na hřiště, kde je uzavřený prostor, který již děti důvěrně znají z předchozí společné i školní činnosti. Zde jsme se nejprve zahřáli pohybovou hrou a rozcvičili se, rychle jsme zopakovali teoretické znalosti, které jsme obsáhli na předchozích schůzkách a prakticky jsme si připomněli zásady a techniku jízdy ve skupině. Vzhledem k tomu, že jsme se již všichni těšili, až konečně vyrazíme, odložili jsme jízdu zručnosti na dobu po návratu. Ukázali jsme si s dětmi na mapě trasu, kterou absolvujeme a popsali jsme si průběh cesty. V 9.00 jsme se vydali na cestu. Cílem byla obec Nížkov vzdálená 10,4 km. Cesta byla naplánovaná minimálně na 60 minut. Trasa je vedená po silnici II. a III. třídy přes obce Záborná, Skryšov a Poděšín (viz obr. č. 1).

Výškový profil trasy: vyjžděli jsme z Polné, která leží 489 m. n. m. Nejvyšším bodem naší trasy bylo 585 m. n. m. (mapy, 2015).

Předběžně byly plánované dvě přestávky cca po 3 km, ale při samotné cestě jsme udělali 5 krátkých přestávek, jednak k doplnění tekutin a jednak pro narušení jednotvárnosti jízdy poznávacími prvky krajiny našeho domova. Navzdory častějším zastávkám jsme trasu ujeli za plánovaných 60 minut. V Nížkově jsme udělali

20 minut pauzu na občerstvení a odpočinek. Poté jsme si prohlédli za výkladu pana faráře kostnici i kostel a v 11.30 jsme se vydali na zpáteční cestu, pro kterou jsme zvolili kratší 9 km trasu přes Špinov a Hrbov (viz obr. č. 2).

Výškový profil trasy: v prvních 3 km jsme vystoupali na nadmořskou výšku 571 m. n. m. Další 4 km jsme klesali, následoval necelý 1 km stoupání a po něm 1 km klesání (mapy, 2015).

Zpáteční cesta měla až na dvě stoupání lehčí i kratší trasu, navzdory tomu nám cesta trvala přibližně 1,5 hodiny. Tento čas byl také plánován a tím pádem splněn. V průběhu jsme dělali čtyři občerstvovací přestávky a do Polné jsme přijeli v 13.00. Následovalo zastavení v zámecké restauraci, kde jsme měli předem objednaný oběd, ale nejprve jsme zkontrolovali kola. Pauza trvala 60 min a volně na ni navázala prohlídka zámeckého parku a nádvoří. Dle průběhu trasy a fyzických dispozic účastníků jsme měli naplánovanou i cyklo prohlídku Polenských památek (děkanský chrám Nanebevzetí Panny Marie na náměstí s jeho kostelní věží, zámek - park a nádvoří, městské muzeum, Stará Polenská škola - expozice, židovská čtvrť se synagogou, kostel sv. Barbory). Pro aktivizaci dětí jsme se v tento okamžik vrátily na školní hřiště, kde jsme zrealizovali jízdu zručnosti s obměnami a měřením časů a soutěže v závodech dvou družstev na kole (odrážení se chodidly od země, odrážení se jako na koloběžce, závody v jízdě na kole bez sedla). Již při samotném plánování jsme tušili, že památek máme naplánovaných hodně a předpokládali jsme, že jejich množství omezíme dle vzniklé situace. Vzhledem k tomu, že děti začínaly být unavené, jsme z celého okruhu navštívili pouze židovskou čtvrť se synagogou. Prohlídka synagogy s výkladem trvala do 15.45 hod. Vydali jsme se ke škole, kde jsme společně zhodnotili průběh výletu a v 16.30 si děti vyzvedli rodiče.

Před samotným výletem jsme si stanovili tato kritéria pro jeho hodnocení: časové, obsahové, fyzické a mentální. Časové kritérium jsme navzdory drobným aktuální změnám v programu dodrželi. Obsahové kritérium jsme již před výletem měli nastavené obsáhlejší, aby nevznikaly případné časové odchylky. I přesto soudíme, že si děti rozšířily vědomostní obzory, co se týče přírody a památek v místě jejich bydliště. V kritériích fyzických a mentálních šlo o pozorování a adekvátní reagování na aktuální fyzický a duševní stav žáků. Ze subjektivního hlediska usuzujeme, že i tyto parametry byly splněny.

5.2 Třídenní program

Po absolvování jednodenního výletu jsme naplánovali delší, třídenní cykloturistický kurz. V případě, že plánujeme cykloturistický kurz, který má trvat více než jeden den jsme vytvořili návrh programu, který by odpovídal třídennímu výjezdu pro děti na 1. stupni ZŠ.

Náš třídenní kurz byl naplánovaný na 8. - 10. května 2015. Před samotným odjezdem jsme dětem rozdali podrobný soupis s programem a věcmi, co si mají sbalit a co nesmí zapomenout. Dále dostaly potvrzení o bezinfekčnosti, která musí zákonný zástupce podepsat v den odjezdu.

5.2.1 1. den

Díky státnímu svátku byl k dispozici celý pátek 8.5. V 10.00 jsme se sešli před školou, kde jsme převzali děti od zákonných zástupců, zkontrolovali kola a vybavení, zavazadla naložili do předem domluveného auta, která nám je odveze do tábora, rozloučili jsme se s rodiči a v 10.30 jsme se vydali na cestu. Naším cílem bylo předem domluvené rekreační středisko nedaleko městyse Bohdalov. Trasa z Polné do střediska je dlouhá 12,5 km a vede po silnici II. a III. třídy a po polních a lesních cestách a to přes obce Záborná, Janovice a Rudolec (viz obr. č. 3).

Výškový profil trasy: Polná leží v 486 m. n. m. a až do obce Rudolec, která leží v 653 m. n. m. je trasa stoupavá, tedy náročnější (mapy, 2015). Až do Rudolce jsme dělali 4 občerstvovací přestávky. V Rudolci jsme ve 12.30 zastavili u místní prodejny Coop na svačinu, kde jsme odpočívali 30 min. Poté jsme se vydali polními a lesními cestami do rekreačního střediska, kam jsme dojeli v 13.35. Ubytovali jsme se v pokojích a ve 14.00 by pro nás připraven oběd. V 15.00 jsme se sešli na hřišti v areálu, kde proběhlo zahřátí, rozcvička, kontrola kol a jízda zručnosti dle stanoveného plánu. Jízda zručnosti byla záměrně, v obou případech, plánovaná na zatravněném povrchu, kvůli předcházení nepěkným zraněním, odřeninám a podlitinám při pádu na asfaltový či betonový povrch.

Jízda zručnosti: Po vyjetí ze startovní (viz obr. č. 4) rovinky měly děti za úkol projet mezi dvěma latěmi, které jsou od sebe vzdáleny přibližně 10 cm. Následovala houpačka (viz obr. č. 5,6), kde je podložené prkno položené na zemi a v okamžiku, kdy dítě najede přes půlku, prkno se převáží na druhou stranu, kde dítě sjede. Pokračovalo dále, kde projelo slalom (viz obr. č. 7). Na ten jsme použili kužely. Volnou jízdou

