

09.09.2008

Univerzita Karlova v Praze /jtx příl. - f

Pedagogická fakulta

Katedra školní a sociální pedagogiky

Bakalářská práce

Margita Bartošková

Univerzita Karlova v Praze

Pedagogická fakulta

Katedra školní a sociální pedagogiky

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Cyklistika a její využití ve Výchovném ústavu v
Pšově**

Autor práce: Margita Bartošková

Studijní obor: Vychovatelství

Typ studia: Kombinované studium

Vedoucí bakalářské práce: PaedDr.Ivan Příbyl

Praha 2008

Prohlášení: „Tímto prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, pod vedením PaedDr. Ivana Příbyla a s použitím uvedené literatury.“

Poděkování: „Tímto bych ráda poděkovala PaedDr. Ivanovi Příbylovi za rady při zpracování této práce a mojí rodině za celkovou podporu.“

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na možnost využití cyklistiky ve Výchovném ústavu v Pšově. Zabývá se výstrojí, výzbrojí, zmapováním vhodných cykloturistických tras v okolí výchovného ústavu a vytyčením tras nových. Vytvořením uceleného programu s hlavní náplní cyklistiky, ověřením funkčnosti tohoto programu a jeho realizací v praxi. V práci jsou uvedeny názory odborníků, kteří se cyklistikou a jejím zavedením do praxe zabývají. Ověřené postupy při výuce praktických dovedností a doporučené prvky zvyšujícími bezpečnost při využívání cyklistiky ve školských zařízeních.

Průzkumem byly ověřeny hypotézy, které jsou zaměřeny na zmapování dostatečného množství cyklistických tras v okolí VÚ.

V bakalářské práci je vytvořen a realizován krátkodobý kurz pro skupinu chlapců s nařízenou ústavní a uloženou ochrannou výchovou. Program s cyklistickou náplní jsou schopni zvládnout i chlapci z výchovného ústavu. Program je ověřován na málo početné skupině chlapců, a proto je statisticky nevýznamný. Program ale může poukázat, že hypotézy jsou pravdivé.

Klíčová slova

Volný čas, výchovný ústav, chlapec, ústavní a ochranná výchova, cyklistika, cyklotrasa.

OBSAH:

Úvod

Teoretická část

1. Cykloturistika, cyklistika

1.1 Program dopravní výchovy

1.2 Pravidla provozu na pozemních komunikacích

1.3 Historie vzniku kola

1.4 Postup při výběru kola

1.5 Cyklistická výstroj a výzbroj

1.6 Bezpečnost

1.7 Cyklotrasy

2. Výchovný ústav

2.1 Charakteristika osobnosti vychovatele

2.2 Riziková mládež

2.3 Charakteristika chlapců výchovného ústavu

Praktická část

3. Historie používání jízdních kol ve Výchovném ústavu v Pšově

3.1 Cyklistika ve VÚ v Pšově v současnosti

3.2 Cíle práce

3.3 Formulace hypotéz

3.4 Výstroj a výzbroj ve VÚ v Pšově

3.5 Program kurzu cyklistiky

4. Výsledky

5. Diskuse

Závěr

Seznam literatury

Přílohy

Příloha č.1 - Test z pravidel provozu na pozemních komunikacích

Příloha č.2 - Test z první pomoci

Příloha č.3 - Zmapování stávajících a nově vytyčených cyklotras v okolí Pšova

Příloha č.4 - Obsah kurzu cyklistiky

Úvod

Motivem výběru tématu bakalářské práce Cyklistika a její využití ve Výchovném ústavu v Pšově je především moje velká obliba tomuto druhu sportovní aktivity. V dnešní době roste význam využívání tělesné výchovy a sportu pro vytváření zdravého životního stylu. Tělovýchovné a sportovní aktivity se stávají náplní volného času, formou aktivního odpočinku, prostředkem relaxace a regenerace fyzických i psychických sil. Rekreační cyklistika odstraňuje melancholické stavy a stavy deprese. Pravidelný pohyb uvolňuje nervové napětí a za určitých okolností vrcholí příjemná tělesná a duševní pohoda. Cyklistická euforie je pocit naprostého uvolnění, stav fyzického a psychického blaha.(Hrubíšek, 1982) S tím souvisí zájem o rekreační sport, pro který je charakteristická soutěživost spojená s emotivním prožitkem, ale bez cílené a záměrné snahy zvyšovat výkonnost. Rekreační sport zahrnuje široké spektrum sportovních odvětví provozovaných v nejrůznějším prostředí organizovaně nebo volně. Mezi ně patří i rekreační cyklistika.

Cyklistika a cykloturistika se v posledních letech stala velmi atraktivním způsobem trávení volného času. Cyklistika a cykloturistika jsou symbolem aktivně prožitého volného času.

K výběru tématu mě kromě mého osobního zájmu inspirovali i další důvody. Především, jak jsem se již zmínila, má velká obliba tomuto druhu sportovní aktivity. Sport, kde nemusím mít zvláštní schopnosti, mohu být i nešikovná a přesto se můžu pohybově realizovat jízdou na kole. Prioritou je můj dobrý pocit, vedlejším efektem zvýšení fyzické kondice a vylepšení proporcí postavy.

Bezmála deset let mojí práce vychovatelky ve Výchovném ústavu v Pšově a v Buškovicích se věnuji využívání cyklistiky s klienty s nařízenou ústavní a uloženou ochrannou výchovou. Vycházela jsem z vlastního zájmu o cyklistiku, z dobrého pocitu, který mi jízda na kole přináší a z domněnky, že chlapcům našeho ústavu bude také dobře. Tento pocit zcela jistě podporuje i možnost - byť jen krátkodobě - opustit prostředí výchovného ústavu. V důsledku mobility, finanční a časové nezávislosti jsme mohli navštěvovat akce různého charakteru v blízkém a později i v dalekém okolí. Postupně se přidávali další kolegové. Zároveň s tím se zvyšovala potřeba a nutnost častějších oprav kol. Současně se zvyšovala aktivita kolegů nejen o samotné vyjížděky, ale právě i o opravy. Naši chlapci mají většinou malý pud sebezáchovy. Postupně a čím dále častěji docházelo k velmi nebezpečným situacím. Bylo nutné chránit chlapce i vychovatele, kteří nesli za chlapce právní odpovědnost. Dalším motivem vytvoření programu bylo zjištění a uvědomění si, že v posledních letech

roste mezi chlapci našeho zařízení trend „kupování“ si řidičského oprávnění. Někteří naši chlapci jsou v souvislosti s tímto trestným činem soudně stíháni. Tito chlapci mají soudem stanovený zákaz řízení motorových vozidel a možnost výkonu alternativního trestu formou obecně prospěšných prací. Naše zařízení chlapcům umožňuje obecně prospěšné práce splnit úpravami okolí ústavu a ekologickými aktivitami. Jiní chlapci řídí bez řidičského oprávnění. Například náš bývalý chlapec občas přijel tahačem s plným návěsem. V důsledku neoprávněného získání řidičského oprávnění se objevují nebezpečné situace. Z mých zkušeností vyplývá, že to jsou chlapci, kteří neznají anebo - jen z rozmaru či nechuti - nedodržují pravidla silničního provozu. Tomuto jevu zcela jistě nezabráníme.

Domnívám se, že je ale možné chlapce naučit základní pravidla silničního provozu a tím zvýšit bezpečnost na silnicích. V podstatě i nepříjemné situace, kdy jsou chlapci sami ohroženi jinými účastníky provozu mohou pozitivně přispět k ohleduplnějšímu a bezpečnějšímu chování na silnicích. Není výjimkou, kdy nás řidiči neobjíždějí v dostatečné vzdálenosti a nedávají nám přednost, tam kde mají apod.

Zájem o využívání cyklistiky ze strany vedení ústavu byl přiměřeně podporující, ale veškerá iniciativa vycházela z pouhého zájmu jednotlivých vychovatelů. V našem zařízení nebyly k dispozici žádné vyhovující prostory ke sportovním aktivitám. K užívání jsme měli jen základní sportovní vybavení jako fotbalové a volejbalové míče a pingpongový stůl. Velmi výrazným prostředky bylo získání šesti horských kol. S chlapci jsem začala jezdit už v únoru a o cyklistiku byl velmi velký zájem. Pravidelně jsem v den služby vystřídala dvě skupiny chlapců. Počet kol tak velký zájem nemohl pokrýt. Proto jsem usilovali o získání finančních prostředků na zakoupení většího počtu kvalitně lepších kol.

Zjistili jsme, že chlapci neumí zacházet s materiálem, např. přehazovat rychlosti. Neuměli a museli se učit pod vedením vychovatelů mužů jednoduché opravy kol /zalepení pichlé duše, centrování, mazání/. Chlapci se neumí chovat bezpečně v běžném silničním provozu. Navzájem se ohrožují nebezpečnou jízdou / např. do sebe úmyslně najíždí, jezdí nepřiměřeně blízko/. Chlapci také nemají dostatečné znalosti dopravních předpisů / dopravní značky, základní dopravní situace/. Každodenně jsme kola využívali v celodenním programu, byť jen k obyčejnému rekreačnímu ježdění.

Cyklistika nám umožňovala navštěvovat různé sportovní i kulturní akce pořádané v blízkém a později i ve vzdáleném okolí. Kola nám především umožnila opouštět prostředí, ve kterém chlapci trávili velmi mnoho času. Toto prostředí na chlapce působí značně nepříznivě /deprese, nárůst konfliktů mezi chlapci a mezi chlapci a vychovateli, šikana/.

Chlapci si postupně vyzkoušeli vzájemně spolupracovat a při delších trasách se vzájemně motivovat. Tolerovat tempo pomalejších cyklistů a ohleduplné chování k nim. V neposlední řadě se učili toleranci při změnách nálad ostatních chlapců.

Prvním krokem ke zvýšení bezpečnosti bylo pořízení ochranných přileb, později cílená výuka dopravních předpisů. V současné době používáme speciální tiskopisy, které chlapci před jízdou stvrzují svým podpisem. Vychovatel před každou jízdou zkontroluje každé kolo a poučí chlapce o bezpečnosti. Seznámí s trasou vyjížděky a určí pořadí cyklistů.

Tento projekt je ukázkou využití cyklistiky jako příjemné atraktivní činnosti k zapojení nepříjemných neatraktivních „otravných“ činností. Činností, které zvyšují bezpečnost samotných chlapců, ale i dalších účastníků silničního provozu. Sýkora, 1986 tvrdí, že cyklistika je průpravou automobilistů. Posledním důvodem vytvoření tohoto kurzu je podpora kompetencí ke vstupu na trh práce. Odměnou za úspěšné absolvování kurzu je částečná úhrada autoškoly. To je jedna z nejvyšších forem odměny. Odměna, současně zvýšení kvalifikace a možnost v budoucnu uplatnit se na trhu práce. Bohužel nelze zjistit, zdali chlapci jezdí na kole bezpečně i po opuštění ústavu. Snad jen zvládnutím a získáním řidičského průkazu a dalším mapováním zdali a jak často tyto chlapci způsobují dopravní nehody.

TEORETICKÁ ČÁST

Cílem práce je:

1. zmapovat cykloturistické trasy v okolí Výchovného ústavu v Pšově
2. zmapovat výstroj a výzbroj ve výchovném ústavu v Pšově
- 3. popsat program realizace bezpečné cyklistiky ve Výchovném ústavu v Pšově**

Hypotéza

V okolí ústavu je dostatek vhodných cyklotras.

Program dokončí všichni zúčastnění a přihlášení klienti.

Chlapci se naučí bezpečně chovat v běžném silničním provozu.

1. CYKLOTURISTIKA, CYKLISTIKA

Henry Desgrange, velký propagátor cyklistiky, francouzský závodník, publicista a organizátor Tour de France, na začátku našeho století řekl: "Bicykl ještě neřekl poslední slovo. Je třeba, aby se rozvinul ve všech svých sportovních variantách a pak pronikne do celého světa." (Hrubíšek, 1982, str.73). Téměř po sto letech se dá říci, že byl dobrým prorokem. Hrubíšek, 1982 v 80. letech věřil, že cyklisté přežijí rok 2000 a že v jednadvacátém století se pedály zase budou točit. Rekreační cyklistika, na rozdíl od závodní cyklistiky, je přístupná všem a může se stát celoživotní pohybovou aktivitou. V současné době pozorujeme značný vzrůst zájmu o cyklistiku. Pro pedagogy z toho vyplývá úkol, zachytit tuto tendenci v období školního věku. Ovlivňovat tuto činnost, aby byla správně, odborně a především bezpečně prováděna. Využívání kola souvisí i s potřebou dnešního člověka vracet se do přírody. Jízdní kolo poskytuje aktivní pohyb, zvyšuje naši mobilitu a umožňuje intenzivní vnímání okolního prostředí. Jízda na kole má pozitivní vliv na zdraví člověka a nenarušuje životní prostředí. Vzhledem k nedostatku stezek v terénu, které by byly přednostně určeny pro jízdu na kole, zůstává problémem jízda na frekventovaných cestách. Hlavní silnice snižují zdravotní a rekreační význam cyklistiky. Hrubíšek, 1982 doporučuje při plánování cyklistického výletu vyhýbání se rušným silnicím. K překonání turisticky nezajímavých úseků radí využití Českých drah.

V dnešní době jsme velmi často vystavováni opakovaným stresům, na něž tělo reaguje přípravou na fyzickou zátěž, která pak obvykle nenásleduje. Nevyužité energetické zdroje způsobují v těle chorobné změny. (Šafránek, 2000) Přípravou profesionálních i dobrovolných odborníků v oblasti aktivit v přírodě se v současné době zabývají fakulty vysokých škol s tělovýchovným a pedagogickým zaměřením, které jsou akreditačními centry ze zákona o vysokých školách. U nás k nim patří Univerzita Karlova v Praze, Fakulta tělesné výchovy a sportu / specializace Sporty a specializace v cyklistice/, Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury / studium rekreologie, specializace rekreace a výchova v přírodě/. Studovat lze také na Institutu tělesné výchovy a sportu ve studijním programu Turistika, sporty a výchova v přírodě, který zahrnuje vybrané druhy turistiky, sporty v přírodě / cyklistika, horolezectví, orientační běh/, hry a cvičení v přírodě i programy využívající aktivity v přírodě k výchovným cílům. Příprava dobrovolných odborníků je prováděna v jednotlivých občanských sdruženích, které jsou zaregistrovány podle zákona o sdružování občanů. Každá organizace má interní vzdělávací systém, mezi které patří školení,

doškolování, výuková a přednášková činnost. Tato jsou uskutečňována na základě stanov jednotlivých občanských sdružení. Český svaz cyklistiky školí trenéry III. a II. třídy. Trenéři I. třídy jsou školeni na UK FTVS. Vychovatelé si ve svém volném čase musí zvyšovat odbornou kvalifikaci a jako forma vzdělávání v zájmové oblasti jim časově nejvíce vyhovuje tzv. sáhnout po ověřeném materiálu. Materiálu, který odpovídá konkrétnímu prostředí, ve kterém pracují.

