

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Silniční cyklistika jako fenomén a její vliv na člověka

Road cycling as a phenomenon and its impact on humans

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Jiří Pytlík

2012

Univerzita Karlova v Praze

Pedagogická fakulta

Silniční cyklistika jako fenomén a její vliv na člověka

Road cycling as a phenomenon and its impact on humans

Bakalářská práce

Jiří PYTLÍK

Obor studia: Vychovatelství – B7505
Typ studia: Bakalářské kombinované
Pracoviště: Ústav profesního rozvoje pracovníků ve školství
Fakulta: Katedra tělesné výchovy (41-KTV)
Studium v letech: 2009-2012
Vedoucí práce: PaedDr. Ivan Příbyl

Praha 2012

Prohlášení

„Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením PaedDr. Ivana Příbyla. V práci jsem použil informační zdroje uvedené v seznamu.“

V Kladně dne 10. 3. 2012

Jiří Pytlík

Poděkování

Chtěl bych poděkovat PaedDr. Ivanu Příbylovi za velmi vstřícnou a metodickou pomoc a jeho odborné vedení mé bakalářské práce, dále bych chtěl poděkovat za odborné rady, které mi poskytl Doc. PhDr. Jiří Hrabinec, CSc.

ANOTACE

Pokud vynecháme cvičení s vlastním tělem a běh či chůzi, je cyklistika jeden z hlavních aktivních pohybů mezi celosvětovou populací. Samotná cyklistika není v povědomí obyvatelstva zabydlena pouze jako sport. Pro velkou část jedinců, kteří tento druh pohybu propagují, je cyklistika jedním z nejlevnějších druhů přepravy. Pro některé dokonce jediný možný dostupný.

Cílem bakalářské práce je přiblížit veřejnosti fenomén silniční cyklistiky jako takové, včetně počátků, historie, používaných materiálů, příslušenství a podrobně analyzovat závod Tour de France. Dále pak zjistit vliv tohoto sportu na člověka a dodržování správné životosprávy mezi cyklisty pomocí dotazníků, popřípadě rozhovorů a přidat vlastní zkušenosti a názory.

V první teoretické části bakalářské práce se věnuji počátkům a historii silniční cyklistiky, jejími významnými osobnostmi, kolu s příslušenstvím a objasňuji problematiku používaných materiálů. Navazuji vysvětlením organizace závodů a zaměřuji se na závod Tour de France. Závěrem teoretické části je představení legend tohoto sportu.

V druhé praktické části informuji o provedeném výzkumu, který jsem učinil mezi obyvatelstvem, které se věnuje pohybu na dvou kolech s lidským pohonem. Cílem bylo zjistit vliv silniční cyklistiky na člověka a průzkum dodržování životosprávy mezi cyklisty. Výzkumné šetření jsem provedl formou dotazníků s osobně položenými otázkami. Praktická část směřuje k dosažení předem stanoveného cíle bakalářské práce. Bakalářská práce je v rozsahu 80 stran.

Klíčové pojmy

cyklistika, kolo, vliv, životospráva, Tour de France

ANNOTATION

If you miss a workout with your body and running or walking, cycling is one of the main active movements of the global population. Cycling itself is not populated in the minds of the population only as a sport. For a large portion of individuals who promote this kind of movement, cycling is one of the cheapest modes of transport. For some, even the only available, after walking.

The aim of this work is closer to the public road cycling phenomenon as such, including the origins, history, materials used, equipment and detailed analysis of the Tour de France. Furthermore, to determine the impact of the sport and respect for human right lifestyle among cyclists through questionnaires or interviews and add your own experiences and opinions.

The first, theoretical part of the thesis is devoted to the origins and history of road cycling, its important figures, wheel assemblies and clarify the issue of used materials. Establishing an explanation of the organization of races and focus on the Tour de France. Finally, the theoretical part is the introduction of the legends of the sport.

The second part of the completion of the research I did to the community that is dedicated to moving on two wheels with the human drive. The aim was to determine the influence of road cycling in the human diet and survey compliance among cyclists. The survey I conducted through questionnaires personally to the questions raised. The practical part is intended to achieve a predetermined goal thesis. The thesis is in the range of 80 pages.