pokračovaly v jízdě jednoruč, kde jsme použili tenisový míček, které dítě muselo za jízdy vzít od kamaráda a převézt ke košíku, umístěném na zemi a míček do něj vhodit (viz obr. č. 8). Předposledním úkolem je projet ve snížené výšce (viz obr. č. 9). Ve výšce cca 150 cm drží dvě děti laťku a dítě se muselo za jízdy na kole skrčit a podjet. Posledním úkolem je v jízdě zastavit tak, aby se předním kolem dotkly prkna, ale zároveň ho neshodily, to bez použití smyku (viz obr. č. 10). Děti jely trasu vícekrát, první kolo bylo zkušební, druhé bylo na body a třetí jízda na rychlost. Za žádných okolností neopomínáme dodržování pitného režimu (viz obr. č. 11). Tato část programu byla ukončena v 16.30, následoval odpočinek a večeře v 18.00. Po večeři jsme děti, na základě toho, jak si vedly při jízdě zručnosti, rozdělili do dvou skupin (v jedné byly 4 děti ve druhé 6), a to skupiny s podobnou úrovní cyklistických dovedností. Kdybychom na kurzu měli i jedince, kteří by neuměli na kole jezdit, jízdu zručnosti by neabsolvovali a rovnou by vytvořili samostatnou skupinu. Méně zdatné děti jsme při jízdě zručnosti do žádného úkolu nenutili, když se bály některý úkol plnit, vynechaly ho nebo jsme jim úkol zjednodušili, ale zohlednili jsme to při dělení do skupin. Po rozdělení do skupin následovala hra - hledej svou dvojici, kdy si děti vylosovaly lístečky se jménem nějaké pohádkové bytosti a na základě nějaké typické fráze dané postavy měly najít svoji dvojici, ale nesměly použít žádné konkrétní jméno. Když se našly všechny dvojice, zahájili jsme pexesový turnaj, který měl charakter tzv. pavouka. Vzhledem k času jsme se rozhodli turnaj ve 20.00 ukončit a finále uspořádat až druhý den. Následovala večerní hygiena a v 21.00 už všechny děti spaly.

5.2.2 2. den

Ráno byl v 7.00 budíček, na něj okamžitě navazovala snídane a ranní hygiena a v 8.00 byl vyhlášen nástup před ubytovnou. Zkontrolovali jsme přítomnost všech účastníků, seznámili jsme je s programem a zahájili zahřátí a rozcvičku dle stanoveného programu. Krátká pauza na doplnění tekutin a v 8.30 zahájení dopoledního programu, který byl naplánovaný na okolí areálu. Naším úkolem bylo zlepšovat a prohlubovat dovednosti a vědomosti dětí. Měli jsme proto v plánu několik aktivit, které v průběhu dopoledne absolvovaly obě skupiny.

1. Na prvním stanovišti jsme se zaměřili na dopravní výchovu, kde bylo naším cílem ucelit a doplnit dětem jejich vědomosti, co se týče dopravního značení. Děti si připomněly jednotlivé dopravní značky, které již znaly a seznámily se s dopravními

značkami novými a jejich funkcemi. Nejdříve pracovaly s barevnými verzemi a následně měly k dispozici jejich černobílé verze pro vybarvení. Poté si projely trasu na koloběžce, kde se musely řídit jednotlivými dopravními značkami.

2. Pro toto stanoviště jsem se inspirovala v knize *Kolo pro děti i jejich rodiče* od Jiřího Šafránka. V těchto dvou cvičeních přešly děti od teorie a koloběžky k samotnému kolu, kde měly závodit v odrážení. Děti již na kole seděly, ale měly sedlo nastavené tak, aby dosáhly chodidly na zem a mohly se střídavě nohama odrážet. Projely trasu dlouhou cca 15 m. Zdatnějším jezdcům jsme úkol ztížili zvýšením sedla a klikatou dráhou. Následoval úkol opět s odrážením, ale dítě stálo vnitřní nohou na pedálu a vnější nohou se odráželo. Zvolili jsme nejprve techniku, aby si dítě samo vybralo nohu, kterou se bude odrážet (ta dominantnější), ale pro všestranný rozvoj na další pokus si nohy zkusilo vyměnit.

3. Na dalším stanovišti byly připraveny dráhy, které byly dlouhé asi 15 m, toto místo bylo označeno, za ním dráhy dále pokračovaly, ale v rozmezí 15-5 m končily. Úkolem cyklisty bylo bezpečně zastavit na konci dráhy (Šafránek, 2000).

4. Následovalo cvičení na rozjezdy a zastavování. Děti měly v rovné dráze označená místa, kde musí zastavit a dotknout se nohou bodu na zemi, po kterém vždy následoval správný rozjezd, šlápnutím do připraveného horního pedálu.

5. Na posledním stanovišti měly připravenou aktivitu pro proměnlivý posed jezdce při jízdě. "Oválná dráha rozdělená kužely na 5 stejně dlouhých úseků. Jezdci vyjíždějí na okruh po jednom. V prvním úseku jede cyklista normálně. Ve druhém ukazuje odbočení levou rukou. Ve třetím drží říditka oběma rukama, ale po získání rychlosti dá nohy z pedálů a jede setrvačností. Ve čtvrtém jede ze sedla. V pátém ukazuje odbočení pravou rukou. Pokud jsou jezdci ve většině pokusů úspěšní, zužujeme dráhu, pokud ne cvičení opakují, až úkol plní bez přerušení a jejich jízda je přímá" (Šafránek, 2000).

V průběhu dopoledního programu si každé družstvo vyhranilo čas na doplnění tekutin a svačiny, kterou nám taktéž zajistilo středisko. Jelikož jsme dopolední program splnili dříve, než bylo v plánu, chtěli jsme dát dětem možnost, znovu si vyzkoušet úkoly, které se jim líbily, které se jim nedařily nebo se jim zdály příliš těžké. Ale vzhledem k příchodu oblačnosti a deště se sněhem jsme dopolední program ukončili již v 10:30 a zvolili jsme program náhradní a to instruktážní dopravní videa s diskuzí na základě jejich zhlédnutí, která jsou volně dostupná na www.ibesip.cz. Po jeho absolvování následoval ve 12.00 oběd a odpolední klid. V odpoledních hodinách

se vyjasnilo, a proto jsme se ve 13.30 rozhodli podniknout cyklovýlet do okolí. Cílem byl asi 1km vzdálený městys Bohdalov, kde jsme navštívili místní, republikově vyhlášený zemědělský podnik, AGRAS Bohdalov, a.s. s prohlídkou a výkladem, který byl zaměřen na seznámení se s přírodními podmínkami na Vysočině a s nimi spojenými podmínkami pro zemědělství. Také jsme si prohlédli chov dojníc a výrobní proces mléka. Prohlídka trvala 90 minut. Z výletu jsme se do tábora vrátili v 15.20. Proběhla kontrola a uskladnění kol, krátká pauza na doplnění tekutin a jiné potřeby. Následovala venkovní aktivita v přilehlém lese, kde v označeném prostoru byly rozházené obrázky cyklistického náčiní, potřeb a doplňků, dopravních značek. Každé ze dvou družstev mělo seznam vybraných obrázků. Jejich úkolem bylo vyhledat obrázky v pořadí, které jim určil seznam. Z každého družstva mohl hledat obrázek pouze jeden člen, ostatní museli být mimo vyznačené území. Když našel správný obrázek, vrátil se ke svému družstvu a vyběhl další. Tým, který měl jako první kompletní seznam, vyhrál a dostal sladkou odměnu v podobě müsli tyčinky. Hra trvala od 16.00 do 16.15. Společně jsme uklidili fáborky, kterými byla označena hrací plocha a vrátili jsme se do tábora. Po cestě jsme sbírali klestí na večerní táborák. V 17.00 jsme připravili táborák a opekli jsme si buřty. Vše k tomu potřebné nám zajistila vedoucí kuchyně. Vyhodnotili jsme druhý den a seznámili jsme se s programem na poslední den. Zazpívali jsme si táborové písně s kytarovým doprovodem a v 18.30 jsme oheň uhasili a přesunuli jsme se do společenské místnosti, kde jsme dokončili pexesový turnaj, vyhlásili a ocenili všechny zúčastněné. Pokračoval volný program, kde měly děti na výběr deskové hry dle vlastního uvážení (aktivita junior, člověče nezlob se, twistr, karty, kloboučku hop). Ve 20.00 proběhla večerní hygiena a ve 21.00 byla večerka.