Neuman, 2000 říká, že jedním z cílů školní tělesné výchovy by mělo být pěstování sportů, které lze provozovat po celý život. Jsou to sporty, které jsou ceněny pro upevňování zdraví a tím i o kvalitu budoucích generací. Sport jako aktivní náplň volného času zdůrazňuje pojmy rekreační sport a sporty ve volném čase. Každý jednotlivec zde realizuje pohyb, hru a radost a společenský kontakt. Významný je zde přímý kontakt s přírodou, kde sport minimálně narušuje přírodní prostředí.

Charakteristika pojmů:

Volný čas je čas, kdy člověk nevykonává žádnou činnost pod tlakem. Je to činnost, která přináší příjemné zážitky. Volný čas slouží k regeneraci, obnově pracovní síly, zábavě / regenerace duševních sil/ a k rozvoji osobnosti.

Cykloturistika je turistika na kole, která se dá provádět prakticky všude. Je neobyčejně vhodná pro mládež, a to proto, že si zachovává intenzitu aktivního pohybu, je poutavá a udržuje kontakt s přírodou. Téměř po celý rok nám umožňuje kulturně poznávací činnost (Sýkora, 1986). Tato činnost ji odlišuje od rekreačních a sportovních forem využívání kola. Cykloturistika předpokládá zvládnutí techniky jízdy na kole, znalosti taktiky jízdy a dopravních předpisů. Taktikou rozumíme volbu vhodného převodu a stylu jízdy za různých klimatických podmínek a v různém terénu. Cykloturisté jsou organizováni v oddílech turistiky TJ (Demeterovič, 1988).

Cyklistika je jízda na kole prováděná jako sport (Cihlář, 1963). Neumann, 2000 chápe cyklistiku nejvíce jako cyklistiku silniční. Anglicky „ cycling" nebo francouzsky „ le cyclisme" vyjadřuje asi české „ježdění na kole" a zahrnuje všechny stránky využívání kola. Pod pojmem „cyklistika" můžeme tedy chápat všechny funkce jízdního kola / sportovní, turistickou, rekreační, dětskou, užitkovou i dopravní/. Podle Hrubíška, 1982 je rekreační cyklistika a turistika na kole, motivovaná zdravotními aspekty, jejíž motivace je rozšířena o poznávání přírodních krás. Francouzští psychologové tvrdí, že rekreační cyklistika přispívá

k uvolnění od starostí a stálého napětí, které přináší moderní doba, hlavně proto, že jízda na kole utiňuje stesk po dětství a mládí. Šlapání na kole posiluje srdeční sval a prospívá věnčným cévám, zlepšuje krevní oběh a podporuje hluboké dýchání. Rekreační cyklistika je také vhodná pro osoby s nadměrnou tělesnou váhou. Nezatěžuje klouby a nožní klenbu a přitom značný výdej energie má příznivý vliv na zmenšení tukové tkáně. Jízda na kole také zvyšuje odolnost organismu, který je nucen přizpůsobovat různým povětrnostním podmínkám a čelit únavě.

Cyklistické disciplíny (Neumana, 2000):

1.Silniční cyklistika - zahrnuje jízdu na čas / časovky/, jednorázové závody, kritéria, etapové závody

2.Dráhová cyklistika - zahrnuje „pevný kilometr“ / 1 km s pevným startem/, sprint, stíhací závody jednotlivců a družstev, bodovací závody jednotlivců a dvojic, omnia / víceboje združáhařských disciplín/, keirin / sprinterský souboj ve skupině/, jízdu za vodičem / upraveným motocyklem/, vylučovací závody, rekordní jízdy na čas nebo vzdálenost

3.Cyklokros - závod přibližně na jednu hodinu na 2-3 km dlouhém terénním okruhu bez velkých převýšení. Závody probíhají vždy od konce října do ledna.

4.MTB - Mountain Bike - Cross country - závod trvá přibližně 1,5-2 hod a jede se na okruhu 5-10 km dlouhém v náročném terénu

Downhill - sjezd přibližně 3 km

Paralelní slalom - mezi brankami, často na sjezdovce

5.BMX - Bicykl Moto Gross - soutěže se jezdí vyřazovacími rozjížděnkami na dráze velmi podobné motokrosové, ale méně členité, převážně v dětských a mládežnických kategoriích.

6.Cyklotrial - soutěží se v překonání extrémně obtížné dráhy v terénu nebo v hale

7.Freesyl - při soutěžích se využívá upravených kol ke skokům a akrobacii na rovině a na skateboartových hřištích

Druhy rekreačních a turistických kol

Silniční kolo - nejefektivnější kolo pro jízdu na silnicích, nevhodné pro jízdu v terénu

Trekkingové kolo - kombinace kola silničního a horského

Crossové kolo - obdoba kola trekkingového, určené více pro jízdu v terénu

Horské kolo - určené pro jízdu především v terénu

1.1 Program dopravní výchovy / DV/ na základních školách

Tento program vyhlašuje Rada vlády ČR pod logem BESIP / dále jen RV BESIP/.

Dopravní výchova obsahuje:

1. program systematického výcviku cyklistů a chodců na dětských dopravních hřištích
2. program pro začínající cyklisty
3. rozhlasový výchovný program Zlatá zebra
4. výtvarný program „Děti, pozor, červená.“
5. dětská dopravní hřiště

1. Program systematického výcviku cyklistů a chodců na dětských dopravních hřištích vyhlašuje RV BESIP ve spolupráci s okresními aktivy bezpečnosti silničního provozu. Je určena dětem ve věku 9-11 let / 4.-5. ročník/. Cílem je naučit děti základní pravidla silničního provozu a jejich uplatňování.

2. Program pro začínající cyklisty vyhlašuje RV BESIP a MŠMT ve spolupráci s dalšími organizacemi. Je určena žákům starším 10 let. Cílem je prohloubení a ověření znalostí a dovedností žáků v uplatňování pravidel silničního provozu pro cyklisty a v technice jízdy na kole.

3. Rozhlasový program základů chování a jednání v silném provozu „Zlatá zebra“. Program vyhlašuje RV BESIP, Český rozhlas a MŠMT. Je určen žákům 2.-5. ročníku. Cílem je bezpečná chůze a jízda na silničním kole.

4. Výtvarný program „Děti, pozor, červená“ vyhlašuje RV BESIP, MŠMT a další organizace. Program je určen dětem od 4-15 let. Cílem je podpora zájmu dětí o problematiku bezpečnosti silničního provozu.

5. Dětská dopravní hřiště. V roce 2000 bylo v ČR 119 dopravních hřišť.

1.2 Pravidla provozu na pozemních komunikacích aktuálně upravená k 1.1.2007:

V pravidlech se uvádí, že jeli 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 jen 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.

Jízda na jízdním kole / paragraf 57,58,73/. Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky. Nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou. Cyklista jedoucí stejným směrem jako pomalu se pohybující nebo stojící vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo dostatek místa. Přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti. Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě. 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. 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. Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou, jeli však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. 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. Jeli vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem. Jeli zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo jeli na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.

Jeli na stezce pro cyklisty nebo cyklistickém pruhu zřízeno světelné signály „ Signál pro cyklisty se znamením Pozor!, „ Signál pro cyklisty se znamením Volno", platí obdobně jako signály při řízení provozu na křižovatce „Stůj", „ Pozor!" a „ Volno", včetně jejich významů a povinností pro řidiče. To platí i tehdy, jeli signál s plnými kruhovými světly doplněn bílou tabulkou s vyobrazením jízdního kola. Jsou-li signály pro cyklisty umístěny za pozemní komunikací, znamená signál: „Signál pro cyklisty se znamením Stůj!", že cyklista nesmí

vjíždět na vozovku. „ Signál pro cyklisty se znamením Stůj!" spolu se signálem „ Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", že cyklista je povinen připravit se k jízdě. „ Signál pro cyklisty se znamením Volno", že cyklista může přejíždět vozovku, rozsvítí li se poté signál „ Signál pro cyklisty se znamením Pozor!", smí dokončit přejetí k světelnému signalizačnímu zařízení s tímto signálem. Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda 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.

1.3 Historie vzniku kola

Člověk vymyslel kolo kolem roku 3500 př.n.l. v Sumeru. Kolo bylo zrekonstruováno jako část vozu, nikoli jako vozidlo. Již ve starověkém Egyptě pravděpodobně došlo k sestavení vozidla podobného kolu. Toto vozidlo bylo poháněno odrazem lidských nohou od země.(Šafránek, 2000) Důkazy jsou mimo jiné v hrobce Tutanchamona / kresby ze 14. století/. Jízdní kolo neboli bicykl se datuje ode dne 12.ledna 1818, kdy patent na velocipéd - běhací stroj obdržel pan baron von Drais, celým jménem Karl Fridrich Wilhelm Drais ze Sauerbronn. Tento muž dne 12. července 1817 první veřejnou jízdou z Mannheimu do Schwetzingenu představil světu první velocipéd - běhací stroj, který poháněl odražením nohou od země. Vzdálenost 14,4 km překonal za jednu hodinu. Draisovo jednostopé vozidlo se skládalo ze dvou kol / z nichž přední bylo říditelné/ spojených lavičkou, na níž jezdec seděl obkročmo a nohama se střídavě odstrkoval od země. Po svém autorovi byl tento celodřevěný stroj nazván draisinou.

Myšlenka přežila všechny odpůrce a draisina byla postupně vylepšována. Pro vznik a rozvoj cyklistického sportu měly rozhodující význam další vynálezy, které postupně zdokonalovaly Draisovo primitivní kolo. Nejprve šlapadly, která byla umístěna na předním kole. Později se dřevěný rám nahradil daleko lehčím rámem ocelovým. Dřevěná loukoťová kola se nahradila kolem ráfkovým s pneumatikou. První pneumatiku vymyslel v roce 1888 irský zvěrolékař John Boyd Dunlop. Jeho jméno dnes nese slavná pneumatikářská firma. Firma Gicht a Sachs zavedla volnoběžku, protišlapací brzdu, řetězový převod, přehazovačku s více převodními koly umožňujícími měnit převody za jízdy a tím značně ulehčit jízdu v terénu.

V minulém století byla výroba kol velmi drahá, a tak jízda na kole byla výsadou měšťanstva a šlechty. Na počátku 19. století zprůmyslněním výroby kolo zlevnilo a začalo pronikat do nejširších vrstev obyvatel. V současné době máme k dispozici tolik různých druhů kol, že se bez základních informací neobejdeme.

Od roku 1817 byl prvním českým cyklistou básník Jan Kolár. Ve své sbírce Slávy dcera píše, jak jezdil na drezíně za svou milovanou Mínou. V roce 1881 byl v Čechách založen klub velocipedistů a od roku 1884 byl vydáván časopis Cyklista, který vychází i v dnešní době. Od roku 1896 jsou silniční závody na programu olympijských her. Nejslavnější profesionální etapový závod světa Tour de France probíhá už od roku 1903. (Vitouš, 1980).

1.4 Postup při výběru nového kola

Kolo vybíráme podle tělesných proporcí / zcela rozhodující je tělesná výška/ a podle účelu použití / rekreační jízda nebo pro závodní účely a specifické sportovní disciplíny/. Rozhodujícím rozměrem kola je tzv. výška rámu. Ostatní rozměry / výška sedla, průměr ráfku, rozvor / vzdálenost středu předního a zadního kola/, atd. jsou od výšky rámu odvozeny. Velikost rámu kola má odpovídat parametrům postavy.

	Velikost rámu		
Výška postavy /cm/	MTB / palce/	Trekingové / palce/	Silniční /cm/
150-155	14-15	16-17	48-50
155 -160	15 - 16	17-18	50-52
160-165	16-17	18-19	52-54
165 - 170	17-18	19-20	54-56
170-175	18-19	20-21	56-58
175 - 180	19-20	21-22	58-60
180-185	20-21	22-23	60-62
185 - 190	21-22	23-24	62-64

Jízdní kolo pro běžné, rekreační účely musí splňovat požadavky pohodlí a komfortu. Zde je rozhodující tzv. posez a lehkost šlapání. Pohodlí či nepohodlí zjistíme až po ujetí několika desítek kilometrů. Z tohoto důvodu je kolo konstruováno tak, aby se dalo rozměrově přizpůsobovat / seřazovat/ tělesným proporcím cyklisty. Upravené přísloví cyklisty: „Jak se kdo posadí, tak pojede!“ potvrzuje význam polohy těla cyklisty při jízdě na kole. Správná poloha těla má vliv na ohýbání páteře, svírání břicha, stlačování hrudníku, na ekonomické využití svalové síly při šlapání a tím i na míru únavy při delší jízdě.

Posed

Důležitá je úprava polohy sedla a řídítek. U všech typů kol se posed zkouší tak, že si cyklista sedne na kolo a dá paty na pedály. Noha by měla být volně napnutá. U silničních kol by sedlo nemělo být výše než 15 cm nad horní rámovou trubkou. U kol horských může být vzdálenost větší. Sedlová trubka musí být zapuštěna minimálně 6 cm v sedlové rámové trubce.

Představec

Cyklista by měl mít při držení řídítek mírně pokrčené paže, kolena by se neměla překrývat s lokty a záda by neměla být nepřírozeně vyhrbena. Představec by měl být v přední vidlici zasunut alespoň 6 cm.

Šlapání

Autoři zabývající se cyklistikou říkají, že nejideálnější je šlapat na kole "kulatě." Tzn., že paty chodidel při šlapání neklesají pod úroveň špiček. Noha tak pracuje po celém obvodu šlapání. Plynule tak spojujeme tlak přední nohy a tah nohy zadní. K upevnění dovednosti správného šlapání je nutné jezdit na lehké převody. Správná vzájemná poloha chodidel a pedálů je základní podmínkou pro ekonomické a zdravotně nezávadné šlapání.

Brzdění

Brzdíme oběma brzdami současně a plynule. V zatáčce a na sypkém povrchu nebrzdíme prudce. Brzdy ztrácí svoji účinnost za deště, zvláště nekvalitní brzdové špalíky prokluzují. Po jízdě v dešti je vhodné brzdové špalíky a ráfky vyčistit. Při rychlé jízdě v terénu a pro zvýšení účinku brzd musíme umět posunout těžiště dozadu, někdy i až za sedlo. Při velmi prudkých sjezdech je to nutné, abychom nepřepadli přes řídítka.

Převody

Na každém kole dnes umožňuje ekonomický výkon dvou nebo troj převodník a vícenásobný pastorek. Pro správné využívání kola bychom měli využívat všechny účelné

kombinace převodů. Čím je větší rozdíl zubů mezi převodníkem a pastorkem, tím je převod těžší. Je zcela nevhodné používat protilehlé krajní možnosti. Přitom se příliš kříží řetěz / řetěz by měl být rovnoběžný s podélnou osou kola/, více se opotřebovává převodový systém a jízda je fyzicky více náročná. Lehké převody používáme při jízdě do kopce nebo proti větru a při velké únavě. Těžké převody používáme na rovině, z kopce nebo při jízdě s větrem v zádech. Začátečnickům doporučujeme přehazovat ještě před stoupáním.

Jízda po rovině

Jízda by měla být přímá, plynulá s kulatým šlapáním. Při jízdě neustále sledujeme vozovku 5-100 m kupředu. Brzdíme oběma brzdami současně.