Key words

cycling, bicycle, influence, diet, Tour de France

OBSAH

1 ÚVOD	1
2 PROBLÉM A CÍL PRÁCE	2
2.1 Problém práce	2
2.2 Cíl práce	2
3 TEORETICKÁ ČÁST – SILNIČNÍ CYKLISTIKA	4
3.1 Slovník výrazů	4
3.2 Počátky	7
3.3 Historie	10
3.4 Kolo	12
3.4.1 Základní části a komponenty kola a jejich funkce	13
3.4.2 Silniční kolo	17
3.4.3 Materiály	19
3.4.4 Budoucnost	22
3.5 Závody	23
3.5.1 Pro Tour	23
3.5.2 Continental Circuits	25
3.6 Tour de France	25
3.6.1 Trikoty	28
3.6.2 Hory	30
3.6.3 Nebezpečí	32

3.6.4 Doping	35
3.6.5 Šampioni	38
3.6.6 Národy	38
3.6.7 Češi a Slováci	39
3.7 Trio nejlepších	40
3.8 Lance Armstrong	42
3.9 Vlastní zkušenosti	45
4 HYPOTÉZY	47
5 METODY A POSTUP PRÁCE.....	48
6 VÝZKUMNÁ ČÁST.....	50
6.1 Použitý výběrový soubor	50
6.2 Výsledky výzkumu	50
7 DISKUSE.....	70
7.1 Verifikace hypotéz	70
7.2 Nedostatky výzkumu	71
7.3 Úspěchy výzkumu	71
7.4 Hodnocení poznatků	72
8 ZÁVĚRY.....	73
9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	74
10 PŘÍLOHY	76
10.1 Dotazník	77
10.2 Odpovědi účastníků výzkumu	78

1 ÚVOD

„Kdybych se dozvěděl, že Armstrongova kariéra byla jen bouda, udělal bych nad cyklistikou kříž.“

Jean-Marie Leblanc, Le Monde, 7. července 2003

Co to vlastně silniční cyklistika je a čím nás obohacuje či obírá? Tento sport je po celém světě velmi rozšířený nejen pro svoji sportovní stránku, ale také pro svoji funkci přepravy z místa na místo. Silniční cyklistika je pojem, který bych vám chtěl touto cestou přiblížit. V práci je kladen důraz na vliv tohoto sportu na člověka, ať už po fyzické nebo psychické stránce.

Cílem práce analyzovat závod Tour de France, přiblížit veřejnosti fenomén silniční cyklistiky, popsat používané materiály s příslušenstvím, zjistit vliv tohoto sportu na člověka pomocí dotazníků, popřípadě rozhovorů a učinit průzkum dodržování správné životosprávy mezi cyklisty. V práci se krátce věnuji osobě Lance Armstronga, který je důkazem vlivu cyklistiky na člověka, jak ukázal v boji s nemocí, zvanou rakovina.

Toto téma jsem si vybral, protože jsem se silniční cyklistice věnoval delší dobu na závodní úrovni a sklízel řadu úspěchů. Během své aktivní kariéry jsem prostudoval spoustu materiálů a získal mnoho poznatků o tomto sportu jak z vlastních zkušeností, tak od všech přátel a soupeřů. Mnoho teoretických znalostí jsem získal zejména díky praktické realizaci od samotné koupě kola, přes tréninky, závody, pády, technické problémy, až po úspěchy a neúspěchy v sedle kola. Velkou část prostudované literatury tvoří odborné knihy a časopisy na toto téma, kde jsem se mnohému dozvěděl a některé nejasnosti si objasnil.

Vlastní hypotéza je postavena na kladném vlivu na člověka a životosprávu cyklistů. Po stránce psychické si myslím, že jsou zde rozpory. Cyklistika uklidňuje, upevňuje vůli, ale také dle mého názoru bere spoustu času. Z toho vyplývá, že zároveň může vytvářet problém v oblasti partnerského a rodinného života. Hypotézy jsem ověřil pomocí rozdaných dotazníků, případně osobně vedených rozhovorů.

2 PROBLÉM A CÍL PRÁCE

2.1 Problém práce

Analyzovat závod Tour de France.

Proč je důležitý správný výběr kola, materiálů s příslušenstvím a jejich vliv na výkon cyklisty?

Jak jsou na tom provozovatelé silniční cyklistiky s životosprávou?