5.2.3 3. den

Ráno byl v 7.00 budíček, na nějž okamžitě navazovala snídaně a ranní hygiena. V 8.00 byl vyhlášen nástup před ubytovnou. Zkontrolovali jsme přítomnost všech účastníků, připomněli jsme, že nás čeká zpáteční cesta, ale hlavní překvapení jsme neprozradili. Proběhlo zahřátí a rozcvička dle stanoveného programu. Po té se druhé družstvo vydalo balit svoje věci, aniž by tušilo, že se první družstvo už vydává na cestu. Děti z prvního družstva o tom věděly a byly proto už sbalené. Když se druhé družstvo za 15 min chystalo k odjezdu a našlo vzkaz, že první družstvo bylo uneseno neznámým pachatelem, rozhodlo se je vystopovat. Zjistili totiž, že jim první družstvo zanechává

stopy, kudy je zločinci unesli a vydali se na záchrannou misi (8.45). Po cestě plní úkoly, které jim první družstvo zanechává (otázky a úkoly s dopravní nebo přírodovědnou tematikou). Cesta byla záměrně vedena trasou, kterou jsme sem přijeli, polní a lesní cesty, směrem do Rudolce. V Rudolci si první družstvo zvolilo kvůli vhodnosti pro úkryt fotbalové hřiště a jeho blízké okolí a čekalo na příjezd druhé skupiny. Když druhá skupina dorazila a našla je, měli jsme pauzu na svačinu, kterou jsme dostali ve středisku, k doplnění tekutin a ošetření odřenin, když jedno z dětí v zápalu pátrání po svých kamarádech zakoplo a odřelo si dlaň a kolena. Naštěstí to nebylo nic vážného a zdravotník rány dítěti vydesinfikoval a přelepil sterilní náplastí. Bylo 10.00, když jsme se vydali opět po silnici II. a III. třídy do Polné. Cesta do Polné vede ve větší míře z kopce, takže se jelo dětem dobře a ke všemu ještě po předchozích ne moc slunečných dnech nás hrálo i sluníčko. Cesta dlouhá 8 km nám, s jednou pauzou na doplnění tekutin, trvala 45 min. Což nám vyšlo úplně akorát, protože před školou už na nás čekali nedočkaví rodiče, kterým jsme nahlásili náš příjezd v 11.00 hodin. Ještě jsme zkontrolovali kola a děti jsme bez větší újmy předali zákonným zástupcům.

5.3 Vyhodnocení ankety pro rodiče

Po ukončení kurzu jsme požádali rodiče účastníků (8) o vyplnění ankety (příloha č. 6), která byla zaměřena na jejich názor na přípravu, realizaci a průběh kurzu.

Na otázky odpovídali následovně:

- 1) Obdrželi jste před konáním výletu všechny potřebné informace, abyste se mohli rozhodnout pro přihlášení Vašeho dítěte?

100 % odpovědělo ano.

- 2) Byli jste spokojeni s celým průběhem výletu?

100 % odpovědělo ano.

- 3) Podnikáte se svým dítětem výlety na kole a jak často?

40 % odpovědělo, že se svým dítětem podnikají výlety na kole 1x týdně, 20 % 1x za měsíc a 40 % o prázdninách.

- 4) Myslíte si, že Vaše dítě ovládá základní pravidla a chování při jízdě na kole na stezkách i silnici, v doprovodu dospělé osoby?

100 % odpovědělo ano.

- 5) Příklad byste si, aby byla ve škole do hodin tělesné výchovy zapojena i výuka jízdy na kole?
100 % odpovědělo ano.
- 6) Příklad byste si, aby škola pořádala výlety, které by byly zaměřeny na cykloturistiku?
100 % odpovědělo ano.
- 7) Příklad byste si, aby škola pořádala vícedenní kurzy, které by byly zaměřeny na cykloturistiku?
100 % odpovědělo ano.
- 8) Přihlásili byste Vaše dítě, aby se účastnilo takového kurzu?
100 % odpovědělo ano.

Můžeme tedy říct, že zúčastnění rodiče podporují své děti v aktivní cykloturistice a podpořili by taktéž zapojení cykloturistiky do vzdělávacích programů škol. Lze však předpokládat, že tito rodiče vedou své děti k aktivnímu pohybu a že oni i jejich děti mají dobrý vztah k cyklistice.

5.4 Vyhodnocení řízeného rozhovoru s žáky

Také s dětmi byl proveden po ukončení kurzu řízený rozhovor (příloha č. 7), a to s každým dítětem individuálně.

Na otázky odpovídaly takto:

1. Jak často jezdíš na kole a kam?

L. J.: "S mamkou máme pravidelnou trasu, kterou jezdíme 1x týdně."

O. K.: "Jezdím ke kamarádovi nebo k babičce."

W. A.: "Jezdím několikrát týdně v naší ulici."

T. K.: "O prázdninách jezdím s mamkou na výlety."

L. N.: "Jezdím s tatškou každý víkend a v týdnu trénuji. Byli jsme na závodech Tour de kids."

G. S.: "Nevím, když se mi chce O prázdninách."

K. H.: "O prázdninách pojedeme s rodiči na dovolenou na kola pod stan."

T. B.: "Jen tak, kolem domu."

2. Jezdíš převážně s rodiči nebo s kamarády?

L. J.: "S mamkou."

O. K.: "Sám nebo s kamarády."

W. A.: "S kamarády."

T. K.: "S mamkou."

L. N.: "S rodiči, teď jen s tatškou, protože se mamka musí starat o brášku."

G. S.: "Sama."

K. H.: "S rodiči a sestrou."

T. B.: "S kamarády nebo sama."

3. Vyprávěl jsi nějaký zážitek z výletu rodičům, sourozencům nebo prarodičům?

Jaký?

L. J.: "Vyprávěla jsem jin o celém dni."

O. K.: "O kostnici."

W. A.: "Tatškovi o té kostnici."

T. K.: "Vyprávěla jsem babičce, když si mě vyzvedla."

L. N.: "O soutěžích, co jsme dělali."

G. S.: "Všechno."

K. H.: "Že jsme řídili jednou rukou."

T. B.: "Všechno. O té rozseknuté lebce."

4. Co se ti na výletě nelíbilo, co bys vynechal?

L. J.: "Nic bych nevynechala."

O. K.: "Nic."

W. A.: "Nic, líbil se mi."

T. K.: "Nic mě nenapadá."

L. N.: "Jak nás kluci chtěli předjíždět. To se mi nelíbilo, to se nesmí. Příště bych je nechala doma."

G. S.: "Všechno se mi líbilo."

K. H.: "Nevím, nic."

T. B.: "Všechno bylo dobrý."

5. Co jsi se na výletě naučil nebo dozvěděl nového, co jsi si zapamatoval?

L. J.: "Asi nic, všechno jsme se naučili už předtím."

O. K.: "Dozvěděl jsem se, kolik bylo kostí v té kostnici."

W. A.: "Něco o té kostnici."

T. K.: "Jak mám mít nohy na šlapkách."

L. N.: "Jak si můžeme hrát na kole."

G. S.: "Že má lebka švy."

K. H.: "Jak máme jezdit ve skupině."

T. B.: "Asi nic, p. učitelka, nám už všechno předtím řekla."

6. Měl jsi pocit, že byla trasa náročná? Byly přestávky dostatečně časté a dlouhé nebo by jsi potřeboval na odpočinek více času?