Jízda v zatáčkách

Mírné zatáčky projíždíme bez přerušení šlapání a brzdění. Před zatáčkou ostrou přibrzdíme a projíždíme ji tak, že pedál na vnitřní straně oblouku zatáčky je v horní poloze/ vyloučíme tak nebezpečí zachycení pedálem o vozovku/ váha cyklisty spočívá na vnějším pedálu, který je v nejnižším bodě. Zásadně nevjíždíme do protisměru. Při výjezdu ze zatáčky začínáme opět šlapat. Pokud se nám stane, že vjedeme na šterkový okraj silnice, tak ze šterku vyjedeme pozvolna.

Sjezdy

Po zdolávání stoupání jsou sjezdy odměnou za námahu. Radost z rychlosti spolu s nedostatky v technice jsou příčinami smyků a pádů. Bezpečnost při sjezdech zlepšíme snížením těžiště. Při zatáčení nešlapeme a váhu těla přeneseme na vnější pedál.

Jízda do kopce

Při jízdě do kopce využíváme více práce paží a trupu. Krátké strmé kopce můžeme zdolávat „ze sedla“. Táhlejší stoupání zdoláváme raději „v sedle“ se zařazeným lehčím převodovým stupněm. Některým cyklistům více vyhovuje vystoupat strmý kopec krátkodobým rasantním šlapáním ze sedla než zdlouhavější, ale méně namáhavější jízda na lehčí převod.

Výuka v jízdě na kole

Hrubíšek říká: "Každý, kdo se naučil jezdit na kole, to už nikdy nezapomene". (Hrubíšek, 1982, str.36). S výukou jízdy na kole se dá začít velmi brzy. Ve věku dvou let, kdy dítě jistě chodí mu pořídíme „odstrkovalo“. Dítě postupně zvládne zatáčení, rychlejší jízdu a postupně i s nohama zvednutýma od země. Ve věku tří let pořídíme dítěti kolo s 12palcovými

koly. Kolo by mělo mít funkční ráfkovou brzdu a odmontovatelné kliky nebo pedály. Dítěti nastavíme sedlo tak, aby dosáhlo na zem. Na kole s odmontovanými pedály dítě trénuje zvládnutí rovnováhy. Jakmile dítě dokáže jet několik sekund, aniž položí nohy na zem, tak pedály namontujeme zpět. Více efektivní je při výuce samostatnost než používání opěrných koleček anebo držení sedla. (Šafránek, 2000) Naopak Hrubíšek, 1982 nevyklučuje dopomoc další osoby. Podržení kola při nasedání a po rozjetí běh za kolem a přidržování za sedlo pomáhá dítěti udržet rovnováhu a přímý směr jízdy.

Oba autoři se shodují, že děti mají jezdit, když chtějí a je vhodné, když vidí jezdit rodiče a jiné děti. Oba autoři také kladou důraz na bezpečné místo při výuce jízdy na kole. Stejným způsobem probíhá výuka i u starších dětí.

K upevnění dovednosti správného šlapání je nutné jezdit na lehké převody. Ke zlepšení techniky šlapání a zjištění rozdílu mezi schopnostmi nohou využijeme hry s názvem Jedna noha. Tato zkušenost se také hodí, když nám upadne šlapka. Hra slouží také k tomu, aby si zdraví lidé uvědomili schopnosti lidí s postižením. Tito lidé nás přesvědčují o tom, že šlapat efektivně se dá i jenom jednou nohou. Dokážou být lepší než mnozí zdraví cyklisté.

1.5 Cyklistická vestroj a vyzbroj

Boty

Boty mají dvě základní funkce: přenášet sílu nohou na pedály a chránit nohy před povětrnostními podmínkami. Nejvhodnější jsou tretry. Jako náhrada poslouží obuv s pevnější podrážkou, u které ale cyklista musí více dbát na správné postavení nohy na pedále. Cyklistické tretry se vyrábějí v několika verzích. Běžný uživatel nejčastěji využívá turistickou tretru, která umožňuje zabudování nášlapného mechanismu a současně se v ní pohodlně chodí.

Rukavice

Letní rukavice chrání především při pádu z kola. Hřbetní část ruky je z prodyšného materiálu, část dlaňová má zesílenou, případně protiskluzovou textilií. Zimní rukavice jsou zateplené, ve hřbetní části z materiálu odolného proti větru. Protiskluzovou úpravu mají rukavice na horské kolo, čímž umožňují bezpečné držení řídítek při nárazech a otřesech.

Přilba

Nejčastějšími příčinami smrtelných úrazů jsou úrazy hlavy. Rozlišujeme přilby pro děti, dospělé a různé druhy použití. Velikost přilby v cm má odpovídat obvodu hlavy nebo označení písmenem S = 50-54 cm, M = 54-58 cm, L = 58-62 cm.. Přilba má být z tvrzeného polystyrenu potaženého pevnou skořepinou. Levnější přilby mají molitanovou výstelku, kterou si každý cyklista individuálně upevní na hlavu. Přilby dražší mají systém umožňující přesné usazení na hlavě. K ochraně očí je vhodné používat čelní štítek. Specialisté sjezdaři používají přilbu integrální s ochranou dolní čelisti. Stářím se materiál přilby stává křehčím a doporučuje se ji nejpozději po osmi letech vyměnit. (Šafránek, 2000).

Brýle

Brýle zvyšují bezpečnost, chrání cyklistu proti ostrému slunci, prachu a hmyzu. Mají být lehké, odolné proti nárazu a rozlomení.

Mechanická brašna

Mechanická cesta by měla obsahovat hustilku na všechny typy ventilků, které máme ve skupině, jeden kus všech druhů duší a ventilků ve skupině, soupravu na lepení duší a kousek gumy na podložení pláště, montážní páky na demontáž pláště, malý stavitelný stranový klíč, sadu imbusových klíčů / klíče na vnitřní šestihrany, nýtovač řetězu, malý křížový a klasický šroubovák, centrovaní klíč, drobný spojovací materiál, textilní lepicí pásku/.

1.6 Bezpečnost

K dobrému prožitku při jízdě na kole patří kromě ekonomické jízdy také jízda bezpečná. Její význam je důležitý nejen pro bezpečnost samotnou, ale také pro klid vedoucího cyklistické vyjížděky, který zodpovídá za svou skupinu. Současné předpisy pro školní akce povolují 15 členů. Zkušenosti ukazují, že skupina by měla mít maximálně 10 členů. Podle (Sýkory, 1986) je jedním z hlavních předpokladů bezpečné jízdy tělesná připravenost cyklisty. Předčasná únava, nedostatečná adaptace na dlouhodobou jízdu v sedle a celkové snížení reakčních schopností je projevem nízké úrovně trénovanosti. To vede k depresím, nerozhodnosti a k technickým chybám. Zde je důležitá úloha vedoucího, který zajišťuje postup podle úrovně nejslabšího. Častou chybou cyklisty je při zhoršení počasí a při snížení viditelnosti snaha, co nejrychleji dojet do cíle.

Pro bezpečnou jízdu také udržujeme kolo v co nejlepším technickém stavu. Základní zběžná prohlídka před každou vyjížděnkou se skládá z kontroly nahuštění pneumatik, utažení kol ve vidlicích a z kontroly funkce brzd. (Neumann, 2000). Nahuštění pneumatik kontrolujeme silným zmáčknutím pneumatik shora. Přední kolo může být nahuštěno méně než kolo zadní. Promáčknot by mělo jít jen na povrchu. Podhuštěná pneumatika lépe tlumí nárazy a má lepší přilnavost při jízdě v terénu a na kluzkém povrchu. Snadno ji ale prorazíme o tvrdý předmět. Přehuštěná pneumatika nejde promáčknot vůbec a při delším vystavení prudkému slunci praskne. Vždy dodržujeme doporučené rozpětí tlaku v pneumatikách, které jsou uvedeny na bocích. Brzdy musí zabírat včas, brzdová páka nesmí dosednout až k řídítkům a brzdové špalíky mají přesně doléhat na ráfky kola. (Šafránek, 2000) Uchycení kol ve vidlicích kontrolujeme utažením upevňovacích matic nebo rychloupínacího mechanismu. Prohlédneme také souměrnost uchycení kol ve vidlicích. Mechanismus uchycení musí celou plochou dosedat na koncovky vidlice. Abychom předcházeli poruchám, stále přiměřeně dotahujeme všechny šroubky, upevnění ložisek a také řetězu. Řetěz obvykle vydrží 1500 km a potom se musí vyměnit, protože znehodnocuje zuby na převodnicích. Vše, co se nám zdá při jízdě nezvyklé je signálem ke kontrole kola. Na opravy rámu a vidlice, opravy ložisek a dalších částí kola, na které nemáme nářadí a speciální přípravky, nebo opravy, na které si netroufáme svěříme specializovaným opravám.

Znalost předpisů procvičujeme herní formou v podobě testů, průpravných her a cvičení. K tomu využíváme všech zkušeností z předmětu Dopravní výchova, který se vyučuje na základních školách. Hraje nejefektivnějším prostředkem zdokonalování v jakékoli činnosti. Cílem hry s cyklistickým tématem je zdokonalení techniky jednotlivce a skupiny. Hru je vhodné provádět na velkém dvoře nebo rovné ploše. Nej důležitější je zájem dětí a úspěšnost v provozovaných činnostech. Vždy je nutné mít přilbu a rukavice. (Šafránek, 2000)

Organizace skupiny

V zájmu bezpečnosti by měl první jezdit vedoucí, slabší členové, průměrní členové a zdatní členové skupiny. Je vhodné určit zodpovědného člena skupiny, který pojede poslední a je zárukou, že se skupina nerozdělí. Stejně tak je vhodné, když vedoucí jede poslední a má kompletní přehled o členech a jako první jede člen zodpovědný, znalý signálů a trasy. Ideální stav je pokud jedou vedoucí dva. Jeden vpředu a jeden vzadu. Současné předpisy pro školní akce povolují 15 členů. Z hlediska bezpečnosti jízdy na silnici pro motorová vozidla by skupina měla mít maximálně 10 členů. V případě problémových dětí je nejvhodnější počet 5 - 6 členů skupiny na jednoho vedoucího.

Signály používané při skupinové jízdě

Domluvené signály zajišťují bezpečnou jízdu především celých skupin. Mezi tři základní pravidla bezpečnosti patří přímá, plynulá a přehledná jízda. Vedoucí signalizuje ostatním členům skupiny za ním jedoucím, ti předávají signál až k poslednímu členu skupiny. Poslední člen skupiny by měl být výrazně barevně odlišen. Ve skupině se nesmí prudce brzdít, aniž by o tom věděli následující jezdcí. Upažením s dlaní otevřenou vpřed a vztyčeným palcem signalizujeme odbočení nebo změnu směru jízdy na stranu upažené ruky. Tento signál ukazuje i poslední člen skupiny. Paží upaženou poníž s malými krouživými pohyby signalizujeme přítomnost nebezpečí na straně ruky. Překážky objíždíme ze strany, odkud na ně ukazujeme. Střídavé upažování povyš a poníž s dlaní směřující k zemi signalizují zpomalování.

1.7 Cyklotrasy

Cyklistika v posledních deseti letech zaznamenala velký boom a stala se trendem aktivního trávení volného času. Tomu se přizpůsobili výrobci kol, vzniklo mnoho cykloprodejen, cykloservisů, ale i cyklotras. V dnešní době je vyznačeno několik tisíc kilometrů cyklotras a další přibývají. K dalšímu vytyčování cyklotras přispívají i někteří studenti při zpracování svých diplomových pracích. Při studiu materiálu s tematikou cyklistiky mě velmi zaujalo zpracování diplomové práce Bc. Michala Helia, který vytyčil nové cyklotrasy v okolí Brna. Již vytvořené cyklotrasy v okolí Brna spolu s nově vytyčenými trasami zpracoval do formy multimediálního průvodce. Forma zpracování je atraktivní, ale podle mě zbytečná.

Cyklotrasy jsou v Česku značeny od roku 1997 speciálním turistickým značením českých turistů. Většina cyklotras je vedena po silnicích s minimálním automobilovým provozem, aby je mohli provozovat i méně zdatní cyklisté. Na cyklotrasách se setkáváme s řadou přírodních a kulturních zajímavostí, ze kterých si pořizujeme dokumentační fotografie.

Cyklotrasy jsou cesty pro cyklisty označené dopravními značkami. Při jízdě po cyklotrasách platí všechna pravidla silničního provozu jako na ostatních silnicích. Bylo by velmi vhodné vybavit cyklotrasy mobiliářem pro větší informovanost a komfort cyklistů. Také je velmi vhodné pro případ nepříznivého počasí a odpočinku na trasách vybudovat síť

odpočinkových míst, vybavených přístřešky a lavičkami a s odpadkovými koši. Cyklistika a tudíž i cyklotrasy zaznamenávají v posledních letech obrovský rozmach.

Cyklistické trasy dělíme na **cyklotrasy a cykloturistické trasy**. Všechny druhy cyklistického značení mají žlutou podkladovou barvu.

Cyklotrasy jsou ty, které vedou po silnicích a dobrých místních a účelových komunikacích. Jejich značení je podobné jako u silničního značení pro motorová vozidla. Používají se tři základní cykloznačky. Navěst na křižovatku, Směrová tabule a Směrová tabulka. Na všech je symbol kola, číslo dané trasy a na směrových tabulkách kilometrové vzdálenosti k dalším cílům na trase. Umisťují se stejně jako dopravní značky před každou křižovatkou nebo odbočkou cyklotrasy. Od roku 2001 jsou dopravními značkami a platí pro ně všechna pravidla jako pro ostatní silniční dopravní značky.

Cykloturistické trasy jsou ty, které opouští silnici s automobilovým provozem a vedou přírodou a terénem většinou po polních a lesních cestách. Jsou vyznačeny pásovými značkami a směrovkami.

Cyklotrasy v okolí Výchovného ústavu Pšov

Celým územím republiky prochází základní síť cyklistických tras. Tyto trasy navazují na trasy mezinárodní vedoucí celým kontinentem. Základní síť se skládá z dálkových tras a je propojena trasami regionálními. Trasy většinou tvoří uzavřené okruhy s různou délkou a obtížností. Cyklotrasy, které v terénu nejsou značeny jsou v mapě znázorněny tečkovanou fialovou linií. Tyto cyklotrasy jsou v mapě označeny číslem doporučené trasy a směrovou šipkou. V brožurách jsou pak doplněny slovním popisem, kilometrůží a výškovým profilem trasy. Pšov se nachází v okrese Louny poblíž města Podbořany. Obec Pšov je součástí několika cykloturistických map. Tyto mapy vydalo Kartografické vydavatelství Schocart / č.123 Doupovské hory, č.46 Mostecko, č.40 Lounsko, č. 42 Žatecko a Podbořansko/. Dále komerční mapa Raffaelcyklotrasy /Vodní nádrž Nechránice/ a mapa Krajského úřadu Ústeckého kraje. Nedostatkem těchto cyklotras je využívání především tras po pozemních komunikacích **I.** a **II.** třídy. Tzn., že trasy jen minimálně vedou po pozemních komunikacích **III.** třídy a polními a lesními cestami. Obcí Pšov přímo nevede žádná cyklotrasa, a proto je nutné se na tyto trasy napojit. K napojení na cyklotrasy se opět využívá pozemní komunikace **I.** třídy. Důvodem je co nejkratší délka „napojovací“ trasy, abychom co nejméně prodloužili celkovou délku vyjížděky.