Jaký vliv má silniční cyklistika na člověka dle názorů účastníků výzkumu.

2.2 Cíl práce

Obecným cílem práce je popsat fenomén silniční cyklistiky, používané materiály s příslušenstvím a podrobně analyzovat závod Tour de France.

Zjistit názory závodníků na vliv silniční cyklistiky na člověka a získání poznatků o dodržování správné životosprávy cyklistů, formou osobních dotazníků, případně rozhovorů.

Teoretickým významem práce je objasnění důležitosti výběru kola a materiálů s příslušenstvím, pro výkon cyklisty a analýza závodu Tour de France.

Praktickým významem cílů práce je průzkum dodržování správné životosprávy cyklistů a zjištění vlivu silniční cyklistiky na účastníky výzkumu.

TEORETICKÁ ČÁST

3 SILNIČNÍ CYKLISTIKA

3.1 Slovník výrazů

Ještě, než přistoupím k rozsáhlejší části teorie, je potřeba ujasnit si několik pojmů a výrazů, které mnozí z vás neznají. Z tohoto důvodu je na místě, abych vám slova, která budou v této bakalářské práci uvedena později, nejprve objasnil.

Výrazy psané *kurzivou* v rámci jednotlivých položek jsou ve slovníku definovány samostatně.

Aerobní cvičení – Cvičení, při kterém je tělo schopno dodávat namáhaným svalům dostatek kyslíku.

Anaerobní cvičení – Cvičení na takové úrovni, kdy tělo již není schopno dodávat svalům potřebný kyslík.

Aerodynamika – Vzájemné působení mezi pohybujícím se předmětem a okolním vzduchem.

Anatomický – Každá součást vybavení navržená tak, aby se lépe přizpůsobila tvaru lidského těla. Například anatomické sedlo či řídítka.

Berany – Řídítka u silničního kola.

Bidon – Láhev s vodou nebo energetickým nápojem, kterou má cyklista v košíku připevněném k rámu kola.

Časovka – Silniční závod, ve kterém závodníci startují v určitém intervalu po sobě a jedou stejnou trasu. Vítězí jezdec, který ji zajede v nejkratším čase.

Čelní odpor – Výraz, někdy používaný pro sílu větru, která zpomaluje pohybující se předmět (cyklistu na kole). Občas se používají výrazy odpor vzduchu nebo odpor větru.

Drafting – Jízda v závětrří za jiným cyklistou. Český výraz je znám jako „jízda v háku“.

Etapový závod – Silniční závod, který je rozdělen do několika částí – ty se zpravidla jedou v různých dnech. Nejznámějším příkladem takového závodu je *Tour de France*.

Fixní převod – Systém *pohonu*, při kterém se pedály otáčejí, jakmile je kolo v pohybu.

Galuska – Plášť, do kterého je vsítá duše a dohromady tvoří jeden celek. Lze ji tedy nafouknout více, než běžně používanou duši.

Kadence – Tempo, ve kterém probíhají *otáčky* pedálů kola. Zpravidla se měří v otáčkách za minutu.

Klipsna – Spona, která se připevní k plochému pedálu a umožní jezdcovi během každé otáčky táhnout pedál i nahoru.

Kufr – Plastová nebo kovová destička, připevněná na podrážce cyklistické boty, která se zapíná do *nášlapného pedálu*. Noha díky tomu mnohem lépe drží na pedálu.

Kyselina mléčná – Vedlejší produkt *anaerobního cvičení*, který se shromažďuje ve svalech a způsobuje únavu a bolest.

Nástavec řídítek – Přídavné zařízení k řídítkům, které cyklistovi umožňuje jet více skrčený v nižší pozici a mít ruce s lokty blíže k ose těla (používá se při časovkách). Omezuje se tak účinek *čelního odporu*.

Nášlapný pedál – Pedál, který má mechanismus pro zapojení *kufru* na podrážce cyklistické boty. Bota pak díky tomu drží pevně na místě. Nahradily pedály, u kterých se používaly *klipsny* a *řemínky*.

Návarek – Kovová část rámu se závitem, ke které lze připojit například košík na láhev či nosič.

Otáčka pedálu – Otočení kliky o 360 stupňů pomocí působení tlaku na pedál.

Peloton – Největší skupina jezdců v závodě.