L. J.: "Ne, byly akorát."

O. K.: "Ne, nepotřeboval jsem."

W. A.: "Bylo tam pár velkých kopců, kdy jsem musel tlačit, ale jen chvíli."

T. K.: "Ne, p. učitelka mě pochválila, že jsem všechny kopce vyjela jako jediná."

L. N.: "Ne, ani jsem nebyla po té cestě moc unavená."

G. S.: "Nepotřebovala."

K. H.: "Ani ne."

T. B.: "Ne."

7. Jel by jsi na takovýto výlet znovu?

L. J.: "Ano, jela bych strašně ráda."

O. K.: "Asi jo."

W. A.: "Klidně."

T. K.: "Moc ráda."

L. N.: "Ano, bavilo mě to."

G. S.: "Určitě. Moc se mi to líbilo."

K. H.: "Ano."

T. B.: "Ano, ráda."

Většina z dětí odpověděla, že když je hezky (tedy v jarních až letních měsících), jezdí každý den. Jezdí spíše na kratších trasách v místě bydliště, či využívají kolo k dopravě k prarodičům nebo kamarádům. Dvě děti odpověděly, že jezdí s rodiči na pravidelné trasy po okolí cca do 10 km. Děti o frekvenci jejich jízdy na kole podávaly odlišnější informace než jejich rodiče. Předpokládáme však, že mají jinou představu o času a době trvání jejich vyjížděk. Na otázku, co se jim na výletě nelíbilo, co by vynechaly, všechny děti odpověděly záporně. Největším zážitkem pro ně byla návštěva kostnice a mezi poznatky, které získaly, jmenovaly praktické dovednosti z jízdy na kole (např. pravidla pro jízdu ve skupině, správný posed na kole...). Na otázku, zda by jely na takovýto výlet znovu, všichni odpověděli pozitivně.

5.5 Ověření výzkumných otázek

Na první otázku "Jaké jsou nezbytné podmínky pro výuku cykloturistiky na 1. stupni ZŠ?" jsme odpověděli v teoretické části (viz kapitola č. 2), kde jsme podrobně zpracovali dokumentaci, materiální prostředky a prostory pro konání výuky, které by škola měla mít zajištěné. Dále by měla mít škola připravený podrobně zpracovaný tematický plán a samozřejmě by mělo být vedení školy seznámeno se zájmem z řad žáků. Vedení školy by mělo poskytnout konkrétní podmínky pro přihlášení se do kurzu, jako je např. vhodné a řádně vybavené kolo dle právních předpisů a potvrzení zdravotní způsobilosti.

V případě druhé otázky "Je navržený obsah jednodenního cykloturistického kurzu využitelný pro žáky 1. stupně ZŠ?" se domníváme, že po vyhodnocení průběhu výletu (viz kapitola 5.1), ankety pro rodiče (viz kapitola 5.3) a řízeného rozhovoru s dětmi (viz kapitola 5.4), je navržený program vhodný pro žáky 1. stupně ZŠ.

Na základě vyhodnocení průběhu kurzu (viz kapitola 5.2) se domníváme, že je návrh využitelný pro žáky 1. stupně ZŠ, čímž odpovídáme na třetí otázku "Je navržený obsah třídního cykloturistického kurzu využitelný pro žáky 1. stupně ZŠ?".

6 Závěr

Cílem diplomové práce bylo navrhnout, vytvořit a provést pilotní ověření projektu studijní opory pro výuku cykloturistiky na 1. stupni základní školy.

Práce byla rozdělena na teoretickou a výzkumnou část. Teoretická část je shrnuta v kapitole číslo 2, kde je obsažena historie a vývoj cykloturistiky, význam cykloturistiky v dětství, technické parametry jízdního kola, důležitá charakteristika mladšího školního věku, vymezení rámcového vzdělávacího programu pro 1. stupeň ZŠ a jeho očekávané výstupy, nepostradatelná didaktika výuky jízdy na kole a v neposlední řadě složky potřebné k zajištění cykloturistického kurzu.

Výzkumná část v kapitole 5 obsahuje ověření připraveného projektu studijní opory výuky cykloturistiky, a to jak jednodenního cykloturistického výletu, tak třídního cykloturistického kurzu. Je zde celkové zhodnocení průběhu obou kurzů.

V samotném počátku jsme si stanovili výzkumné otázky. Otázku nezbytných podmínek pro výuku cykloturistiky na 1. stupni ZŠ jsme zodpověděli v teoretické části, a to podrobným výčtem potřebných činností před, během i po samotné činnosti. A na otázky vhodné využitelnosti obsahu jednodenního a třídního cykloturistického kurzu pro 1. stupeň ZŠ jsme poukázali v navrženém programu a v jeho vyhodnocení. Jak vyplývá z pozorování během jednotlivých činností a následného rozhovoru s účastníky a ankety s jejich rodiči jsme došli k závěru, že je navržený program vhodný pro žáky 1. stupně ZŠ.

Dále jsme zjistili, že děti po absolvování kurzu projevují větší nadšení pro cykloturistiku a uvítali by možnost pravidelných cykloturistických aktivit v rámci výuky tělesné výchovy na 1. stupni ZŠ, s čímž by souhlasili i jejich rodiče. Po absolvování výukového programu jsme zjistili, že u dětí došlo k plánovanému zlepšení a upevnění cyklistických dovedností a správných návyků. Došlo i k upevnění znalostí z oblasti dopravní výchovy, rozšíření kulturně poznávacích vědomostí a upevňování sociálních vazeb v kolektivu.

Žáci se během absolvování programu zdokonalili ve svých dosavadních cyklistických schopnostech a zároveň se nám je podařilo u některých rozšířit. Největším úspěchem pro nás bylo naučení schopnosti jízdy jednoruč, upevnění sebevědomí, zvýšení jistoty při jízdě na kole a posílení pozitivního vztahu k cyklistice. Za nedostatek považujeme velmi rozdílné dovednosti a schopnosti dětí stejného věku v ovládnutí jízdního kola, správně zvoleného kola s ohledem na tělesné dispozice dětí a ne zcela

kompletní odstranění špatných pohybových návyků při jízdě, jako je například špatná poloha chodidel při šlapání. Domníváme se, že by zavedení pravidelné cykloturistické výchovy v rámci výuky na 1. stupni ZŠ vedlo k ucelení úrovně dovedností dětí, dále by mělo pozitivní vliv na jejich celkový, jak fyzický a psychický, tak i sociální vývoj. Zavedení pravidelné cykloturistické výchovy pod správným vedením by eliminovalo špatné pohybové návyky při jízdě.

Na základě ověření navrženého projektu se domníváme, že je využitelný v praxi všech pedagogických pracovníků, kteří se věnují práci s dětmi mladšího školního věku. Program se v pilotním ověření projevil jako funkční, avšak závěry by bylo vhodné ověřit experimentálně na větší množině účastníků.

Literatura a prameny

Literatura

- Cihlár, J. (1991). *Cyklistika pro každého*. Praha: Olympia.
- Đurdiak, L. (2001). *Psychohygienu mladého človeka : duševné zdravie; rodina; škola; sebaučova; náboženstvo; spoločnosť*. ENIGMA.
- Frömel, K. (1987). *Úvod do didaktiky TV* (2th ed.). Olomouc: Univerzita Palackého.
- Gerig, U. & Frischknecht, T. (2004). *Jezdíme na horském kole*. České Budějovice: Kopp.
- Haymann, F. & Stanciu, U. (2009). *Jak dokonale zvládnout horské kolo*. Praha: Grada.
- Hondlík, J. (1995). *Didaktika školní tělesné výchovy dětí mladšího školního věku*. České Budějovice: Jihočeská univerzita, Pedagogická fakulta.
- Hrubíšek, I. (1994). *Horské kolo od A do Z* (2th ed.). Praha: Sobotáles.
- Konopka, P. (2007). *Cyklistika: rádce pro vybavení, techniku, trénink, výživu, závody a medicínu*. Jablonec nad Nisou.
- Křivohlavý, J. (2009). *Psychologie zdraví* (3th ed.). Praha: Portál.
- Křištofič, J. (2006). *Pohybová příprava dětí*. Praha: Grada.
- Landa, P. (2005). *Cyklistika: trénink a jeho plánování*. Praha: Grada.
- Langmeier, J. & Krejčířová, D. (1998). *Vývojová psychologie*. Praha: Grada.
- Neuman, J. (2000). *Turistika a sporty v přírodě*. Praha: Portál.
- Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách*. (2012, 28. 08). Citováno 8. října 2013, z <http://clanky.rvp.cz/clanek/s/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/>
- Plíva, M., Tilinger, P. & Janouch, V. (1991). *Didaktika tělesné výchovy: vybrané kapitoly*. Praha: Karolinum.
- Sekera, J. & Vojtěchovský, O. (2009). *Cyklistika: průvodce tréninkem*. Praha: Grada.
- Sýkora, (1986). *Turistika a sporty v přírodě: teorie a didaktika*. Praha: SPN.
- Šafránek, J. (2000). *Kolo pro děti i jejich rodiče*. Praha: Portál.
- Štikar, J., Hoskovec, J. & Šmol9kov8, J. (2006). *Psychologická prevence nehod: (teorie a praxe)*. Praha: Karolinum.
- Vilímová, V. (2009). *Didaktika tělesné výchovy* (2th ed.). Brno: Masarykova univerzita.
- Směrnice školy ZŠ Polná: 16. lyžařský výcvikový kurz*. (2014).