Kritériem výběru cyklotras pro klienty našeho VÚ byla maximální délka 100 km a umístění cyklotras nejvíce na pozemních komunikacích **III.** třídy a na lesních a polních cestách. Celkově je z mého pohledu v těchto mapách nedostatkem cyklotras malé využívání terénu / lesní a polní cesty/ a pozemních komunikací **III.**třídy. Tím se zvyšuje nebezpečí a riziko úrazu. Oblast Žatecka a Podbořanska nepatří mezi turisticky nejatraktivnější oblasti.O to zajímavější je tuto oblast objevovat, vydat se po stopách historie a přírodních krás.

2. VÝCHOVNÝ ÚSTAV

V současnosti u nás existuje 20 výchovných ústavů / dále jen VÚ/ pro děti a mládež. Do VÚ jsou děti a mladiství umisťováni na základě rozsudku soudu. Soud na základě soudního usnesení o předběžném umístění v ústav nebo po dohodě s rodiči nařídí **ústavní výchovu** nebo **ochrannou výchovu**. Ústavní výchova je nařízena u těch dětí, o něž rodiče náležitě nepečují a žádná jiná alternativa výchovy dítěte se nejeví jako žádoucí. Ochranná výchova je druhem ochranného opatření, která mají též izolovat a resocializovat toho, kdo se dopustil společensky nebezpečného činu. Všem, kteří mezi 12. a 15. rokem spáchali trestný čin, se ukládá výjimečný trest.Ústavní a ochranná výchova může být ukládána jen osobám mladším 18 let a ve výjimečných případech mohou být prodlouženy do věku 19 let. Pokud lze očekávat, že mladistvý s uloženou ochrannou výchovou se bude řádně chovat, pracovat nebo studovat může soud mladistvého umístit mimo výchovné zařízení. Mimo výchovné zařízení se také může umístit mladistvý s ústavní výchovou. K tomuto rozhodnutí není zapotřebí souhlasu soudu, ale jen souhlas sociálního odboru příslušného obvodního úřadu.

Kritéria vedoucí k návrhu ÚV jsou: protiprávní jednání / přestupky a trestná činnost/, závislost na drogách, alkoholu, automatech, útoky z domova, množství výchovných opatření uplatněných před návrhem ÚV, zahálčivý způsob života, nerespektování rodičů, sexuální promiskuita, členství v závadové partě. Před nástupem do výchovného ústavu dítě prochází pobytem v diagnostickém ústavu. Ke konci pobytu se vypracovávají posudky / etopedická, psychologická, zpráva vychovatele a sociální pracovnice/. Skoro vždy je navrhováno přemístění do výchovného ústavu s dlouhodobým pobytem. Kritériem výběru ústavu bývá učební obor, o který klient projevuje zájem anebo ho má už začatý. Klienti, kteří byly v diagnostickém ústavu umístěni na základě přání rodičů nebo dětského domova neodcházejí do výchovných ústavů.

Výchovné ústavy se potýkají s nedostatečnou koncepcí tohoto druhu výchovy, která musí reagovat na novou společenskou situaci, s nedostatečnou diferenciací jednotlivých zařízení. Ta vede k tomu, že spolu žijí klienti narušenější s méně narušenými a k útěkům klientů.

2.1 Charakteristika osobnosti vychovatele VÚ

Pedagogickým pracovníkem / vychovatelem/ ve VÚ se může stát člověk, který má odbornou a pedagogickou způsobilost nejlépe v oboru speciální pedagogika. U všech vychovatelů se zjišťuje jejich psychická způsobilost pomocí psychologických testů. Výchovný pracovník by měl být schopen profesionálního rozvoje, měl by reflektovat a rozvíjet vlastní profesionální zkušenost. Měl by být Otevřený ke změnám, flexibilní a tvořivý při řešení problému. Je vlastně nejdůležitějším článkem sekundární prevence. Kritériem výběru pedagogických pracovníků je v současnosti vzhledem k narůstající agresivitě z velké části fyzický zevnějšek uchazeče. Do zařízení se tak dostává i část vychovatelů, kteří o práci nemají zájem, nejsou ochotni s chlapci pracovat a jejich zájmové aktivity jim přijdou zbytečné, ztráta času a také zbytečné plýtvání financemi. Mezi pedagogickými pracovníky převažuje pesimistický názor na účinnost výchovné práce. Pracovníci se tedy domnívají, že to čeho se podařilo dosáhnout nebude mít po ukončení ústavní výchovy dlouhodobé trvání. Statistiky tyto domněnky potvrzují.

Někteří klienti se i po vytvoření vztahu s dospělým zachovají tak, že vychovatel může mít dojem nezájmu, ba i nevděku. Vychovatel by si těžko udržel pocit smysluplnosti své práce, kdyby ho odvozoval jen z chování klientů. Chování klientů velmi frustruje a pedagogický pracovník potřebuje vydatné zdroje opory, které by měli mít nejen ve svém soukromí, ale i v práci. (Matoušek, 1998) V současné době se do ústavů zavádějí systémy odborné supervize pedagogických pracovníků / individuální a skupinová supervize/, které mimo jiné poskytují i tuto oporu.

Psychologickým následkem mnohaleté profesionální práce s náročnými klienty je syndrom *burn-out*. Při přímém jednání se projevuje zvětšením odstupů od klientů, zesílením předpokladů o klientech a sklonem poskytování jen pokynů a organizovaných programů.

Pedagogický pracovník, vychovatel by podle dnešních předpisů měl mít vystudovaný magisterský obor vychovatelství pro speciální zařízení anebo speciální pedagogiku. Ve skutečnosti má vysokoškolské vzdělání v daném oboru jen jedna třetina vychovatelů. Druhá třetina si vzdělání dodělá, ale z výchovných ústavů odchází do jiných zařízení. Poslední

třetina vychovatelů tvoří stabilní část pedagogického týmu. Zkušenostní výcvik pro výkon profese vychovatele není většinou našich zaměstnavatelů vyžadován. Je tedy zcela na rozhodnutí vychovatele, zdali bude výcvik absolvovat.

Projevem odpovědného a angažovaného postoje pracovníka ke klientovi je jeho starost o další osudy klienta po ukončení pobytu v zařízení, ale i chuť klienta udržovat dál kontakt s pracovníkem. V takovém případě se klient stává lidskou bytostí, na které někomu záleží. (Matoušek, 1998)

Pracovat s rizikovou mládeží mohou i zaškolení *dobrovolníci*. Za sebou však musí mít někoho zkušeného, kdo je vede. Mnozí z nich by jinak uvázli ve slepých uličkách, do nichž je zavádí nepředvídané či neobvyklé chování jejich klientů.(Matoušek, 1998)

2.2 Riziková mládež

Riziková mládež je mládež se zvýšeným rizikem sociálního selhání. Mládež disponovaná k delikventnímu chování, drogové závislosti, alkoholismu, patologickému hráčství, k členství v extremistických skupinách a v náboženských sektách.

V průběhu posledních let se vyvinula řada programů pro rizikovou a delikventní mládež. Jejich úspěšnost je obvykle měřena výskytem recidivy nebo antisociálního chování po absolvování kurzu. Většina programů pro delikventy využívá prvků dobrodružné výchovy k vytvoření pocitu odpovědnosti za vlastní rozhodnutí a sounáležitost se skupinou, k rozvoji sebekázně a pocitu vlastní hodnoty. Dobrodružná aktivita může fungovat jako „ventil“ potřeby rizika a projevů agresivního chování. Takové chování bývá téměř vždy spojené s trestnou činností. Nedostatkem těchto programů je finanční náročnost. Je ale možné části programů aplikovat na danou skupinu v prostředí, ve kterém výchova probíhá.

2.3 Charakteristika chlapců VÚ

VÚ přijímá chlapce převážně v období jejich adolescence (mezi 15ti - 18ti lety). Adolescence je fenomén reprezentující určitý životní styl a určité hodnoty. Dospívání s sebou nese i určité mýty, které významně ovlivňují vztah dospělí (rodič a dítě). Mezi ty nejdůležitější mýty dospívajícího patří představa, že dospělí jsou svobodní a mohou si dělat

- dítě nechce v rodině být, má rozpory s rodiči a snaží se hledat přijatelné alternativy
- kombinace obou předchozích důvodů

V anamnéze chlapců umístěných ve VÚ se velmi často objevují typické faktory, které většinou působí ve vzájemné propojenosti. V osobní anamnéze se nejčastěji objevují tyto diagnózy:

- syndrom ADHD, případně LMD
- disharmonický vývoj osobnosti
- poruchy chování vyplývající z týrání, deprivace nebo výchovného zanedbávání
- asociální porucha osobnosti
- akutní návyk nebo hraniční zneužívání návykových látek

V rodinné anamnéze se běžně objevují tyto faktory:

- neúplná nebo restrukturalizovaná rodina /svobodná matka, rozvod rodičů náhradní partner, pěstounská rodina atd./
- dysfunkční rodina /alkoholismus nebo jiná závislost, zneužívání nebo týrání dětí rodiči, trestná činnost rodičů, rodina sociálně slabá atd./
- úplná rodina bez patologických vnějších projevů /nepřiměřená očekávání rodičů, výchovná nejednotnost, rodiče emočně chladní, rodiče handicapovaní apod./

V důsledku těchto faktorů mají tito adolescenti určitá specifika v osobnostní struktuře. Jsou pro ně ohrožující city, proto je nahrazují činností, která odstraňuje napětí a úzkost a hladina úzkostnosti u nich může být trvale snížena. Mají často snížený systém sebeúcty a jejich ovlivnitelnost trestem je velmi nízká. Obecně jim chybí důvěra k dospělým a interakce s nimi jim nepřináší sociální odměnu.

Všechny tyto vlivy se projevují v jejich chování, ve kterém obvykle převládá negativismus, agresivita k sobě i k okolí, silná konformita a vrstevnická ovlivnitelnost, hyperaktivita, impulsivita a opakované sociální selhávání.

EMPIRICKÁ ČÁST

3. Historie používání jízdních kol ve Výchovném ústavu v Pšově

V našem zařízení nebyly k dispozici žádné vyhovující prostory ke sportovním aktivitám. K užívání jsme měli jen základní sportovní vybavení jako jsou fotbalové a volejbalové míče a pingpongový stůl. Až v roce 2000 jsme získali šest horských kol. S chlapci jsem začala jezdit

už v únoru roku 2000. Chlapci projevovali o cyklistiku velmi velký zájem. Počet kol tak velký zájem nemohl pokrýt. Ve dny mojí služby jsem běžně vystřídala dvě skupiny cyklistů. Větší opravy jsme zadávali nejbližšímu cykloservisu v Podbořanech. Malé opravy prováděli chlapci s vychovateli svým soukromým nářadím. Před samotnou jízdou jsem zařazovala dopravní testy, kde jsme ověřovala znalost dopravních značek a dopravních situací. Až v roce 2004 jsme získali finanční prostředky na zakoupení dalších 16 horských kol. Vedení ústavu vybralo kola značky Autor. Současně jsme zakoupili 16 kusů přileb levnějšího typu s molitanovou výstuhou a cyklistické doplňky / cestovní tašky, lahve, světlomety/.

Chlapci neuměli správně používat cyklistický materiál /např.správně přehazovat/, neuměli základní opravy kola a v běžném silničním provozu se chovali nezodpovědně a nebezpečně. Ústav neměl žádné nářadí na opravy. Vzhledem k počtu kol a ke značnému nárůstu oprav jsme z finančních důvodů nemohli využívat oprav ve specializovaném cykloservisu. V této době už kola ke své činnosti využívalo dalších pět vychovatelů z deseti. To znamená, že každý den jezdili minimálně dvě skupiny po sedmi chlapcích. Kola jsme využívali v dopoledním i odpoledním programu, byť jen k obyčejnému rekreačnímu ježdění. Cyklistika nám umožňovala navštěvovat různé sportovní i kulturní akce pořádané v blízkém a později i ve vzdáleném okolí. Kola nám umožnila opouštět prostředí, ve kterém chlapci trávili velmi mnoho času. Délka času stráveného v prostředí ústavu na chlapce působí značně nepříznivě. Chlapci si postupně vyzkoušeli vzájemně spolu spolupracovat, při delších trasách se vzájemně motivovat, tolerovat tempo a změny nálad ostatních chlapců.

Vedení ústavu finančně podpořilo nákup základního materiálu a nářadí na opravy kol. Chlapci se pod vedením vychovatelů mužů začali učit jednoduché opravy kol / zalepení píchlé duše, oprava prasklého řetězu, apod./.. Někteří chlapci měli zájem a učili se i základy centrování.

V roce 2007 vedení ústavu zakoupilo osm horských kol značky Autor, na kterých jezdí jen vychovatelé. Tím se předešlo dřívějším problémům s půjčováním vychovatelských kol chlapcům. V současné době používáme speciální tiskopisy vytvořené školiteli bezpečnosti, **které chlapci před vyjetím stvmijí svým podpisem. Vychovatel před každou jízdou zkontroluje každé jednotlivé kolo. Hromadně poučí chlapce o bezpečnosti, individuálně připomene a upozorní na chyby, které konkrétní chlapec provádí.**

3.1 Současná cyklistika ve VÚ

Cyklistika mě osobně umožňuje překonávat hranice svých možností, zdolávat překážky, které připraví terén. Cyklistika mi přináší tak velké uspokojení, že mě inspirovala k zavedení této sportovní činnosti ve VÚ, kde jsem pracovala. Kola jsem v ústavu začala používat před 8 lety. V současné době jezdíme téměř denně i za méně vhodného počasí. Cyklistika je hlavní disciplínou v meziústavní soutěži s názvem Tetratlon, kterou pořádá náš ústav. Soutěž se skládá z plavby na nafukovacím člunu po místní nádrži, pokračuje se jízdou na kole v délce 3 km po polní cestě, následuje běh touto cestou, střelba ze vzduchovky na terč a soutěž končí plavbou přes vodní nádrž. Cyklobalet je soutěž, která se skládá ze slalomu, nejpomalejší jízdy a z jízdy do kopce. Cyklistiku také spojujeme s plavbou na matracích a turistikou. Tzn., že na kolech dojedeme do Žatce, odkud plujeme cca 15 km na nafukovacích matracích po řece Ohři. Poté se pěšky přesuneme 8 km na vlakové spojení do Žatce. Do ústavu se vrátíme opět na kolech. Tato akce je náročnější na organizaci, protože je nutné zajistit úschovu kol na České dráze a správně odhadnout čas plavby a čas nutný k pěší chůzi na vlak. Z bezpečnostních důvodů jsme vždy v telefonickém spojení s vychovateli, kteří mají službu.

Kola v současné době využívá ke svojí činnosti polovina mých kolegů /muži i ženy/. Původně jsme k opravám kol využívali blízkého servisu v Podbořanech. Vzhledem k finanční náročnosti oprav a díky postupné podpoře vedení jsme začali budovat „domácí“ dílnu. Impulsem byl aktivní zájem vychovatele, který sám svůj volný čas tráví při jízdě na kole. Dnes je vybavení domácí dílny konkurenceschopné průměrnému servisu. Chlapci se tak mohou naučit nejen základní opravy, ale například i již zmíněné centrování kol.

V našem zařízení nám chyběla ucelená koncepce cyklistiky, jejíž součástí je výuku první pomoci a dopravní výchova. Vytvořila a na vybrané skupině jsem ověřila kurz cyklistiky ve VÚ. Program je ověřován na málo početné skupině chlapců, a proto je statisticky nevýznamný. Program ale může poukázat, že hypotézy jsou pravdivé.