Periodizace – Procházení jednotlivými úseky tréninku – každý se týká jiné stránky fyzické výkonnosti – při dosahování předem stanoveného cíle.

Pohon – Spojení pedálů, klik a převodníků, řetězu a pastorků, které pohání kolo vpřed tím, že přemění sílu nohou do otáček zadního kola.

Prolog – Krátká časovka jednotlivců. Většinou se jezdí jako úvodní etapa při etapových závodech.

Pulsmetr – Mechanismus, který měří počet tepů srdce za minutu.

Rychloupínák – Páčka připevněná k osičce, která umožňuje připnutí a uvolnění otáčejícího se kola k rámu celého kola.

Řemínek – Pásek, který v klipsně drží jezdce nohu. Takto jezdci zvyšovali efektivitu šlapání před vynálezem *nášlapných pedálů*.

Točivý moment – Stupeň točivé síly. V cyklistice je to síla, kterou může jezdec vyvinout na zadní kolo pomocí *pohonu*.

Tour de France – Jeden z nejstarších a nejznámějších cyklistických závodů. Jezdci závodí v týmech, každý den v jiné etapě a během tří týdnů objedou celou Francii.

Únik – Zrychlení ve snaze ujet *pelotonu*.

Valivý odpor – Tření mezi pláštěm a povrchem.

Vytrvalost – Schopnost vydržet fyzickou aktivitu na určité úrovni po delší časový okamžik.

Vzorek – Prostřední část pláště, který se dotýká jízdního povrchu.

Záběr – Působení síly na pedály a tím uvedení kola do pohybu.

Záběr kola – Rozlišuje se podle *vzorku* pláště.

3.2 Počátky cyklistiky

Z hlediska vývoje lidstva je historie cyklistiky poměrně mladá, i když prvotní zmínky o něčem, co velmi vzdáleně připomíná kolo, pocházejí již z doby rozkvětu sumerské kultury. Technické muzeum v New Yorku se dokonce chlubí exponátem, který má údajně pocházet z této doby. Další zmínka pochází ze starého Egypta z doby mocných faraónů, kde mezi vytesanými hieroglyfy je také kolo. V České republice si historická kola můžeme prohlédnout v pražském Technickém muzeu, nebo i v technickém muzeu v Olomouci.

Kolo jako takové, je jedním z největších vynálezů lidstva především proto, že pro něj neexistuje žádný vzor v přírodě. Není totiž možné vyživovat kolo otáčející se stále kolem osy z živých buněk. V technice si dnes nelze kolo vůbec odmyslet. Dá se dokonce říci, že bez vynálezu kola by světové dějiny probíhaly úplně jinak.

Z počátku se kolo skládalo z dvou až třídílného kotouče, který byl pevně spojen s osou a bylo využíváno pouze jako kolo od vozu. Nejstarší dochované znázornění vozu pochází z období přibližně před 5000 lety. Nikdo tehdy nepřišel na myšlenku, místo dvou kol vedle sebe namontovat tyto za sebou a použít takový povoz k pohybu vpřed. Na dnes tak samozřejmou věc se nepřišlo, jelikož o stabilizačním rotačním účinku točících se kol ještě nebylo nic známo. Nejjednodušší formy kol, které byly spojeny tyčemi, se nacházejí již ve starých čínských a egyptských kresbách kolem roku 1300 před Kristem. Možností pohybovat se vlastní silou pomocí technického stroje se člověk zabývá již více, než 3000 let.

Vytvoření prvního kola je připisováno datu 12. července 1817 v Karlsruhe v dnešním Německu, kdy Baron Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn přihlásil jako patent své říditelné běhací kolo. Kolo totiž nebylo ještě poháněno šlapáním, ale odražením nohou od země. Šlo tedy o určitý druh běhu vsedě. Tento předchůdce jízdního kola byl na jeho počest pojmenován „Draisina - drezína“, nazývaný později velocipéd. Nikdo nemohl tehdy tušit, že jízdní kolo, které bylo při svém zrození nejprve k posměchu a dnes je v období techniky označováno jako nejekologičtější dopravní prostředek, zažije takový vzestup.