Internet

- Bezpečí dítěte v dopravě.* (2008). Citováno 15. dubna 2014,
z http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rodic/Bezpeci_ditete_v_doprave.pdf
- Brzdy na kolo.* (2010, 17. 06.) Citováno 19. listopadu 2014,
z <http://www.cyklomania.cz/>
- Centrum služeb pro silniční dopravu.* (2014, 05.04.). Citováno 23. ledna 2015,
z <http://www.cpspd.cz/125-zakon-c-361-2000-sb-o-silnicnim-provozu>
- Děti na cestách.* (2014,19.05). Citováno 14. dubna 2014, z
<http://www.cyklodoprava.cz/bezpecnost/deti-a-bezpecnost/publikace-deti-na-cestach/>
- Dětská dopravní hřiště.* (2012). Citováno 15. dubna 2014, z
<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/detska-dopravni-hriste>
- Dopravní výchova interaktivně.* (2012). Citováno 15. dubna 2014, z
www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/predskolni-deti/dopravni-vychova-pro-ms-interaktivne
- Jak velké kolo.* (2012, 26. 04.). Citováno 27. března 2015, z <http://kolo.cz/clanek/jak-velke-kolo-pro-dite/kategorie/rady-pro-deti>
- Metodický portál RVP.* (2012, 28.08). Citováno 5. října 2013, z
<http://clanky.rvp.cz/clanek/s/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html/>
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy.* (2008). Citováno 10. listopadu 2014, z
<http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>
- Povinná výbava jízdního kola.* (2012). Citováno 14. dubna 2014, z
<http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/povinna-vybava-jizdniho-kola>.
- Péče o jízdní kolo.* (2012). Citováno 14. dubna 2014, z
<http://www.ibesip.cz/cz/cyklista/bezpecne-jizdni-kolo/pece-o-jizdni-kolo>
- Rámcový vzdělávací program.* (2013, 01. 09). Citováno 8. listopadu 2014, z
www.msmt.cz/vzdelavani/zakladni-vzdelavani/upraveny-ramcovy-vzdelavaci-program-pro-zakladni-vzdelavani
- S dětmi na kole.* (2012). Citováno 14. dubna 2014, z <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-na-kole/s-detmi-na-kole>

Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, předpis č. 341/2014 Sb. (2014). Citováno 19. dubna 2015.

Zákon o silničním provozu. (2014, 05. 04). Citováno 23. ledna 2015,

z <http://www.cspds.cz/125-zakon-c-361-2000-sb-o-silnicnim-provozu>

Základní škola Dřevohoštice. (2007, 01. 03.) Citováno 9. listopadu 2014,

z [//www.zsdrevohostice.cz/docs/doc_2002Smernice_A11_Organizace_vyletu.pdf](http://www.zsdrevohostice.cz/docs/doc_2002Smernice_A11_Organizace_vyletu.pdf)

Seznam příloh

Textové přílohy

Příloha č. 1: Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky

Příloha č. 2: Návrh na rozložení učiva a výstupy na 1. stupni ZŠ

Příloha č. 3: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Příloha č. 4: Příklad školy techniky (Cihlář, 1991, s. 55).

Příloha č. 5: Minimální rozsah vybavení lékárničky pro zotavovací akce a pro kurzy

Příloha č. 6: Anketa pro rodiče

Příloha č. 7: Řízený rozhovor s žáky

Obrázkové přílohy

Obrázek 1: Mapa trasy I.

Obrázek 2: Mapa trasy II.

Obrázek 3: Mapa trasy III.

Obrázek 4: Jízda zručnosti

Obrázek 5: Jízda zručnosti

Obrázek 6: Jízda zručnosti

Obrázek 7: Jízda zručnosti

Obrázek 8: Jízda zručnosti

Obrázek 9: Jízda zručnosti

Obrázek 10: Jízda zručnosti

Obrázek 11: Jízda zručnosti

Přílohy

Příloha č. 1: Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky

1. Jízdní kola musí být vybavena

- a) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,
- b) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.),
- c) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm,
- d) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,
- e) zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250 - 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,
- f) přední odrazkou bílé barvy, tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí +/- 15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/- 5 st.; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

g) odrazkami oranžové barvy (autožluť) na obou stranách šlapátek (pedálů), tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti,

h) na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožluť) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm, tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.

2. Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:

a) světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem,

b) zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy,

c) zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

3. Světelná výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb.

4. Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.

5. Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

6. Jízdní kola uváděná na trh po 1. 1. 2003 musí mít na snadno dostupném místě rámu trvanlivě vyznačeno dobře čitelné výrobní číslo nebo být vybavena zařízením jej

spolehlivě nahrazujícím. Za spolehlivě výrobní číslo nahrazující zařízení se v tomto případě považuje například i elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.

7. Jízdní kola uváděná na trh po 1. 1. 2003, pokud nejsou vybavena podle čl. 2 této přílohy, tj. pro jízdu za snížené viditelnosti, musí být opatřena jednoznačným a zřetelným upozorněním v návodu k obsluze, že tato kola nejsou za daného stavu vybavení způsobilá k silničnímu provozu za snížené viditelnosti.

8. Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže

- a) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola (podle čl. 1, 2),
- b) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení § 19 zákona,
- c) jeho výkon nepřesáhne 1 kW,
- d) v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce (válců) větší než 50 cm³,
- e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹,
- f) montáž pohonného systému (motor, nádrž paliva nebo akumulátor) na jízdní kolo si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.

Pokud vozidlo splňuje všechny výše uvedené požadavky, považuje se pro potřeby této vyhlášky nadále za jízdní kolo.

9. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola (např. tandemy) a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako např. koloběžky.

10. Potahová vozidla musí být vybavena

- a) alespoň jednou brzdou snadno, rychle a bezpečně ovladatelnou,
- b) vpředu dvěma bílými a vzadu dvěma červenými odrazkami shodnými a shodně umístěnými jako odrazky předepsané pro přívěsy,
- c) za snížené viditelnosti vpředu svítilnou s bílým světlem na straně přivrácené ke středu vozovky nebo dvěma svítilnami s bílým světlem na každé straně vozidla vyznačujícími jeho největší obrysovou šířku; vzadu dvěma svítilnami s červeným světlem na každé straně vozidla vyznačujícími jeho největší obrysovou šířku.

11. Ruční vozík, jehož šířka přesahuje 0,6 m, musí být vybaven červenými odrazkami netrojúhelníkového tvaru umístěnými symetricky co nejbližší k bočním obrysům vozíku ve stejné výši nad vozovkou.