3.2 Cíl práce :

1. zmapovat cykloturistické trasy v okolí Výchovného ústavu v Pšově a vytyčit trasy nové
2. zmapovat výstroj a výzbroj ve Výchovném ústavu v Pšově
3. popsat a ověřit program bezpečné cyklistiky na skupině chlapců ve Výchovném ústavu v Pšově

3.3 Formulace hypotéz

V okolí ústavu je dostatek vhodných cyklotras. H1

Program dokončí všichni zúčastnění a přihlášení chlapci. H2

Chlapci se naučí bezpečně chovat v běžném silničním provozu. H3

Hypotézu H1 jsem ověřila tak, že jsem spolu s chlapci VÚ projela v období květen 2007 až srpen 2007 stávající trasy vybrané podle cyklomap. Měřičem kilometrů jsem zaznamenala počet ujetých kilometrů. Ke zmapování cyklotras využitelných pro VÚ jsem použila informace z cykloprůvodce Kartografického vydavatelství Schocart / ř.123 Doupovské hory, č.46 Mostecko, č.40 Lounsko, č.41 Žatecko a Podbořansko/. Dále jsem použila informace komerční mapy Raffaelcyklotrasy Vodní nádrž Nechanice a mapu Krajského úřadu Ústeckého kraje.

Kritériem výběru cyklotras pro chlapce našeho VÚ byla maximální délka 100 km a umístění cyklotras nejvíce na pozemních komunikacích III. třídy a na lesních a polních cestách. Celkově je z mého pohledu nedostatkem cyklotras v těchto mapách malé využívání terénu /lesní a polní cesty/. Oblast Žatecka a Podbořanska nepatří mezi turisticky nejatraktivnější oblasti. O to zajímavější je tuto oblast objevovat, vydat se po stopách historie a přírodních krás.

Stávající cyklotrasy v okolí VÚ využíváme tak, že se na ně napojíme po silnici nejkratší vzdáleností ze Pšova. Nedostatkem je značný provoz na silnici I. třídy a její nekvalitní povrch. Další možností je přesun ústavním vozem nebo využití přepravy ČD. Finančně velmi náročné je využívání ČD. Oproti tomu je ekonomické využití vlastního vozu. Pokud si chceme ušetřit zbytečnou organizaci spojenou se zařizováním využití vozu, tak nejvýhodnější je napojení vlastními silami na danou cyklotrasu. Nevýhodou je prodloužení trasy. Délka trasy musí odpovídat fyzickým schopnostem cyklistické skupiny. V případě rozdílných fyzických schopností chlapců trasu vybíráme podle schopností nejslabšího cyklisty. Pokud cyklotrasy využíváme, tak se nejčastěji napojíme na vybranou trasu a upravíme délku a cíl trasy ve vztahu ke schopnostem klientů jedoucí skupiny. Je nutné správně odhadnout nebo znát fyzické schopnosti skupiny a také znát aktuální problémy jednotlivých členů skupiny. Ty mohou zcela negativně ovlivnit průběh akce. Pro úspěšný konec vyjížďky je důležité mít

k dispozici mobilní telefon pro případ náhlých nehod nebo neschopnosti klientů dojet zpět do ústavu. Zajímavá nebo historická místa navštěvujeme jen zřídka a jen s vhodným složením skupiny. Nejčastěji se jedná jen o jízdu na kole. Pro naše chlapce je důležité a motivující překonávat hranice svých možností a zdolávat překážky, které jim umožní náročný terén.

Vytyčení vhodných cyklotras, využívaných chlapci Výchovného ústavu v Pšově

Všechny trasy vznikly na základě náhodných vyjížděk, které se postupně s obměnami velmi často využívali v denním programu s našimi chlapci. Kritériem výběru z používaných cyklotras bylo především umístění trasy. Tzn., že trasa vede po pozemních komunikacích **III.** třídy a polními a lesními cestami. Z důvodu zvýšení bezpečnosti minimálně využíváme trasy vedoucí po pozemních komunikacích **I.** a **II.** třídy. Tyto cesty využíváme z důvodu přesunu a napojení na bezpečnější cestu. Chlapci sami upřednostňují náročný terén, především lesní cesty s mnoha přírodními překážkami. Ve velké oblibě jsou také prudké sjezdy.

V současné době nové, námi vytyčené trasy, využívá jen naše zařízení, a proto zde není uveden podrobný popis průběhu trasy. Nové trasy jsme pouze zakreslili do původních map. Velmi příjemné je, že tyto mapy využívají i naši kolegové a jejich rodiny. Možná je odvážné nabídnout tyto trasy k dalšímu komerčnímu využití místního charakteru. Tyto trasy jsou jen návrhy, které nezachycují všechny podrobnosti. Trasy jsou podrobně vytyčeny výčtem projížděných obcí, z kterého jsou zřejmé i vzdálenosti mezi jednotlivými místy a celková ujetá vzdálenost z výchozího místa. Některé vyjížděky jsou krátkodobé a některé jsou navrženy jako celodenní výlety s přestávkami na oddech a s poznáváním přírodních zajímavostí a historických památek. Tyto vyjížděky zvládnou i méně zdatní cyklisté. Nejsou však určeny těm, kteří sedli na kolo poprvé.

Přímo obcí Pšov, ve které se nachází výchovný ústav, neprochází žádná cyklotrasa. Pšov také protíná pozemní komunikace **I.** třídy. Pokud jsme využívali konkrétní cyklotrasy, tak jsme se na ně musely napojit. Pro napojení na cyklotrasy začínající v Žatci jsme využívali nejkratší lehké trasy dlouhé 11 km na pozemní komunikaci **I.** třídy /0,0 VU Pšov 2,0 Sýrovice 5,5 Radíčeves 3,5 Žatec/. Pro napojení na cyklotrasy začínající v Podbořanech jsme využívali nejčastěji trasu ze Pšova přímo do Podbořan dlouhou 5 km. Trasa je středně těžká, vede po komunikaci **I.** třídy. Ke zmapování jsme použili vlastní jízdy s našimi chlapci. Typ a délku trasy jsme vybírali podle momentálních fyzických sil chlapců, podle jejich nálady a také vzhledem k dalšímu programu ve výchovném ústavu. Všechny, v příloze uvedené trasy, jsme v období od května do srpna 2007 projeli. Délku tras uvedených v cyklomapách jsme

ověřovali běžně získaným měřičem ujetých kilometrů. Měřič jsme zakoupili v běžné síti cykloprodejen.

Hypotézu H2 jsem ověřila pozorováním dvou cyklistických skupin. Jedna skupina má 8 členů, dvě skupiny celkem 16 chlapců. Velikost skupiny je malá. Potvrzení této hypotézy je statisticky nevýznamné. Přesto může poukázat na její pravdivost. Pro chlapce je velkou motivací částečná úhrada autoškoly a týdenní pobyt mimo výchovné zařízení. Od chlapců očekáváme velkou snahu, dodržování domluvených pravidel a aktivní přístup k jednotlivým částem programu. Jednotlivé složení skupin bude vybíráno velmi citlivě tak, aby nedocházelo ke zbytečným konfliktům.

Hypotézu H3 jsem ověřila porovnáním vstupních a výstupních testů. Test č. 1 obsahoval otázky ze znalostí pravidel silničního provozu. Test č.2 obsahoval otázky ze znalostí poskytování první pomoci. Do testů jsem vybrala základní otázky z pravidel silničního provozu novelizovaných k 1.1.2007. Oba úvodní testy byly provedeny v prvním týdnu trvání kurzu. Testy výstupní byly provedeny ve čtvrtém týdnu trvání kurzu. Správné odpovědi chlapci vybírali z variant a, b, c. Mezi oběma testy měli chlapci možnost využívat počítačového programu určeného pro autoškoly a upevňovat si znalosti zobou oborů. V průběhu jednotlivých jízd jsme neustále ověřovali a upevňovali znalosti pravidel silničního provozu /dopravní značky, dopravní situace/. K výuce první pomoci jsme využívali pracovnice Českého červeného kříže. Chlapci si prakticky vyzkoušeli poskytování první pomoci /dýchání z úst do úst na figuríně, nepřímou masáž srdce, stabilizovanou polohu, fixaci zlomenin apod. /.

3.4 Vystroj a vyzbroj ve VÚ v Pšově

Výchovný ústav Pšov má kapacitu 40 chlapců. S chlapci pracuje dvanáct denních vychovatelů, z toho šest vychovatelů využívá v denním programu jízdní kola. V současné době /rok 2007 / máme k dispozici 16 horských kol značky Autor pro chlapce. Šest vychovatelů využívá šest horských kol značky Autor. Ke každému kolu patří přilba a láhev na pití. Na každém vychovatelském koleje hustilka, příruční mechanická brašna se základním vybavením /montážní páky na pláště, rezervní duše, rezervní ventily, lepení, sada imbusových klíčů, články řetězu/. Na celodenní výlety si vychovatelé mohou doplnit další materiál na opravy dle svého uvážení. Vychovatelé mají k dispozici pohotovostní lékárníčku

se základním vybavením pro poskytnutí první pomoci / rouška, desinfekce, trojcípý šátek, tlakový obvaz, nůžky, hygienické rukavice, náplasti/. Chlapci nemají k dispozici ochranné brýle a rukavice. Vychovatelé používají své osobní věci. Vychovatelé ke zvýšení bezpečnosti a k rychlému kontaktu např. s Policií a s Rychlou záchranou službou používají při jízdě své osobní mobilní telefony. Kola jsou uložena v garáži tak, aby je chlapci nemohli zneužít k jiným účelům / např. krádež, prodej apod./. V ústavu máme vybavenou „domácí“ dílnu. Dílna má samostatnou místnost a její součástí je montážní stojan na kolo, svěrák, prostředky na mytí, čištění a mazání kola, pilníky, velká hustilka, různé druhy kleští, centrování stolice, sada stranových a trubkových klíčů.

V praktické části dále zmapuji a vytyčím nové cyklotrasy, které jsou vhodné pro chlapce ve Výchovného ústavu v Pšově. V další části vytvořím a na vybrané skupině realizuji program s hlavním obsahem cyklistiky.

3.5 Kurz cyklistiky

Způsob výběru chlapců do kurzu:

Chlapce jsem vybrala na základě jejich projeveného zájmu o tento druh sportovní aktivity. Chlapci si mohli vybrat z nabídnutých aktivit / fotbal, plavání, stolní tenis, turistika, cyklistika, lukostřelba/ podle prostorových a finančních možností našeho ústavu a podle nabídky, kterou jsme vytvořili s dalšími vychovateli. Výběru se zúčastnilo 30 přítomných chlapců ve věku od 15 do 18 let. Vzhledem k často se měnícím okolnostem se do programu mohou průběžně zapojit i nově přijatí chlapci. Průměrně se chlapci zapisovali do tří sportovních oborů.

	fotbal	plavání	Stolní tenis	turistika	cyklistika	lukostřelba
klienti	21	8	9	2	24	6

Kritéria výběru chlapců do kurzu:

1. Chlapci plní vnitřní řád VÚ / pravidelně pracují nebo pravidelně navštěvují školu, chlapci nejsou pod vlivem návykových látek / kontrola se bude provádět dvakrát týdně/
2. Chlapci akceptují autoritu vychovatele
3. Nižší útekovost chlapců
4. Schopnost akceptovat základní pravidla
5. Zdravotní a psychická způsobilost /ne dlouhodobí uživatelé návykových látek/
6. Aktivní zájem chlapců
7. Chlapec nesmí mít soudem stanovený zákaz řízení motorových vozidel

Kritériem vytvoření skupiny je vzájemná akceptace a tolerance jednotlivých členů skupiny.

Motivace:

Kurz probíhá jeden měsíc, celkem 14 dní. Aktivita probíhá ve dnech služby vychovatele, který vede cyklistickou skupinu. Tzn. v sudé týdny v pondělí, úterý, pátek, sobotu a neděli. V liché týdny ve středu a ve čtvrtek. Ve všední dny bude dopravní a zdravotní výchova a poté krátká maximálně 20 km dlouhá vyjížďka. Po příjezdu z vyjížďky zkontrolujeme stav kola a jednoduché závady odstraní chlapci spolu s vychovatelem. Každou část programu zhodnotíme neformálním způsobem se všemi účastníky. V sobotu a v neděli budou polodenní cyklistické výlety dle výběru a zajištění chlapců. Nejdříve si chlapci společně s vychovatelem domluví cíl cesty. Vychovatelem určená dvojice klientů najde na internetu cyklistickou mapu a připraví itinerář cesty. Hlavní náplň výletu bude s kulturně poznávacím zaměřením. Po absolvování programu chlapci pojedou se dvěma vychovateli na pětidenní pobyt v rekreačním zařízení Hradec u Nechranické přehrady, odkud budou vyjíždět do okolí. Odměnou za aktivní a bezproblémovou účast na kurzu /zvládnutí dopravních pravidel, PP a ohleduplné chování v průběhu programu/ bude částečná úhrada autoškoly a rekreační pobyt mimo zařízení výchovného ústavu. To je jedna z nejvyšších forem odměny.

Hodnocení

Program se bude hodnotit každý den. Bodové hodnocení je součástí hodnocení v rámci ústavu, za které jsou chlapci odměňováni samostatnými vycházkami a dovolenými v místě trvalého bydliště nebo u svých příbuzných. Na dovolené budou chlapci jezdit o víkendech, kdy neprobíhá kurz. Účastníci kurzu pojedou před zahájením kurzu na dovolenou z důvodu vytvoření /nastartování/ maximálně ideálních podmínek pro zahájení a setrvání v kurzu. Na závěr kurzu bude chlapcům předán symbolický poukaz na částečnou úhradu autoškoly.

Obecné cíle kurzu:

1. vhodné trávení volného času,
2. aktivní pohyb,
3. zvýšení bezpečnosti při jakémkoli pohybu našich chlapců na komunikacích,
4. podpora kompetencí ke vstupu na trh práce.

Také zvýšení kondice, která se u tohoto druhu sportovní činnosti očekává, je pouze cíl vedlejší.

Dílčí cíle kurzu:

1. upevnit a doplnit znalosti základních pravidel silničního provozu,
2. prověřit a upevnit znalosti první pomoc,
3. naučit chlapce techniku efektivního kulatého šlapání,
4. naučit základní opravy kola / výměna píchlé duše, oprava prasklého řetězu, výměna prasklého lanka brzdy nebo měniče, základy centrování/,
5. naučit chlapce signály nutné pro bezpečnou jízdu ve skupině.

4. VÝSLEDKY

K potvrzení či vyvrácení hypotézy **H1** jsem mapovala vhodné trasy uvedené v cyklomapácha a vytyčila trasy nové na základě náhodných vyjížděk. Podle náročnosti terénu / převýšení/jsem trasy dělila na trasy lehké, středně těžké a těžké. Trasy jsem rozdělila podle výchozího místa cyklotrasy / Žatec, Podbořany a Pšov/. Trasy vycházející ze Žatce a z Podbořan jsou součástí již vytyčených cyklotras. Trasy vycházející ze Pšova nejsou trasy oficiální, ale trasy, které jsme vytyčili společně s chlapci VÚ. Všechny uvedené trasy jsme s chlapci VÚ projeli v období květen až srpen 2007.