Skutečným určujícím rysem kola se stal vynález pedálu. V roce 1839 sestrojil skotský kovář Kirkpatrick Macmillan přístroj, jehož zadní kolo poháněly šlapky – ukázaly se však neefektivní. „V roce 1861 připojil pařížský karosář Pierre Michaux kliky a pedály k přednímu kolu a vznikl velociped. Michauxův vynález se stal populárním a v evropských městech se objevily stovky velocipedů. V roce 1866 přihlásil Pierre Lallemet, Michauxův dřívější zaměstnanec, patent na velociped v Americe. Pouhé tři roky na to, 31. května 1869, se v Parc de St-Cloud v Paříži uskutečnil první závod velocipedů – vyhrál Angličan James Moore. První závod mezi městy se uskutečnil z Paříže do Rouenu 7. listopadu 1869. Opět vyhrál James Moore, který vzdálenost 123 kilometrů překonal průměrnou rychlostí 12 kilometrů za hodinu. Závod z Paříže do Rouenu se koná každý rok až dodnes.“¹

Závody velocipedů motivovaly konkurenční týmy a výrobce k vývoji rychlejších strojů. Prvním dokladem jejich snah byl rychlý nárůst velikosti předního ovladatelného kola. S pedály připojenými přímo k přednímu kolu je vzdálenost, kterou urazí na jedno otočení pedálu, určena délkou obvodu poháněného kola. Tak vznikla kola s obrovským předním a maličkým zadním stabilizačním kolem. Jezdec seděl přímo nad velkým kolem, proto bylo velmi nestabilní a docházelo k mnoha pádům a zraněním. Přesto lidé z vyšších vrstev už tehdy rozpoznali potenciál tohoto přístroje. To spolu s pověstnou nevhodností kola vedlo Angličana Johna Kempa Starleyho k vývoji kola Rover, které uvedl na trh v roce 1885. Kolo Rover s koly o průměru 76 cm se na rozdíl od vysokých kol dalo mnohem snáze ovládat. Nejznámější druhy velocipedů, které se světem rychle šířily, si můžete prohlédnout na následujícím obrázku č. [*2].

¹ SIDWELLS, CH. *Velká kniha o cyklistice*. 1. Vydání Banská Bystrica : Slovart, 2004. ISBN 80-7209-585-4. Str. 10

VELOCIPÉDE.



*2

Velocipédý z roku 1887

*² *Wikipedie* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Velocipéd. Dostupné z WWW: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/Velocipedes.png>.

V roce 1903 uspořádal redaktor jednoho z časopisů o cyklistice závod okolo Francie, aby udělal svému časopisu reklamu. Takto vznikl věhlasný závod Tour de France – ten první byl dlouhý 2428 kilometrů. Rozvoj cyklistiky v Evropě v roce 1914 však ukončilo období první světové války. Kolo získalo řadu využití zejména pro přesun jednotek, předávání zpráv a převoz munice v době první světové války.

K prvopočátkům cyklistiky je nutno dodat určitá fakta. I když vynálezy průkopníků, jakými byli baron Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn, Kirkpatrick Macmillan a Pierre Michaux, nelze zveličovat, není možné s jistotou říci, kdo kolo vynalezl. Ve skutečnosti se základní prvky kola – dvě kola, přední řiditelné, a pedály – objevily během několika desetiletí. Tyto prvky se vylepšovaly a přidávaly se nové, až vzniklo dnešní jízdní kolo.

3.3 Historie cyklistiky

Historii cyklistiky bych rád uvedl jednoduchým shrnutím nejdůležitějších událostí a zajímavostí spojené s vývojem kola od jeho prvního uvedení, až po dnešní podobu tak, jak kolo známe dnes.

1817 - Baron Karl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerbronn si nechal patentovat řiditelný přístroj se dvěma koly a dřevěným rámem. Podle něj se nazýval draisina.

1819 – Výrobce karosérií Denis Johnson zažádal o patent na draisínu v Británii. Draisiny se začínají objevovat na cestách v Británii a ve Spojených státech.

1839 – Skot Kirkpatrick Macmillan postavil dopravní prostředek na dvou kolech podobný draisíně, ale měl pedály, které poháněly zadní kolo.

1845 – Robert William Thomson přihlásil v Británii patent na tzv. dutou, vzduchem plněnou trubici. Byl to první doložený pokus o vytvoření pneumatiky.

1861 - Pierre Michaux v Paříži připojil k přednímu kolu kliky a pedály. Tento vynález nazval Velociped.