Příloha č. 2: Návrh na rozložení učiva a výstupy na 1. stupni ZŠ (rvp.cz, 2012)

Cíle výuky v daném ročníku:

- 1. ročník** - *seznámit žáky se základními pravidly bezpečnosti v silničním provozu; položit základ pro pochopení bezpečného a ohleduplného chování; poznat nejbližší okolí s ohledem na bezpečnost silničního provozu*
- 2. ročník** - *vést žáky k pochopení nutnosti bezpečného a ohleduplného chování, k uvědomování si rizik a nebezpečí v silničním provozu*
- 3.ročník** - *rozvíjet schopnost uvědomovat si rizika a nebezpečí v silničním provozu, vnímat okolní dění všemi smysly a učit se vyvozovat správné závěry pro bezpečné chování; uvědomovat si ostatní účastníky provozu, zejména v roli chodce*
- 4.ročník** - *být zodpovědný za svoje chování, uvědomovat si rizika a vztahy mezi všemi účastníky silničního provozu;hledat řešení krizových situací;zejména v roli cyklisty; vnímat všemi smysly, zhodnotit a zpracovat získané informace a vyvodit z nich správné závěry pro bezpečnou cestu*

Učivo:

Cyklista

I. Výbava jízdního kola a cyklisty

- Povinná a doporučená výbava jízdního kola a cyklisty (přilba, její funkce a použití;reflexní doplňky a ostatní doplňky pro bezpečnou jízdu)
- Odpovědnost cyklisty a vztahy mezi účastníky silničního provozu

II. Způsob jízdy na jízdním kole

- Technika jízdy; přeprava zavazadel

III. Bezpečná cesta

- Místa pro jízdu na kole (stezky pro cyklisty, obytná zóna)

IV. Cyklista na silnici

- Problematika silnice z pohledu cyklisty a značení (základní pravidla bezpečné jízdy na silnici,jízda za snížené viditelnosti a zhoršených podmínek)
- Znamení, zastavování, odbočování, předjíždění a objíždění
- Vedení kola, vyjíždění do silnice
- Přecházení s kolem bez přechodu a po přechodu
- Kde si hrát (vhodná a nevhodná místa ke hře)
- Značky

V. Cyklista na křižovatce

- Druhy křižovatek a kruhový objezd (zásady přednosti v jízdě, odbočování)

- Vztahy mezi účastníky silničního provozu

VI. Rodinný cyklistický výlet

- Plánování trasy a výbava na cestu
- Cyklista v dopravních prostředcích
- Způsob jízdy ve skupině (zásady ohleduplnosti k ostatním účastníkům silničního provozu)

VII. V ohrožení

- Zásady správného chování v krizové situaci (možnosti krizových situací, jejich řešení, důležitá spojení)

Prolínající téma - cesta do školy

- Poslouchej, dívej se, přemýšlej (souvislosti konkrétních situací, posouzení situace, včasné vyvození bezpečného chování, nalezení správného řešení)

5.ročník

Cíl výuky v daném ročníku:

upevňovat a rozvíjet získané vědomosti, dovednosti a návyky účastníka silničního provozu – chodce i cyklisty; poznávat vztahy mezi všemi účastníky, uvědomovat si je, učit se bezpečnému chování i v krizových situacích; seznámit se s první předlékařskou pomocí

Učivo:

Souhrnné znalosti a dovednosti z oblasti bezpečnosti chodce a cyklisty

I. Na chodníku

- Shrnutí pravidel bezpečného a ohleduplného chování na chodníku
- Vztahy mezi účastníky silničního provozu

II. Výbava jízdního kola a cyklisty

- Potřeba správné výbavy jízdního kola a cyklisty (reflexní doplňky a ostatní doplňky pro bezpečnou jízdu)
- Odpovědnost cyklisty a vztahy mezi účastníky silničního provozu

III. Chodec a cyklista na silnici

- Shrnutí pravidel bezpečného a ohleduplného chování při pohybu na silnici
- Pravidla chůze po silnici pro skupiny i jednotlivce
- Pravidla jízdy za snížené viditelnosti
- Základní pravidla bezpečné jízdy na silnici (bezpečné manévry cyklisty na silnici)

- Pravidla pohybu za snížené viditelnosti a zhoršených podmínek

IV. Bezpečná jízda

- Technika jízdy
- Pravidla jízdy po stezkách a mimo silnici

V. Cyklista na křižovatce

- Pravidla pro bezpečné překonání křižovatky
- Vztahy mezi účastníky silničního provozu

Výstupy na konci 1. stupně

- Co by měl žák ovládat po ukončení 5. ročníku ZŠ. Dovednosti žáků jsou rozděleny podle tematických okruhů – chodec, cyklista.

- **Chodec**

- Žák:
 - - rozezná účastníky silničního provozu a vztahy mezi nimi
 - - pozná nebezpečné situace a způsoby jejich řešení
 - - zvládá pravidla chůze po chodníku a stezkách a uplatňuje je (při akcích školy)
 - - uplatňuje bezpečné chování při chůzi po silnici
 - - používá reflexní doplňky pro svou dobrou viditelnost
 - - bezpečně přechází u (bez přechodu, s přechodem, se světelnými signály, přes dvoj-pruh)
 - - bezpečně cestuje v hromadných dopravních prostředcích, chová se s respektem k ostatním cestujícím
 - - bezpečně cestuje autem, při jízdě v autě používá autosedačku a zádržný systém, zná význam a techniku poutání
 - - rozeznává a využívá bezpečná místa pro hru, uplatňuje bezpečnou jízdu na in-linech, koloběžce atd.
 - - vnímá dopravní situaci všemi smysly, vyhodnotí ji a vyvodí správné závěry
- Žák zná dopravní značky a jejich význam:
 - Stezka pro chodce – Stezka pro chodce a cyklisty – Stezka pro cyklisty – Podchod nebo nadchod Přechod pro chodce – Pozor, přechod pro chodce – Pěší zóna – Obytná zóna – Dej přednost v jízdě – Stop, dej přednost v jízdě – Železniční přejezd – Zákaz vjezdu všech vozidel–Zákaz vstupu chodců– semaforey pro chodce a řidiče

- **Cyklista**
- - popíše výbavu jízdního kola a její funkci
- - charakterizuje postavení cyklisty v silničním provozu
- - zvládá základní techniku jízdy na kole (pokud jsou vhodné podmínky pro nácvik), zvládá základní manévry (změnu směru jízdy, odbočování, předjíždění, objíždění, otáčení, výjezd na silnici)
- - volí bezpečnou trasu jízdy (zvládá jízdu přes křižovatku, včetně jízdy po kruhovém objezdu, včetně situací s dalšími účastníky provozu)
- - vnímá dopravní situaci všemi smysly (vyhodnotí ji a vyvodí správné závěry pro bezpečnou jízdu)
- - ovládá základní postupy při předlékařské první pomoci
- Žák zná dopravní značky a jejich význam:
- Dálnice – Jednosměrný provoz – Prikázaný směr jízdy vpravo – Hlavní pozemní komunikace

Nejdůležitější axiomy bezpečnosti v silničním provozu (rvp.cz, 2012):

Uvedené axiomy slouží pro pedagogy jako vodítko při výuce dopravní výchovy. Nejsou určeny k pamětnému učení, avšak žáci by je měli přijmout za své a řídit se podle nich. Se všemi se postupně seznamují i v pracovních učebnicích nebo výukových setech pro dopravní výchovu pro žáky ZŠ. Axiomy jsou rozděleny podle výukových okruhů a pedagog by si je měl sám podle potřeby zařadit do výchovně-vzdělávacího procesu. Měly by sloužit jako podpůrný, vstupní i výstupní prvek dopravní výchovy. V závorce jsou uvedeny pojmy, kterých se okruh týká.

Okruh 8: Výbava cyklisty a kola

Přilba, chrániče, povinná a doporučená výbava kola, výbava za snížené viditelnosti, brzdy, kryt řetězu, odrazky v pedálech, zvonek, přední a zadní odrazka, světlomet, blikačka.

- Nikdy nevyjížděj bez přilby.
- Nevyjížděj na nevybaveném nebo poškozeném kole.
- Jezdí jen na správně vybaveném jízdním kole.
- Za snížené viditelnosti používej správnou výbavu a reflexní doplňky.

Okruh 9: Jízda na kole

Stezka pro cyklisty, jízdní pruh pro cyklisty, objíždění a předjíždění, změna směru jízdy, zhoršené podmínky pro jízdu na kole, zřetelná jízda, tlaková vlna, řazení před křižovatkou.