Cyklotrasy začínající v Žatci:

Lehké trasy byly 4, jednotlivé etapy byly dlouhé 17, 30,5, 31,5, 58,2 km, celkem 137,2 km.

Středně těžké trasy byly 4, jednotlivé etapy byly dlouhé 30,5, 52, 45,9, 52 km, celkem 180,4 km.

Ze Žatce vede 8 tras celkem dlouhých 317,6 km vhodných pro chlapce VÚ.

Cyklotrasy začínající v Podbořanech:

Lehkých tras bylo 7, jednotlivé etapy byly dlouhé 39,6,48,8, 57,2, 45, 29,2, 57,2,46,5, celkem 323,5 km.

Středně těžké trasy byly 3, jednotlivé etapy byly dlouhé 53,4, 59,2, 33 km, celkem 145,6 km. Z Podbořan vede 10 tras celkem dlouhých 469,1 km vhodných pro chlapce VÚ.

Při vytyčení nových tras jsme trasy dělily na lehké, středně těžké a těžké. Všechny uvedené trasy jsme s chlapci VÚ projeli v období květen až srpen 2007. Všechny trasy začínají a končí v Pšově. Většina tras vede po pozemních komunikacích III. třídy a polními a lesními cestami. Celodenní výlety vedou po pozemních komunikacích I. i II. třídy a jsou součástí dálkových cyklotras.

Cyklotrasy začínající v Pšově:

Lehké trasy byly 3, jednotlivé etapy byly dlouhé 20,5, 46,5, 38,5, celkem 105,5 km.

Středně těžké trasy byly 4, jednotlivé etapy byly dlouhé 40,5, 47, 75,7, 64 km, celkem 227,2 km

Těžká trasa byla 1 dlouhá 89 km.

Ze Pšova vede 8 tras celkem dlouhých 421,7 km vhodných pro chlapce VÚ.

Celkem vhodných tras začínajících v Pšově spolu se stávajícími cyklotrasami, na které se napojujeme, je pro naše zařízení 36 v celkové délce 1211,4 km.

	Zatec	Podbořany	Pšov	Celkem km
Lehké trasy	4/137,2	7 / 323,5 km	3/105,5 km	3 / 566,2 km
Středně těžké trasy	4/180,4	3/145,6 km	4 / 227,2 km	4 / 557,2 km
Těžké trasy			1 / 89 km	1 / 89 km
Celkem	8/317,6 km	7/469,1 km	8/421,7 km	23/1211,4

Zpracování všech cyklistických vyjížděk je jednotné. Trasy jsou vytyčeny výčtem projížděných obcí. Tak jsou zřejmé i vzdálenosti mezi jednotlivými místy a celková ujetá vzdálenost z výchozího místa.

Například: Trasa č.7 Pšov - hrad Hasištejn a zpět, středně těžká trasa dlouhá 64 km

0.0.VÚ Pšov 2,5 Dolánky 4,5 vysoké Třebušice 7,0 Široké Třeběice 11,5 Račetice 13,5 Pětipsyl9,0 Rokle 22,0 Kadaň / směr Prunéřov/ 25,0 Prunéřov / kolem elektrárny/ 29,5 Nová Víška 32,0 Hasištejn / odbočení doprava na lesní cestu/ a zpět.

Počet a celková délka tras potvrzuje hypotézu H1.

Výsledky kurzu:

K potvrzení či vyvrácení hypotézy **H2** jsem použila metodu pozorování. Do kurzu se přihlásilo celkem 24 chlapců. Na cyklistické vyjížděky je doporučeno jezdit s 10 dětmi. Vzhledem k problematickému chování chlapců VÚ jsme počet chlapců jedné cyklistické skupiny snížili na 8. Současně probíhali dva kurzy, které vedli vychovatel muž a žena. Podle předem připravených kritérií byly vytvořeny 2 skupiny po 8 chlapcích. Kurz se skládá ze 14 etap a probíhá v rozsahu 1 měsíce /červen 2007/.

Kurz zahájili všichni chlapci.

Kurz dokončilo celkem 15 chlapců. Jeden chlapec ukončil kurz ve 3. týdnu trvání kurzu z důvodu uvalení vazebního stíhání.

Přestože 1 chlapec kurz nedokončil, tak vzhledem k důvodu, který není založen na jeho nezájmu, považuji hypotézu H2 za potvrzenou.

Výsledky dílčích cílů kurzu:

K potvrzení či vyvrácení hypotézy H3 jsem využila splnění dílčích cílů kurzu - metoda testování a pozorování.

1. Upevnit a doplnit znalosti základních pravidel silničního provozu.

Chlapci si upevnili a doplnili znalosti z pravidel silničního provozu. Cíl jsem ověřila porovnáním vstupního a výstupního testu. Test jsem sestavila z otázek aktualizovaných k 1.1.2007 určených pro získání řidičského oprávnění. Úvodní test je značen TD1, výstupní test je značen TD2. Výsledky u dopravního testu byly lepší oproti vstupnímu testu u 13 chlapců, 2 chlapci měli výsledek výstupního testu stejný, 1 chlapec se nezúčastnil výstupního testu z již zmíněného důvodu. Chlapci měli možnost využívat programu určeného k ověřování znalostí z pravidel silničního provozu. Této možnosti využívalo v průběhu kurzu 12 chlapců.

2. Provéřit a upevnit znalosti první pomoci.

Chlapci si upevnili znalosti z první pomoci. Cíl jsem ověřila porovnáním vstupního a výstupního testu. Test jsem sestavila z otázek aktualizovaných k 1.1.2007 určených pro

získání řidičského oprávnění. Tyto otázky jsou součástí počítačového programu určeného k ověřování znalostí z pravidel silničního provozu. Tento program měli chlapci možnost využívat v době trvání kurzu.

Úvodní test / dále jen TZ1/ psalo 16 chlapců.

Výstupní test / dále TZ2/ psalo 15 chlapců, 1 chlapec se z již známých důvodů výstupního testu nezúčastnil.

Všech 15 chlapců dosáhlo lepších výsledků testu ve srovnání s testy úvodními.

Všech 15 chlapců dosáhlo ve výstupním testu maximum 10 bodů.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
TD1	28	26	26	32	24	18	27	20	17	22	29	31	33	31	22	29
TD2	33	33	33	32	33	33	33	31	33	33	33	33	33	33	33	0
TZ1	6	4	7	9	9	9	8	7	5	8	3	6	5	8	9	7
TZ2	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	0

3. Naučit chlapce techniku kulatého šlapání.

Chlapci se naučili techniku efektivního „kulatého“ šlapání. Všech 16 chlapců se tuto techniku naučilo již v prvním týdnu kurzu.

4. Naučit chlapce základní opravy kola.

Všech 16 chlapců si v kurzu vyzkoušelo a naučilo základní opravy na kole. Mezi základní opravy patří oprava píchlé duše / demontáž, lepení, montáž/, oprava prasklého řetězu, výměna lanka brzdy a měniče a základy centrování.

Šestnáctý chlapec, který kurz nedokončil, se tyto opravy naučil již v prvních dvou týdnech kurzu. Přestože v tyto dny nebyly všechny opravy na programu, chlapec sám projevil zájem a spolu s vychovatelem opravy provedl.

5. Naučit chlapce signály nutné pro bezpečnou jízdu ve skupině.

Chlapci se naučili signály nutné pro zvýšení bezpečnosti při jízdě ve skupině. Všech 16 chlapců se naučilo, zapamatovalo a během jízd používalo tři základní signály již v prvním týdnu zahájení kurzu.

Signály, které chlapci používají:

- a. Upažení s dlaní otevřenou vpřed a vztyčeným palcem /signál určený k odbočení nebo ke změně směru jízdy na stranu upažené ruky/. Tento signál ukazuje i poslední člen skupiny.
- b. Malé krouživé pohyby paží upaženou poníž /signál určuje přítomnost nebezpečí na straně ruky/. Překážky objíždíme ze strany, odkud na ně ukazujeme.

c. Střídavé upažování povýš a poníž s dlaní směřující k zemi /signál určuje zpomalování/.

Dílčí cíle kurzu jsme splnili. Splnění těchto cílů potvrzuje pravdivost hypotézy H3.

Obsah kurzu:

1.den seznámení se signály, cyklistická vyjížďka, vstupní test ze znalosti dopravních pravidel a první pomoci

2.den - hra Jedna noha, nácvik techniky kulatého šlapání, cyklistická vyjížďka

3.den - cyklistická vyjížďka, výuka opravy píchlé duše / demontáž, lepení, montáž/

4.den - výuka výměny prasklého lanka brzdy nebo měniče, cyklistická vyjížďka

5.den - příprava kol a itineráře na celodenní výlet, cyklistická vyjížďka

6.den - celodenní výlet / Pšov - Chomutov a zpět/

7.den - oprava kol, výuka opravy prasklého řetězu, krátká cyklistická vyjížďka

8.den - cyklistická vyjížďka, jízda zručnosti

9.den - hra Rovnováha, cyklistická vyjížďka

10.den - cyklistická vyjížďka, výuka základům centrování 1.skupina

11.den - cyklistická vyjížďka, výuka základům centrování 2.skupina

12.den - příprava kol a itineráře na celodenní výlet, cyklistická vyjížďka

13.den - celodenní výlet / Pšov - Hasištejn a zpět/

14.den - oprava kol, výstupní testy ze znalostí pravidel silničního provozu a z poskytování první pomoci, cyklistická vyjížďka, hodnocení celého kurzu

5. DISKUSE

Tento program může působit dojmem obyčejnosti, zbytečnosti. Domnívám se, že z obyčejnosti se dá vytěžit maximum anebo alespoň najít v ní i vyšší cíle. V tomto programu je to právě výchova k bezpečnému chování na pozemních komunikacích. Na základě vlastních zkušeností jsem si uvědomovala, že před zahájením programu je nutné nastavit podmínky tak, aby všichni chlapci program vůbec začali. Praxe před kurzem a v průběhu kurzu potvrdila, že je velmi důležité vybrat vhodné složení jednotlivých členů skupiny. Chlapci, kteří nesnesou přítomnost jiného chlapce, jsou schopni celou akci narušit. Někdy je atmosféra tak nepříjemná, že je lepší vyjížďku zkrátit a předčasně ukončit. Při dobrém složení skupiny je již snazší chlapce průběžně motivovat k vytrvání v programu anebo v lepším případě se chlapci motivují navzájem. Chování a jednání našich chlapců je ovlivňováno

mnoha situacemi, která zrovna zažívají. Problémy s rodiči, konflikty různého charakteru, délka pobytu v ústavu, nesouhlas rodičů ke krátkodobému opuštění ústavu, soudní jednání apod.. V ústavu se ještě právně řeší jejich trestné činy z minulosti. Přestože jsme u jednoho chlapce, který program nedokončil právě z tohoto důvodu, očekávali možné okamžité nastoupení výkonu trestu, tak jsme mu umožnili zahájení programu. Typově vyhovoval složení skupiny a byla určitá šance, že nástup výkonu trestu bude oddálen. Pro chlapce by bylo velmi stresující, že jsme ho předem odepsali. Přestože bylo jeho místo nevyužité, tak bych tento přístup zvolila i příště.

Velká motivace /v tomto případě částečná úhrada autoškoly a rekreační pobyt mimo zařízení VÚ/ chlapcům nemusí vydržet po celou dobu trvání programu. Je vhodné chlapce průběžně motivovat jinými výhodami /tyto výhody jsou součástí vnitřního řádu a týdenního hodnocení/. Pro lidi, kteří s takovými chlapci nepracují, to může působit neuvěřitelně. Buď chce anebo nechce. Jenže to by pracovala jen velmi malá část chlapců. Většina přirozeně volí zahálčivé využívání volného času. U vychovatelů neustálé motivování chlapců zvyšuje únavu. Někteří postupně rezignují. Částečná úhrada autoškoly je nejvyšší formou odměny, a proto bylo podmínkou bezproblémově setrvat v kurzu a aktivně se účastnit jednotlivých částí kurzu. Chlapci se také mohli průběžně připravovat v počítačovém programu rozšiřujícím znalosti o pravidlech na pozemní komunikaci.

Program kurzu a výběr chlapců byl nastaven tak, aby všichni chlapci byli úspěšní. Tohoto úspěchu jsme využili i pro motivaci ostatních chlapců. Přesto bych podmínky úhrady autoškoly zpřísnila. Chlapci by museli prokázat znalosti v náhodně vybraném testu používaném při zkouškách v autoškole. Jako zvýšení atraktivity a udržení zájmu chlapců bych zařadila výuku v řízení osobního automobilu. Jako součást kurzu by mohlo být vytvoření multimediálního cykloprůvodce, jak ve své diplomové práci vytvořil Michal Helia.

V našem zařízení probíhají i další kurzy, které jsou spolufinancovány z Evropského sociálního fondu EU a ze státního rozpočtu České republiky. Jedním z kurzů je „Programátor webových aplikací“. Po absolvování tohoto kurzu a pod vedením jsou chlapci schopní vytvořit multimediální cykloprůvodce. Domnívám se, že celkově je tento kurz cyklistiky kurzem základním. Tento kurz se dá rozšířit i o jiné činnosti, kdy cyklistika může být činností vedlejší, doplňkovou. Např. vytvoření multimediálního cykloprůvodce může být činností hlavní a cyklistika jen jako forma mapování a měření cyklotras.

Závěr

Na základě studia literatury a na základě vlastní praxe jsme ověřila atraktivitu cyklistiky i pro chlapce s ústavní a ochrannou výchovou. Vzhledem k malému vzorku účastníků programu jsou výsledky programu statisticky nevýznamné. Přesto ale poukazují na účinnost cíleného programu. Programu, ve kterém díky atraktivní činnosti /v tomto případě cyklistice/ zvyšujeme bezpečnost na silnicích a možnost uplatnění chlapců se základním vzděláním na trhu práce.