1869 – V Paříži v Parc de St-Cloud se konal první zaznamenaný cyklistický závod.

70. léta 19. století – Vysoká kola, často nazývané kostitřasy získávají na popularitě.

1874 – V Anglii se koná první světové mistrovství na dráze.

1883 – V Británii vzniká CTC – The Cyclists Touring Club

1885 - John Kemp Starley a William Sutton vyrábí kolo Rover.

1888 - John Boyd Dunlop vynalézá pneumatiku.

1903 – Premiéra závodu Tour de France.

1914 – Kolo nachází uplatnění ve válce.

1919 – Na Tour de France se poprvé objevuje žlutý trikot. Vítězí belgický cyklista Firmin Lambot.

Dvacátá léta – V tomto období je nejpopulárnější disciplínou sprint na dráze. Dominuje Holanďan Piet Moeskops, který pětikrát získal světový titul - v letech 1921-24 a 1926.

1927 – Tullio Campagnolo vynalezl kolo s prvním rychloupínákem.

1933 – Tullio Campagnolo vynalézá přehazovačku.

1938 – Světlo světa spatřil první řetěz 3/32. Tato velikost se používá dodnes a nazývá se podle šířky válečku v každém článku. Výsledkem je vylepšení přehazovačky.

50. léta – Profesionální závody v silniční cyklistice získávají velkou popularitu.

1958 – Světových šampionátů se v tomto roce poprvé účastní ženy.

1960 – Závody poprvé přenášejí živě televizní kamery.

1974 – Eddie Merckx vyhrává zároveň Giro d'Italia, Tour de France a mistrovství světa.

80. léta – Jeannie Longo dominuje na mistrovství světa.

1990 – Na trh se dostává odpružená vidlice, která zmírňuje nárazy na hrbolatém terénu.

1995 – Světová produkce kol vzrostla na 107 milionů kusů, aut se v tomtéž roce vyrobilo přibližně 37 milionů.

1999 – Američan Lance Armstrong poprvé vyhrává Tour de France.

2001 – Odhaduje se, že na světě je v provozu 1,4 miliardy kol, zatímco počet automobilů je 340 milionů.

3.4 Kolo

Kolo jako takové, prošlo od svého vzniku mnoha změnami, ale princip zůstal stejný. Kolo je ve své podstatě stále onen „velmi účinný prostředek převádějící energii do pohybu vpřed.“³

„Jízdní kolo – důležitý dopravní prostředek, součást vrcholového sportu, zdroj zábavy a aktivního odpočinku, pomocník při cestách za poznáním nových míst. Prostě geniální vynález. „Zlatá kniha rekordů““⁴

Kolo je využíváno k mnoha účelům jako například dopravní prostředek, sportovní náčiní, ale také jako přístroj, který pomáhá lidem k relaxaci a využití při poznávání krásy přírody. V následující kapitole se zaměřuji na krátké a stručné seznámení s tímto přístrojem, používanými materiály a doplňky tak, jak nám jsou k dispozici ve své dnešní podobě.

³ SIDWELLS, CH. *Velká kniha o cyklistice*. 1. Vydání Banská Bystrica : Slovart, 2004. ISBN 80-7209-585-4. Str. 46

⁴ KRÁL, L.; MAKEŠ, P. *Velká kniha cyklistiky*. 1. Vydání Praha : Computer Press, 2002. ISBN 80-7226-815-5.

3.4.1 Základní části a komponenty kola a jejich funkce

Rám kola – Rám je nejdůležitější částí kola a určuje jeho jízdní vlastnosti. Právě konstrukce a používané materiály k jeho výrobě, jsou podstatným prvkem odlišujícím kola různých výrobců. Pro sportovní jízdu je důležitá vysoká tuhost rámu pro maximální efektivitu přenosu energie kola na pohyb kola. Pro kola turistů je naopak nejdůležitější maximální komfort. Velikost (výška) rámu je dána vzdáleností od středové osy ke konci sedlové trubky rámu. „Správná velikost rámu závisí na vnitřní délce nohy, která se měří v palcích; velikosti silničních kol se udávají v centimetrech; a někteří výrobci svá kola označují jako malá, střední nebo velká. Pro stanovení své velikosti použijte následující tabulku, o radu však také požádejte obsluhu v obchodě.“⁵

Vnitřní délka nohy	Silniční rám	Velikost
75-78 cm	48-51 cm	S
79-82 cm	50-54 cm	M
83-86 cm	53-57 cm	L
87-90 cm	56-60 cm	XL

Vidlice – Vidlice kola má hned několik funkcí. Drží přední kolo a umožňuje měnit směr jízdy. Je na ni pevně uchycen představec s řídítky a má vliv na odpružení předního kola. Podle konstrukce se vidlice dělí na pevné a odpružené. V silniční cyklistice ovšem najdeme využití pouze pro vidlice pevné.