- Používej stezky pro chodce a cyklisty.
- Ani jako cyklista nemáš na přechodu přednost.
- Používej jen správně vybavené jízdní kolo.
- Nepřeceňuj své síly.
- Kolo ved' vždy ve směru jízdy.
- Jako cyklista jsi řidič nemotorového vozidla a platí pro tebe stejná pravidla jako pro ostatní.
- Cyklisté jezdí vždy za sebou.
- Dodržuj pravidla přednosti v jízdě.
- Řid' se dopravními značkami.
- Dávej včas a zřetelně znamení o změně směru jízdy.

Příloha č. 3: Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (doplněn zákonem č. 60/2001 Sb., č. 478/2001 Sb., č. 62/2002 Sb., č. 311/2002 Sb., č. 320/2002 Sb., č.436/2003 Sb., č.53/2004 Sb., č. 229/2005 Sb., č. 411/2005 Sb., 76/2006 Sb., 226/2006 Sb. a č. 342/2006 Sb.)

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a doplnění § 58.

(1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu (zákona č. 56/2001Sb.) a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

(2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

(3) Na jednom místním jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let.

(4) Cyklista nesmí jet bez držení řidítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.

(5) Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.

§ 3 Základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích

(1) Provozu na pozemních komunikacích se nesmí účastnit osoba, která by vzhledem k věku nebo ke sníženým tělesným nebo duševním schopnostem mohla ohrozit bezpečnost tohoto provozu. To neplatí, pokud osoba sama nebo jiná osoba učinila taková opatření, aby k ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nedošlo.

§ 4 Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen

a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani

neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst.

1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.

Oddíl 5

Zvláštní ustanovení pro chůzi, jízdu nemotorových vozidel, jízdu na zvířeti a vedení a hnaní zvířat

Chůze

§ 53

(1) Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz na chodníku, užije pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

(2) Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.

(3) Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou.

(4) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí chodec ohrozit cyklistu jedoucího po stezce.

(5) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je chodec povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty.

(6) Osoba pohybující se pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce. Nemůže-li užít chodník, smí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

(7) Osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užít chodníku, jen neohrozí-li ostatní chodce; jinak musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

(8) Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.

§ 54

(1) Je-li blíže než 50 m křižovatka s řízeným provozem, přechod pro chodce, místo pro přecházení vozovky, nadchod nebo podchod vyznačený dopravní značkou „Přechod pro chodce“, „Podchod nebo nadchod“ musí chodec přecházet jen na těchto místech. Na přechodu pro chodce se chodí vpravo.

(2) Mimo přechod pro chodce je dovoleno přecházet vozovku jen kolmo k její ose. Před vstupem na vozovku se chodec musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejít, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Chodec smí přecházet vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy.

(3) Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec musí dát přednost tramvaji.

(4) Chodec nesmí překonávat zábradlí nebo jiné zábrany na vozovce.

§ 55

(1) Před železničním přejezdem si musí chodec počínat zvláště opatrně, zejména se musí přesvědčit, zda může železniční přejezd bezpečně přejít.

(2) Chodec nesmí vstoupit na železniční přejezd v případech stanovených v § 29 odst. 1 písm. a) až e).

(3) V případech uvedených v § 29 odst. 1 písm. a), b) a c) smí chodec přejít přes železniční přejezd pouze tehdy, jestliže před železničním přejezdem dostal od pověřeného zaměstnance provozovatele dráhy¹¹⁾ ústní souhlas. V tomto případě je chodec povinen řídit se při přecházení železničního přejezdu pokyny pověřeného

zaměstnanec provozovatele dráhy. Pověřený zaměstnanec provozovatele dráhy je povinen se na požádání chodce prokázat platným pověřením provozovatele dráhy.

§ 56

Útvar chodců

- (1) Pro organizovaný útvar chodců, například příslušníků ozbrojených sil, školní mládeže nebo průvod platí přiměřeně povinnosti řidiče podle § 5 odst. 1 písm. b), § 11 odst. 1, § 12 až 16, § 20 až 24, § 25 odst. 1 a 2, § 27, § 28 odst. 1, 2 a 5, § 29 a 30.
- (2) Za snížené viditelnosti musí být organizovaný útvar chodců označen vpředu po obou stranách neoslňujícím bílým světlem a vzadu po obou stranách neoslňujícím červeným světlem. Označení světly může být nahrazeno oděvními doplňky s označením z retroreflexního materiálu.
- (3) Organizovaný útvar chodců na mostě nesmí jít jednotným krokem.
- (4) Za dodržování povinností podle odstavců 1 až 3 odpovídá vedoucí útvaru, jímž může být jen osoba starší 15 let, která je k tomu dostatečně způsobilá.
- (5) Organizovaný útvar chodců jdoucí nejvýše ve dvojstupu smí jít po chodníku, a to vpravo; přitom nemusí být označen podle odstavce 2.
- (6) Pro organizovanou skupinu dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce, platí ustanovení pro chodce.
- (7) Vedoucí organizovaného útvaru školní mládeže nebo organizované skupiny dětí, které dosud nepodléhají povinné školní docházce, je oprávněn při přecházení vozovky zastavovat vozidla.
- (8) Vzor a způsob užití oděvních doplňků s označením z retroreflexního materiálu stanoví prováděcí právní předpis.

Jízda na jízdním kole

§ 57

- (1) Je-li zřízen jízdni pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty, nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.
- (2) 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.
- (3) Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou.
- (4) Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé

strany po pravém okraji vozovky, nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti.

(5) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce.

(6) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.

(7) Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Přitom je tato osoba povinna řídit se pravidly podle odstavců 3, 5 a 6 a světelnými signály podle § 73.

(8) Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příjíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.

§ 58

(1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu²⁾ a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

(2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci¹⁾ jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

(3) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem²⁾, nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí.

(4) Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.

(5) Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu²⁾ a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.

(6) K jízdnímu kolu se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 900 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívěsný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být přívěsný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem. Jsou-li v přívěsném vozíku přepravovány děti, musí být přívěsný vozík označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300 mm vztyčeným ve výšce 1200 – 1600 mm nad úrovní vozovky.

Příloha č. 4: Příklad školy techniky (Cihlář, 1991, s. 55).

Cyklistické hry

"Jezdí rovně – rovnováha

- a. Na tvrdém terénu vyznačíme křídou dvě rovnoběžné čáry, přibližně 50 cm od sebe. Jezdec startuje ve vzdálenosti 10 - 20 m od vyznačených čar, aby měl možnost se rozjet a získat potřebnou rychlost. Jeho úkolem je projet vyznačenou trasou bez dotknutí se kolem čáry. Nejprve bez šlapání a jako těžší variantu lze použít i se šlapáním a na závěr řízením jednoruč.
- b. V případě, že chceme tuto zkoušku provádět na měkkém povrchu, použijeme k vyznačení provazy, které na konci upevníme, aby se daly propnout.

2. Zatáčka

Stejným způsobem provedeme zatáčku, avšak rozestup mezi lany či čarami bude 1 m. První zatáčku umístíme 20 m od startu. Po rozjezdu vjíždí jezdec do zatáčky bez šlapání a v zatáčce musí mít vnitřní pedál nahoře. Později lze aplikovat více zatáček s nutným rozstupem 20 m pro rozjezd. Obtížnost lze zvyšovat zmenšováním rozstupů mezi zatáčkami a také zužováním průjezdu.

3. Osmička

Start můžeme vyznačit dvěma plastovými lahvemi ve vzdálenosti 30 cm, je vhodné je naplnit vodou nebo třeba pískem, aby byly stabilní. Další láhev postavíme do vzdálenosti cca 4 m a další po dalších 4 m. Jezdec má za úkol po rozjezdu projet 30 cm prostorem mezi prvními dvěma lahvemi a další lahve objet ve tvaru osmičky a opět se vrátit zúženým prostorem. Snaží se neshodit lahve, či dotknout se země nohou. Opět lze tuto variantu ztížit např. zdvojením osmičky.