Seznam použité literatury:

Demeterovič, E.: Encyklopedie tělesné kultury, Praha, Olympia, 1988

Hrubíšek, I.: Na kole za zdravím, Praha, Olympia, 1982

Matoušek, O., Kroftová, A.: Mládež a delikvence, Praha, Portál, s.r.o., 1998

Mostecký, R.: Encyklopedie tělesné kultury, Praha, Sportovní turistické nakladatelství, 1963

Neuman, J.: Turistika a sporty v přírodě, Praha, Portál, s.r.o., 2000

Sýkora, B.: Turistika a sporty v přírodě, Praha, SPN, 1986

Šafránek, J.: Kolo pro děti i jejich rodiče, Praha, portál, s.r.o., 2000

Vítouš, P.: Malá encyklopedie sportu, Praha, Mír, 1980

Doupovské hory, Vizovice, Schocart, spol. s r.o., 2004

Lounsko, Vizovice, Schocart, spol. s r.o., 2004

Vodní nádrž Nechránice, Červený Kostelec, Rafael-art, 2006

Žatecko, Podbořansko, Zlín, Schocart, spol. s r.o., 1999

Příloha

Příloha č.1 Test z pravidel provozu na pozemních komunikacích

1.Mimo obec se na pozemní komunikaci o dvou nebo více pružích v jednom směru jízdy jezdí:

a, v pravém pruhu

b, v levém pruhu

2.Odbočují-li řidiči protijedoucích vozidel vlevo:

a, vyhýbají se vlevo

b, vyhýbají se vpravo

3.Řidič při vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci musí:

a, dát přednost v jízdě ostatním účastníkům provozu na pozemní komunikaci

b, brát ohled na ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích

c, dát přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava

4.Řidič odbočující z kruhového objezdu:

a, musí dávat znamení o změně směru jízdy vlevo

b, musí dávat znamení o změně směru vpravo

c, nemusí dávat znamení o změně směru jízdy

5.Pokud není dopravní značkou „ Nejvyšší dovolená rychlost" dovolena rychlost vyšší, smí jet řidič v obci rychlostí nejvýše:

a, 50 km/h

b, 60 km/h

6.Do kolika let jsou cyklisté povinni používat ochrannou přilbu

a, do 15 let

b, do 18 let

7.Řidič motorového vozidla.

a, je povinen umožnit chodci bezpečně přejít vozovky na vyznačeném místě

b, nesmí ohrozit chodce na vyznačeném přechodu

c, může projet bezpečnou rychlostí bez ohledu na to, jak blízko je chodec

8. Pokud křižovatka není označena dopravními značkami:

a, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zprava

b, musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům přijíždějícím zleva

9. Řidič přijíždějící na křižovatku po vedlejší komunikaci označené dopravní značkou musí dát přednost v jízdě všem co přijíždějí po hlavní pozemní komunikaci:

a, ano

b, ne

10. Cyklista mladší 10 let:

a, smí jet na kole na silnici bez dozoru

b, smí jet na kole po silnici pouze pod dohledem osoby starší 15 let

11. Jeli pro cyklisty zřízen pruh nebo stezka pro cyklisty :

a, cyklista je povinen je použít

b, je na cyklistovi kudy pojedede

12. Může cyklista jezdit bez držení řidítek

a, ano smí

b, ne nesmí

13. Svítí-li přerušované bílé světlo na železničním přejezdu smí řidič jet rychlostí:

a, nejvýše 30 km/h

b, nejvýše 40 km/h

c, nejvýše 50 km/h

H. Motorová vozidla musí mít za jízdy.

a, zavřena boční okna

b, vždy rozsvícena všechna světla

c, rozsvícena obrysová a potkávací světla

15.Světelné signály jsou:

a, nadřazeny svislým dopravním značkám upravujícím přednost

b, podřizeny svislým dopravním značkám upravujícím přednost

c, postaveny na roveň svislým dopravním značkám upravujícím přednost

16.Přednost při čerpání pohonných hmot mají:

a, řidiči vozidel s právem přednosti jízdy

b, řidiči vozidel hromadné dopravy

c, řidiči vozidel přepravující zboží, které podléhá rychlé zkáze

17.V prostoru čerpací stanice pohonných hmot:

a, je řidiči zakázáno se vzdalovat od vozidla

b, musí ve vozidle zůstat alespoň jedna osoba starší 18 let

c, je řidiči i přepravované osobě zakázáno kouřit

18.Řidič, který měl účast na dopravní nehodě, je povinen:

a, neprodleně zastavit vozidlo

b, neprodleně zastavit vozidlo, jen pokud došlo ke zranění nebo usmrcení osob

c, neprodleně zastavit vozidlo, jen pokud došlo ke škodě na majetku převyšující částku 50 000 Kč

19.Účastníci dopravní nehody jsou povinni:

a, navzájem si předložit doklad o zaplacení pojistného

b, navzájem si předložit osvědčení o vozidle

c, prokázat si na požádání vzájemnou totožnost

20.Chodec smí vstoupit na přechod pro chodce.

a, jen pokud se neblíží vozidlo, před které by bezprostředně vstoupil

b, jen pokud dá znamení rukou, že bude přecházet, pak může řidiče donutit i k náhlé změně rychlosti a směru jízdy

c, vždy, protože má absolutní přednost před vozidly

19. Skombinuj fotografie dopravních značek spolu s názvy / Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací, Hlavní pozemní komunikace, Konec hlavní pozemní komunikace, Dej přednost v jízdě, Stůj, dej přednost v jízdě, Přednost protijedoucích vozidel, Přednost před protijedoucími vozidly, Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, Zákaz vjezdu všech vozidel, Zákaz zastavení, Zákaz stání, Kruhový objezd, Stezka pro cyklisty, Přejech pro chodce, Směrová tabule pro cyklisty/.

Příloha č.2 Test z poskytování první pomoci

1. Telefonní číslo Rychlé záchranné pomoci:

a, 150

b, 158

c, 155

2. první pomoc je povinen poskytnout:

a, jen ten, kdo prošel jakýmkoli zdravotnickým školením

b, každý, kdo tak může učinit bez nebezpečí pro sebe nebo jiného

c, každý, pokud již dosáhl věku 18 let

3. Jak u zraněného zajistíte průchodnost dýchacích cest:

a, zakloním mu mírně hlavu a předsunu dolní čelist směrem vzhůru, vyčistím ústa od cizích těles

b, předkloním mu hlavu

c, chytnu jazyk poraněného a snažím se ho vytáhnout z dutiny ústní

4. Pokud vidíte, že účastník nehody masivně krvácí:

a, jdu do svého vozu hledat lékárničku

b, neprodleně krvácející místo stlačím prsty, dlaní nebo kusem oděvu

c, krvácející místo nebudu ošetřovat, začnu poraněnému zajišťovat životní funkce, tj. umělé dýchání, zevní srdeční masáž

5. Jak poznáte tepenné krvácení:

a, krev je jasně červená a z rány vystřikuje v pravidelných intervalech

b, krev je tmavě červená, napěněná a vytéká z rány silným proudem

c, krev je tmavě červená a pomalu vytéká z rány

6. PP při krvácení z nosu:

a, poloha v sedě, hlava předkloněná, prsty stiskneme nosní dírky, na zátylek a čelo mu dáme studený obklad, trvá-li krvácení déle než 10 minut převezeme do zdravotnického zařízení

b, poloha v sedě, hlava zakloněná prsty stiskneme nosní dírky, na zátylek a čelo mu dáme studený obklad, trvá-li krvácení déle než 10 minut převezeme do zdravotnického zařízení

5.PP při popálení:

a, odstraním příškvary a oděv, odstraním prstýnky, hodinky a chladím vodou nebo ledem

b, příškvary a oděv neodstraňuji, odstraním prstýnky, hodinky a chladím vodou nebo ledem

6. Popiš PP při zástavě oběhu:

PP pomoc spočívá v zevní masáži srdce, pacienta položíme na tvrdou podložku na záda, nahmatám okraj hrudní kosti, 3 prsty nad dolním okrajem hrudní kosti položím obě napnuté dlaně na sebe, začnu 2 hlubokými vdechy a 30x stlačíme ruce

7. Co sdělíš při ohlašování nehody:

a, při ohlášení nehody sdělíme místo a druh nehody, počet postižených, svoje telefonní číslo a viditelně zajistím místo, aby nedošlo k další nehodě

b, při ohlášení nehody sdělíme místo a druh nehody, počet postižených, svoje telefonní číslo a místo dopravní nehody mohu opustit

8. Jak zjistíš stav vědomí osoby zraněného:

a, oslovím ho, zkusím bolestivý podnět / štípnutí do ušního lalůčku/

b, zkusím jeho reakci na bolestivý podnět ostrým předmětem

c, poraněného hlasitě oslovím a zkusím ho posadit

8. hrozí trestní postih, pokud neposkytneš první pomoc?

a, ano s možností nepodmíněného trestu odnětí svobody

b, ne, v žádném případě, je to moje vůle

c, podle závažnosti úrazu nebo postižení poraněného

9. Jak se zachováš, když zraněný upadne a ztrácí vědomí

a, ihned zahájím resuscitaci zraněného

b, zvednu nohy zraněného a zajistím volné dýchací cesty

c, zraněného posadím a zavolám záchranou službu

10. hrozí trestní postih, pokud neposkytneš první pomoc?

a, ano s možností nepodmíněného trestu odnětí svobody

b, ne, v žádném případě, je to moje vůle

c, podle závažnosti úrazu nebo postižení poraněného

Příloha č.3 Zmapování stávajících a nově vytyčených cyklotras v okolí VÚ Pšov

Pro napojení na cyklotrasy začínající v Žatci jsme využívali nejkratší lehké trasy dlouhé 11 km na pozemní komunikaci I.třídy.

0,0 VÚ Pšov 2,0 Sýrovice 5,5 Radíčeves 3,5 Žatec

Trasa č.1, Ze Žatce do Krásného Dvora, lehká trasa dlouhá **17 km**

0,0 Žatec 3,8 Čeradice 8,9 Kněžice 10,0 Oploty 12,3 Kaštice 14,8 Vysoké Třebošice 17,3 Krásný Dvůr

Trasa č.2 Ze Žatce na Nechranickou přehradu, lehká trasa dlouhá 30,5 km

0,0 Žatec 3,1 Libočany 8,2 Břežany 9,8 Číňov 13,2 Soběsuky 15,0 Vikletice 19,8 Vičice 21,0 Stranná 22,8 Přívlaky 25,1 Stroupeč 30,5 Žatec

Trasa č.3, Okolo Žatce, středně těžká trasa dlouhá 30,5 km

0,0 Žatec 4,4 Holedeček 6,7 Měcholupy 13,2 Lhota 16,4 Nečemice 20,3 Třeskonice 23,7 Liběšice 26,8 Trnovany 30,5 Žatec

Trasa č.4, Žatec - Postoloprty- Žatec, lehká trasa dlouhá 31,5 km

0,0 **Žatec** 2,6 Bezděkov 3,8 Trnovany 6,0 Stekník 7,4 Hradiště 8,8 Strkovice 10,7 Mradice 12,4 Skupice 13,9 Malnice 15,8 Březno 18,3 Postoloprty 21,9 Líšany 22,9 Dolejší Hůrky 24,0 **Selibice 25,9 Tvršice 27,5 Staňkovice 31,5 Žatec**

Trasa č.5, Ze Žatce do Podbořan, středně náročná trasa dlouhá 52 km

0,0 Žatec 4,5 Čeradice 6,0 Radíčeves 10,0 Měcholupy 12,5

Trasa č.6, Žatec - Tuchořice a zpět, středně těžká trasa dlouhá **45,9 km**

0,0 Žatec 4,4 Holedeč 6,7 Měcholupy 15,1 Kluček 17,0 Líčkov 20,3 Třeskonice 25,7 Markvarec 28,0 Tuchořice 30,3 Lipno 34,3 Mradice 36,4 Strkovice 37,7 Hradiště 43,1 Bezděkov 45,9 Žatec

Trasa č.7, **Žatec** - Postoloprty a zpět, lehká trasa dlouhá 58,2 km

0,0 Žatec 2,1 Libočany 7,3 Břežany 8,8 Číňov 12,2 Soběsuky 20,3 Březno 25,7 Nezabylice 32,6 Velemyšleves 36,9 Blažim 40,5 Výškov 42,7 Rvenice 44,7 Postoloprty 48,5 Líšany 54,1 Staňkovice 58,2 Žatec

Trasa č.8, Ze Žatce do Podbořan, středně náročná trasa dlouhá 52 km

0,0 Žatec 4,5 Čeradice 6,5 Radičevy 10,0 Měcholupy 12,5 Libořice 18,0 Letov 21,5 Podbořany 27,5 krásný Dvůr 31,2 Kaštice 35,3 Kněžice 43,5 Sedčice 50,0 Libočany 52,0 Žatec

Pro napojení na cyklotrasy začínající v Podbořanech jsme využívali nejčastěji trasu ze Pšova přímo do Podbořan dlouhou 5 km. Trasa je středně těžká, vede po komunikaci I. třídy.

Trasa č.9, Podbořany - Žatec a zpět, lehká trasa dlouhá 48,8 km

0,0 Podbořany 3,5 Vysoké Třebušice 5,9 Kaštice 7,9 Oploty 9,3 Kněžice 14,5 Čeradice 18,2 Žatec 20,8 Libočany 26,7 Chbany 30,1 Vikletice 31,4 Vadkovice 34,5 Libedice 36,3 Račetice 39,2 Široké Třebčice 41,4 Veliká Ves 43,2 Krásný Dvůr 48,8 Podbořany

Trasa č.10, Podbořany - Kadaň a zpět, středně těžká trasa dlouhá 53,4 km

0,0 Podbořany 2,3 Buškovice 6,3 Brody 8,4 Němčany 10,5 Mašťov 14,9 Radonice 13,3 Mířetice 19,6 Vinaře 22,6 Rokle 25,8 Kadaň 29,0 Rokle 34,3 Pětipsy 36,2 Račetice 39,8 Vilémov 42,7 Podlesice 44,3 Chotěbudice 46,0 Chrášťany 46,9 Krásný Dvůr 53,4 Podbořany

Trasa č.11, Okruh kolem Lubence, lehká trasa dlouhá 57,2 km

0,0 Podbořany 2,3 Buškovice 5,9 Nepomyšl 8,8 Kružín 13,6 Vrbička 17,1 Mlýnce 21,4 Drahonice 24,0 Lubenec 25,9 Libyně 28,6 Nahořečice 30,3 Kostrčany 32,3 Jeřeň 33,2 Valeč 38,2 Podbořanský Rohovec 44,5 Mašťov 46,6 Němčany 50,7 Krásný Dvůr 55,3 Buškovice 57,2 Podbořany

Trasa č.12, Podbořany - Rabštejn nad Střelou a zpět, středně těžká trasa dlouhá 59,2 km

0,0 Podbořany 5,0 Vroutek 8,1 Lužec 10,0 Drahonice 12,6 Lubenec 18,1 Chýše 19,6 Čichořice 20,7 Poříčí 21,6 Luby 22,5 Dvůr 27,8 Rabštejn nad Střelou 30,9 Nový Dvůr 35,7 Tis u Blatna 38,9 Blatno 42,3 Stebno 44,8 Petrohrad 46,1 Černčice 50,2 Kryry 54,2 Vroutek 59,2 Podbořany

Trasa č.13, Jesenickou pahorkatinou, lehká trasa dlouhá 45 km

0,0 Podbořany 4,4 Očihov 8,2 Kryry 12,3 Černčice 13,6 Petrohrad / kolem zámku/ 16,1 Stebno / na křižovatce doleva/ 19,5 Blatno 22,8 Krty 25,6 Jesenice 32,2 oráčov 35,4 Pšovky 39,8 Senomaty 44,9 Rakovník

Trasa č.14, Podbořany - Rakovník, lehká trasa dlouhá 29,2 km

0,0 Podbořany 4,4 Očihov 8,6 Strojetic 10,9 Běsno 12,6 Vrbice 14,3 Hořovický 16,5 Hokov 17,7 Heřmanov 20,3 Kolečovice 21,7 Kněževs29,2 Rakovník

Trasa č.15, Podbořany - Svojetín a zpět, lehká trasa dlouhá 39,6 km

0,0Podbořany 2,3 Letov 7,8 Libořice 8,5 Železná 10,2 Mě+cholupy 23,0 Svojetín 26,4 Velká Černoc 29,1 Malá Černoc 31,6 Soběchleby 33,2 Stachov 35,0 Blšany 39,6 Podbořany