Řídítka a představec – Tvoří jeden celek. Jejich konstrukce a tvar je podřízen typu kola, silniční kola mají klasické berany. V podstatě existují dvě varianty beranů: typ „Gimondi“ a typ „Merckx“.

⁵ SIDWELLS, CH. *Velká kniha o cyklistice*. 1. Vydání Banská Bystrica : Slovart, 2004. ISBN 80-7209-585-4. Str. 22, 23

Brzdové systémy – Brzdy jsou velice důležitou součástí kola. Bez brzdy bychom nebyli schopni ovládat jak rychlost, tak pohyb kola obecně.

Hlavové složení – umožňuje otáčení vidlice kolem podélné osy a tím přenášet z řídítek změnu směru jízdy. Moderní hlavová složení obsahují většinou průmyslová ložiska, jejich výhodou je vysoká životnost, jednoduchá údržba a snadnější výměna ložiska.

Středové složení – Umožňuje otáčivý pohyb klik a převodníku a je jednou z nejvíce namáhaných částí kola. Všichni víme, že kov rezaví, proto zásadně vybíráme středy zapouzdřené, vodotěsné, ale především kvalitní a pevné. Při koupi kola proto dbejte na tento jednoduchý, ale často opomíjený fakt.

Kliky a převodníky – Kliky jsou upevněny na obou stranách osy středového složení a vyrábějí se v různých délkách a z nejrůznějších materiálů. Bývají plné nebo duté. Na opravdu profesionálních výrobcích najdeme titan, kevlar ale i uhlíkové vlákno (též karbonové vlákno, z angl. carbon fibre) a bohužel také cenovku s číslem, které nám vyrazí dech. Převodníky jsou připevněny na pravou kliku pomocí úchytných ramen, které mají upevňovací otvory pro zachycení jednotlivých ploten převodníku. U silničních kol se využívá převážně dvojice převodníků, jeden větší a druhý menší tzv. „Dvoutác“. Typické rozměry jsou 53/39 (číslice udává počet zubů na převodníku), ale využívají se i jiné varianty upravené dle potřeby jednotlivých jezdců. Výjimkou jsou „trojtácy“, jejich využití však není příliš rozšířené.

Pedály – Na pedály je během jízdy vyvíjen obrovský tlak. Při sprintu na pedál dokonce působí síla 200-350kg i více! Zde se opět vyplatí zainventovat do vhodného materiálu a kvality, která bude schopna vydržet očekávaný nápor. Pro občasnou jízdu, kdy se chceme kochat krajinou, samozřejmě není potřeba tak vysoké kvality.

Kazeta a řetěz – Kazeta se skládá z nosiče pastorků, 7,8,9 a na profesionálních silničních kolech 10 pastorků a závěrné matice. Pastorky se používají většinou v rozmezí 11/13-21/23/25, kdy číslice udává počet zubů na pastorku. Kazeta plní funkci přenosu pohybu řetězu na zadní kolo. Řetěz obstarává pohyb mezi převodníkem a kazetou. Každý řetěz je jinak široký a odvíjí se od počtu pastorků na kazetě. Je nutné

dbát na jeho včasnou výměnu, která velmi snižuje náklady na údržbu kazet s pastorky, ale i klik s převodníky.

Přehazovačka a přesmykač – Řadící systém se skládá z přehazovačky, přesmykače, řadících lanek a řadících páček. Přehazovačka se nachází na zadním kole a slouží k tomu, aby frekvence šlapání a silové nasazení odpovídalo vlastní fyzické výkonnosti a zároveň mohlo dojít k přizpůsobení se různým převodovým možnostem pro určitý terén. Každé přeřazení přitáhne nebo uvolní lanko o přesně stanovenou vzdálenost (platí u indexovaného kroku řazení). Platí zásada neřazení v záběru. Přesmykač přehazuje řetěz z velkého převodníku na malý a naopak. Jelikož je kladen vyšší nárok na životnost přehazovačky, bývá většinou přehazovačka z vyšší řady než přesmykač.