4. Jednoduchý slalom

Jezdec má za úkol prokličkovat mezi lahvemi jen směrem vpřed.

5. Srazit předmět umístěný v kroužku na zemi.

6. Průjezd úzkým profilem.

Po rozjezdu má jezdec za úkol projet zúženým profilem, který má cca 2 m, kde je nejužší místo na konci 10 cm.

7. Srazit předmět míčkem

Jezdec se rozjede, ve vyznačené zóně se pokusí trefit předmět míčkem.

V případě, že se netrefí, se otáčí, projíždí mezi dvěma předměty zpět na start a má další pokus. Každý jezdec má celkem tři pokusy.

8. Kontrola brzdění

Po rozjezdu začne jezdec ve vyznačené zóně brzdit oběma brzdami, chybou je smyk. Jeho úkolem je zastavit v dané vyznačené zóně.

9. Gymkhana

Jde o soubor úkolů, které jezdec vykoná při průjezdu vyznačenou trasou.

Nejčastěji se aplikuje formou kruhu. Od startu jezdec projede tři branky, uchopí kámen, který leží na vyvýšeném místě a vhodí ho do připravené nádoby. Projede houpačku, která je tvořena z kulaté podložky, na které leží prkno, dosáhne na předmět, který je na trase zavěšený ve výšce, podjede laťku, která je nastavena tak, aby se jezdec musel sehnout, projede zúženým prostorem, např. mezi dvěma tyčemi zabodnutými v zemi, můžeme využít i přírodních podmínek např. dva stromy ve vhodné vzdálenosti a opět zakončuje třemi slalomovými brankami do cíle.

Do gymkhaky můžeme zapojit i předchozí dovednosti, nebo využít vlastních nápadů či obměn. Je důležité pracovat s podmínkami, které máme k dispozici v našem prostředí.

Hodnocení je doporučené na body. Za nesplnění získá jezdec trestný bod a vítězí jezdec s nejmenším počtem trestných bodů. U zdatnějších skupin můžeme zvážit i měření času"

Příloha č. 5: Minimální rozsah vybavení lékárničky pro zotavovací akce a pro kurzy

I. Léčivé přípravky (pouze ty, jejichž výdej není vázán na lékařský předpis)

- přípravky proti teplotě a bolestem (antipyretika, analgetika)
- tablety proti nevolnosti při jízdě dopravním prostředkem (antiemetika)
- přípravky k užití při průjmu
- přípravky proti kašli (antitusika, expektorancia)
- kloktadlo pro dezinfekci dutiny ústní a při bolestech hltanu (stomatologika)
- oční kapky nebo oční mast s dezinfekčním účinkem, oční voda na výplach očí (oftalmologika)
- mast nebo gel na poštípání hmyzem (lokální antihistamika)
- přípravek k dezinfekci kůže a povrchových ran
- inertní mast nebo vazelína

II. 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 škrťací pryžové (60 x 1250 mm)
- šátek trojcípý
- vata obvazová a buničitá
- teploměr lékařský
- rouška resuscitační
- pinzeta anatomická
- pinzeta chirurgická rovná
- lékařské rukavice pryžové
- rouška PVC 45 x 55 cm

III. Různé

- nůžky
- zavírací špendlíky, různé velikosti
- záznamník s tužkou
- svítilna/baterka, včetně zdroje“.

Příloha č. 6: Anketa pro rodiče

Anketa pro rodiče

Prosím o vyplnění. Zakroužkujte nebo odpovězte na otázky.

8) Obdrželi jste před konáním výletu všechny potřebné informace, abyste se mohli rozhodnout pro přihlášení Vašeho dítěte?

- a) ano
- b) ne

Pokud ne, které informace Vám scházely?

9) Byli jste spokojeni s celým průběhem výletu?

- a) ano
- b) ne

Pokud ne, s čím jste spokojeni nebyli?

10) Podnikáte se svým dítětem výlety na kole a jak často?

- a) 1x týdně
- b) 1x za měsíc
- c) o prázdninách
- d) nejezdím na kole

V případě, že na výlety nejezdíte, uveďte důvod.

11) Myslíte si, že Vaše dítě ovládá základní pravidla a chování při jízdě na kole na stezkách i silnici, v doprovodu dospělé osoby?

a) ano

b) ne

12) Přáli byste si, aby byla ve škole do hodin tělesné výchovy zapojena i výuka jízdy na kole?

a) ano

b) ne

V případě, že ne, uveďte důvod.

13) Přáli byste si, aby škola pořádala výlety, které by byly zaměřeny na cykloturistiku?

a) ano

b) ne

V případě, že ne, uveďte důvod.

14) Přáli byste si, aby škola pořádala vícedenní kurzy, které by byly zaměřeny na cykloturistiku?

a) ano

b) ne

V případě, že ne, uveďte důvod.

15) Přihlásili byste Vaše dítě, aby se účastnilo takového kurzu?

a) ano

b) ne

V případě, že ne, uveďte důvod.

Příloha č. 7: Řízený rozhovor s žáky

Řízený rozhovor s žáky

Otázky pro řízený rozhovor s dětmi, které absolvovaly kurz, budu pokládat jednotlivcům a jejich odpovědi zaznamenávat.

8. Jak často jezdíš na kole a kam?

9. Jezdíš převážně s rodiči nebo s kamarády?

10. Vyprávěl jsi nějaký zážitek z výletu rodičům, sourozencům nebo prarodičům?
Jaký?

11. Co se ti na výletě nelíbilo, co bys vynechal?

12. Co jsi se na výletě naučil nebo dozvěděl nového, co jsi si zapamatoval?

13. Měl jsi pocit, že byla trasa náročná? Byly přestávky dostatečně časté a dlouhé
nebo by jsi potřeboval na odpočinek více času?

14. Jel by jsi na takovýto výlet znovu?

Obrázkové přílohy



Obrázek 1: Mapa trasy I. (mapy.cz, 2015)



Obrázek 2: Mapa trasy II. (mapy.cz, 2015)



Obrázek 3: Mapa trasy III. (mapy.cz, 2015)



Obrázek 4: Jízda zručnosti



Obrázek 5: Jízda zručnosti



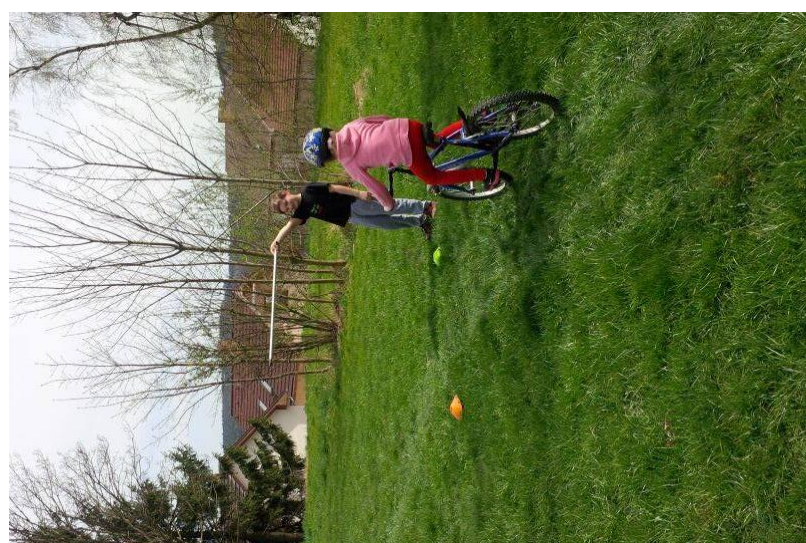
Obrázek 6: Jízda zručnosti



Obrázek 7: Jízda zručnosti



Obrázek 8: Jízda zručnosti



Obrázek 9: Jízda zručnosti



Obrázek 10: Jízda zručnosti



Obrázek 11: Jízda zručnosti