Trasa č.16, Ke Kounovským kamenným řadám, lehká trasa dlouhá 57,2 km

0,0 Podbořany 5,0 Vroutek 9,0 Kryry 13,4 Strojetic 14,7 Běsno 17,4 Vrbice 19,8 Děkov 21,3 Vlkov 24,6 Velká Černoc 28,0 Svojetín 29,9 Povelčín 30,9 Milostín 33,4 Kounov 36,9 40,2 Lhota 47,0 Mecholupy 48,7 Železná 49,8 Libošice 50,9 Letov 57,2 Podbořany

Trasa č.17, Z Krásného Dvora do do Mašťova, lehká trasa dlouhá 34 km

0,0 Krásný Dvůr 2,5 Chotěbudice 4,5 Pedlesice 7,5 Vilémov 14,8 Radonice 19,6 Mašťov 23,5 Chmelištná 27,0 nepomyšl 32,0 Brody 34,0 Krásný Dvůr

Trasa č.18, Z Vroutku do Valče, středně těžká trasa dlouhá 33 km

0,0 Vroutek 8,0 Vrbička 17,5 Bošov 19,5 Libkovic 22,0 Dolní Záhoří 25,4 Drahonice 30,5 Vidhostice 33,0 Vroutek

Vytyčené trasy

Trasa č. 1, středně těžká trasa dlouhá 40,5 km

0,0 VÚ Pšov 2,5 Dolánky / odbočení doleva na lesní cestu/ 8,0 Letov / rovně polní cestou/ 12,5 Liběšovicel4,5 Libořice 16,5 Milčeves21,5 Čeradice 23,5 Kličín 26,0 Kněžice 30,0 Mory 34,5 Vysoké Třebušice 36,5 Kaštice 38,0 Dolánky 40,5 VÚ Pšov

Trasa č.2, lehká trasa dlouhá 46,5 km

0,0 VÚ Pšov 3,5 Letov 5,5 Podbořany 8,5 Buškovice 13,0 Brody 15,5 Němčany 18,0 Chotěbudice 20,0Podlesice 21,0 Vitčice 22,5 Nové Třebčice 24,5 Široké Třebčice 28,5 Račetice 30,5 Libědice 33,5 Čejkovice 35,5 Sedčice 39,5 Čeradice / odbočení doprava na polní cestu/ 44,5 Sýrovice 46,5 VÚ Pšov

Trasa č.3, středně těžká trasa dlouhá 47 km

0,0 VÚ Pšov 5,0 Podbořany 8,5 Valov / odbočení doleva na polní cestu/ 12,0 Kryry 16,5 Černčice 19,5 Mukoděly 24,5 Vroutek 29,0 Nepomyšl 34,0 Buškovice 38,0 Krásný Dvůr 40,0 Vysoké Třebošice 44,5 Dolánky 47,0 VÚ Pšov

Trasa č.4 lehká trasa dlouhá 38,5 km

0,0 Pšov 4,0 Liběšovice 5,5 Siřem 8,0 Soběchleby 10,5 Malá Černoc 13,0 Velká Černoc 15,5 Svojetín 17,5 Povlčín 19,5 Janov 21,0 Nová Hospoda / odbočení doleva na polní cestu/ 25,5 Želeč 29,5 Měcholupy 31,0 Železná 33,5 Libořice / odbočení doprava na polní cestu/ 37,5 Sýrovice 38,5 VÚ Pšov

Trasa č. 5 Pšov - Chomutov - Kadaň - Pšov středně těžká trasa dlouhá 75,7 km

0,0 VÚ Pšov 1,0 Sýrovice 6,0 Radíčeves 8,5 Čeradice 11,0 Větrušice 13,0 Sedčice 14,0 Žabokliky 16,5 Chbany 18,5 Nechranická přehrada / odbočení doleva na hráz/ 25,0 Březno 30,0 Droužkovice 34,5 Chomutov 38,0 Černovice 40,0 Málkov 43,5 Odbočení doleva k elektrárně/ 48,5 Kadaň 51,0 Želina 54,0 Rokle 56,2 Vidolice 58,2 Pětipsy 60,2 Račetice 64,7 Široké Třebčice 68,7 Vysoké Třebošice 70,7 Kaštice 73,2 Dolánky 75,7 VÚ Pšov

Trasa č.6 Pšov - mlýn Vojkovice a zpět, těžká trasa dlouhá 89,0 km

0,0 VÚ Pšov 2,5 Dolánky 4,5 vysoké Třebošice 7,0 Široké Třebčice 11,5 Račetice 13,5 Pětipsy 19,0 Rokle 25,5 Pokutice 29,0 Klášterec nad Ohří 35,0 Pernštejn 37,0 okounov 38,0 Vojkovice 42,0 Damice 57,0 Klášterec nad ohří 64,5 Kadaň 66,5 Rokle 70,0 Vidolice 72,0 Pětipsy 74,0 Račetice 78,5 Široké Třebčice 82,0 Vysoké Třebošice 84,0 Kaštice 86,5 Dolánky 89,0 VÚ Pšov

Trasa č.7 Pšov - hrad Hasištejn a zpět, středně těžká trasa dlouhá 64 km

0,0 VÚ Pšov 2,5 Dolánky 4,5 vysoké Třebošice 7,0 Široké Třebčice 11,5 Račetice 13,5 Pětipsy 19,0 Rokle 22,0 Kadaň / směr Prunéřov/ 25,0 Prunéřov / kolem elektrárny/ 29,5 Nová Víska 32,0 Hasištejn / odbočení doprava na lesní cestu/ a zpět

Trasa č.8 Pšov - Krásný Dvůr a zpět, lehká trasa dlouhá 20,5 km

0,0 VÚ Pšov 2,5 Dolánky 4,5 Kaštice 6,0 Vysoké Třebošice 9,0 Veliká Ves 12,0 Krásný Dvůr 14,5 Vysoké Třebošice 16,0 Kaštice 18,0 Dolánky 20,5 VÚ Pšov

Příloha č.4

Obsah kurzu:

- 1.den - seznámení se signály, cyklistická vyjížďka / trasa č.1/, vstupní test ze znalosti dopravních pravidel a PP
- 2.den - hra Jedna noha, nácvik techniky kulatého šlapání, cyklistická vyjížďka / trasa č.2/
- 3.den - cyklistická vyjížďka / trasa č.3/, výuka opravy píchlé duše / demontáž, lepení, montáž/
- 4.den - výuka výměny prasklého lanka brzdy nebo měniče opravy měniče, cyklistická vyjížďka / 0,0 VÚ Pšov 2,5 Dolánky / odbočení doleva na lesní cestu/ 7,5 Dolánky 10,0 VÚ 0,0 VÚ Pšov 2,5 Dolánky / odbočení doleva na lesní cestu/ 7,5 Dolánky 10,0 VÚ Pšov
- 5.den - příprava kol a itineráře na celodenní výlet, cyklistická vyjížďka
- 6.den - celodenní výlet / trasa č. 5 Pšov - Zoopark Chomutov - Pšov, program - koupání na Nechranické přehradě, prohlídka největšího zooparku v Chomutově/

- 7.den - oprava kol, výuka opravy prasklého řetězu, krátká cyklistická vyjížďka / trasa č.6/
- 8.den - cyklistická vyjížďka / trasa č.4/, jízda zručnosti
- 9.den - hra Rovnováha, cyklistická vyjížďka / trasa č.8/
- 10.den - cyklistická vyjížďka / trasa č.9/, výuka základům centrování 1.skupina
- 11 .den - vyjížďka /trasa č.3/, výuka základům centrování, 2.skupina
- 12.den - příprava kol a itineráře na celodenní výlet, cyklistická vyjížďka
- 13.den - celodenní výlet /trasa č.7 Pšov - hrad Hasištejn a zpět, program - prohlídka hradu Hasištejn a shlédnutí divadelního vystoupení, koupání v přírodním koupališti Prunéřov/
- 14.den-oprava kol, výstupní testy ze znalostí pravidel silničního provozu a z poskytování první pomoci, cyklistická vyjížďka / trasa dle výběru chlapců/

Signály, které se budou používat při společných vyjížďkách:

Upažením s dlaní otevřenou vpřed a vztyčeným palcem signalizujeme odbočení nebo změnu směru jízdy na stranu upažené ruky. Tento signál ukazuje i poslední člen skupiny.

Paží upaženou poníž s malými krouživými pohyby signalizujeme přítomnost nebezpečí na straně ruky.Překážky objíždíme ze strany, odkud na ně ukazujeme.

Střídavé upažování povýš a poníž s dlaní směřující k zemi signalizují zpomalování.

OPRAVA:

Píchlá duše. Nasliněním zkontrolujeme, zda defekt není způsoben vadným ventilkem. Poté vypustíme zbylý vzduch a vyšroubujeme pojistnou matku ventilkem. Ventilek zatlačíme do ráfku a boky pláště stiskneme k sobě postupně po celém obvodu, aby se uvolnili od ráfku. Plášť kola sejmem rukou tak, že jeden bok pláště přetáhneme přes okraj ráfku a pokračujeme v přetažení po celém obvodu. Ke stažení však většinou musíme použít montážní páky. První založíme mezi ráfek a bok pláště na opačné straně, než je ventilek, a bok pláště pákou přetáhneme přes okraj ráfku. Druhou pákou pracujeme asi 10-15 cm vedle. Potom jednou pákou objedeme po celém obvodu a přetáhneme bok pláště přes okraj ráfku. Ventilek prostrčíme otvorem v ráfku a vyjmeme duši. Duši nahustíme a poslechem zjišťujeme místo defektu. Pokud nezjistíme místo proražení tímto způsobem, tak použijeme nádobu s vodou. I malá dírka se na ponořené duši pozná unikajícími bublinkami. Při lepení dbáme na čistotu lepených ploch a správnou technologii, která je uvedena na lepící soupravě. Před montáží duši nahustíme a zkontrolujeme těsnost záplaty.

Při zpětné montáži prostrčíme ventilek lehce nahuštěné duše otvorem v ráfku a zbytek duše vsuneme do pláště po celém obvodu. Ventilek s jeho tubusem zatlačíme částečně zpět do pláště a plášť usadíme do ráfku nejdříve v okolí ventilkem. Postupně přetahujeme zbytek pláště přes okraj ráfku. Přetažení dokončujeme na opačné straně než je ventilek. Po nasazení zkontrolujeme, jestli duše není skřípnutá mezi bok pláště a ráfek a zda sedí pravidelně po celém obvodu ráfku. Potom nahustíme duši na potřebnou hodnotu. Nepřekračujeme maximální hodnotu, která je uvedena na boku pláště v kPa /100 kPa = 1 atm/.

Opravu prasklého řetězu. Pokud máme nýtovač, tak řetěz spojíme i při poškození článků a ztrátě nýtu, který spojuje články řetězu. V tomto případě můžeme řetěz zkrátit. Pokud nemáme nýtovač a nýty, tak použijeme stejně silný šroubek, hřebík nebo drát. Tím řetěz spojíme, spojku zkrátíme, aby přečnívala na každou stranu jen 1-2 mm, a rozklepneme tvrdým předmětem na pevné podložce. Zkontrolujeme zdali řetěz projde přehazovačkou a mezi pastorky. Pokud ne, zlepšíme kvalitu rozklepání náhradního nýtu a spoj rozhýbeme.

Prasklé lanko brzdy nebo měniče. Praskne-li nám lanko uprostřed, tak ho můžeme spojit jiným pevným materiálem. Přehazovačku a přesmykač s neopravitelným lankem nastavíme seřizovacími šrouby tak, aby nám napevno nastavený převod vyhovoval na další cestě. Nefunkční měnič nepoužíváme.

Základy centrování. Při centrování musí být z kola sejmuta pneumatika. U kola centrujeme nejdříve výchyly na výšku a teprve potom do strany. Niple se utahuje otáčením doprava/povoluje doleva/.Utahováním niple paprsek zkracujeme, tím přitahujeme ráfek na svou stranu.

Povolováním paprsek prodlužujeme a ráfek se uvolňuje na opačnou stranu. Před centrováním křídou označíme , kde se ráfek vychyluje. Centrujeme-li na výšku, tak současně povolujeme nebo utahujeme paprsky na označeném místě na obou stranách ráfku po stejný počet otáček centráčkou. Centrujeme-li do strany , tak výchytku odstraňujeme povolováním paprsků na jedné a přitahováním na protilehlé straně o stejnou část otáčky. Nejlépe je pracovat po půl otáčkách. Centráčka by měla odpovídat velikosti niplí. Po nouzovém odcentrování by mělo následovat vycentrování v centrovací stoličce.

HRY:

Jízda zručnosti. Při jízdě zručnosti procvičujeme základní dovednosti / rovnováha, jistota ve změně směru jízdy, jízda s držením řídítek jednou rukou, přejíždění a podjíždění překážek, brzdění/. Nejdříve se přesuneme se skupinou do blízkého lesa u obce Dolánky. Společně s chlapci připravíme trasu jízdy zručnosti. Provádíme-li toto cvičení častěji, dokážeme podle dosahovaných časů určovat způsobilost pro jízdu v terénu i v silničním provozu. Lze tak stanovit hranici, které se snaží každý člen skupiny co nejdříve dosáhnout. Jízda zručnosti probíhá na úseku dlouhém 1 km.

Disciplíny jízdy zručnosti:

- 1 .sjezd strmého kopce dlouhého cca 200 m
- 2.slalom mezi stromy
3. klienti uchopí ze země míček a vhodí ho do vykotlaného pařezu
4. přejezd přes houpačku / prkno přes pařez/
- 5.dotek míče zavěšeného ve větvi stromu, tak aby se museli zvednout ze sedla
- 6.podjezd spadeného stromu
- 7.průjezd žlábkem
- 8.výjezd do strmého kopce.Všem klientům měříme čas a stanovíme čas průměrný.

Jedna noha. Klienty upozorníme na držení volné nohy drželi tak, aby ji otáčející se pedál nezranil. Hraje zaměřena na šlapání jednou nohou. Pro hru je nutné, aby nohy byly uchyceny na pedálech. Jedině tak je možné použít tah za pedál vzhůru. Klientům zdůrazníme působení na pedál po celém obvodu šlapání. Naši klienti nemají uchycení. Zajistíme, aby všichni použili stejný lehký převod. Členové skupiny si vyzkouší za jak dlouho ujedou stejnou vzdálenost jednotlivými nohama. Na hřišti soutěžíme ve štafetách levonohých, pravonohých a kombinovaných.

Rovnováha je zaměřena na stání na místě. V prostoru ústavu vyznačíme několik 1,5 m širokých rovnoběžných drah a v nich na stejné úrovni vymežíme 3 m dlouhý úsek. Mezi dráhami necháme 0,5 m široké mezery. Po velmi pomalé jízdě zastaví cyklisté ve vymezeném prostoru / 1,5x3 m/. V tom okamžiku se jim začne měřit čas. Konec pokusu je dán dotykem nohy země nebo vyjetím z území. Nepočítá se čas pokusu, při němž cyklista skončí pádem na zem, nikoli položením nohy na zem. Technika provedení: V okamžiku zastavení je lepší stát v pedálech, ruce na brzdách a přední kolo stočit mírně do strany. Citlivé ovládní brzd zamezuje pohybu vpřed. Mírné pohyby trupu se přenášejí na nohy ve spolupráci systému trup-ruce-nohy se udržuje rovnováha.