Kola – Kolo se skládá z ráfku, paprsků, pneumatiky a náboje s rychloupínákem. Kolo v žádném případě nesmí vykazovat odchylky do stran ani na výšku, tedy boční ani radiální házení. Všechny *paprsky* by při správném seřízení měly být rovnoměrně napnuty, aby nedocházelo k přetížení jednotlivých paprsků při jízdě a tím jejich rychlému opotřebení a praskání. U nových kol je potřeba kolo „zajet“ přibližně 100 kilometrů a nechat kola znovu seřídít. Paprsky si „sednou“ a v seřizené pozici již drží mnohem déle. *Ráfek* je další důležitá a velmi namáhaná součást kola. Zpravidla se odvíjí od váhy cyklisty s tím, že čím těžší jste, tím bude ráfek více namáhan a je vhodnější použití kvalitních, zdvojených a vyztužených ráfků. Jakmile praskne paprsek, znamená to, že ráfek dostal náraz většinou ze strany. *Náboj* je část kola, kolem kterého se kolo otáčí. Náboje se zpravidla otáčejí na kuličkových ocelových ložiskách. *Pneumatiky* (plášť + duše) by měly splňovat následující vlastnosti: menší valivý odpor, kvalitní ochrana proti defektu, dostatečné valivé schopnosti, kvalitní přilnavost v zatáčkách a na mokru, dlouhá životnost a nízká hmotnost.

Sedlo – Nejvhodnější sedla jsou anatomicky tvarovaná. Profesionálové mají sedla na míru, ale to je pro obyčejného smrtelníka velmi drahá záležitost. Vzhledem k anatomii žen je pamatováno na rozdílný tvar sedla. Sedlo nese celou váhu cyklisty často i delší dobu a musí se přizpůsobovat podle toho, zda je cyklista právě v předklonu nebo sedí v sedle vzpřímeně. Čím vzpřímeněji a pomaleji jezdíte, tím by sedlo mělo být

měkčí a širší. Naopak čím jezdíte sportovněji s vyšší frekvencí šlapání, mělo by být sedlo tvrdší, aby se neměnila během šlapání výška sezení, abychom tzv. neposkakovali na sedle.

Sedlovka – Sedlovka je trubka, ke které je namontováno sedlo pomocí tzv. sedlového zámku, který umožňuje nastavení sedla. Existují samozřejmě sedlovky odpružené, jsou ovšem patřičně drahé, ale jejich obrovskou výhodou je tlumení nárazů na páteř. Sedlovka musí přesně zapadat do sedlové trubky rámu a měla by do ní být zasunuta minimálně 6 cm.

Komponentové sady – Tyto sady obsahují nejdůležitější části kola a každý výrobce nabízí několik sad s ohledem na jejich následné použití. Zjednodušeně řečeno, jedná se o sady pro volný čas (FUN), sady pro pokročilejší a sportovněji založené jezdce (ADVENTURE), pro amatérské sportovce a závodníky je zde (SPORT) a posledním klenotem bývá sada (PROFI) pro profesionální sportovce. Obsah sady se v současné době ustálil na následující části: Kliky a převodníky, řetěz, přesmykač, přehazovačka, kazeta, brzdy, brzdová páka, přední a zadní náboj, složení šlapacího středu, řadící mechanismus a výjimečně bývá součástí sady nějaký doplňkový díl v podobě např. cyklokomputeru, sedlovky, případně SPD pedálu. V silniční cyklistice mají výsadní postavení na trhu pouze dvě společnosti, kterými jsou Shimano a Campagnolo.

Sady Shimano – Sora, Tiagra, 105, Ultegra, Dura-Ace

Sady Campagnolo – Xenon, Mirage, Veloce, Centaur, Chorus, Record

Těžko hodnotit, který výrobce má lepší komponenty. Na díly firmy Shimano spoléhá legenda tohoto sportu Lance Armstrong, takže jejich kvalita je zaručena. Naproti tomu italská legenda Campagnolo nemá sice celosvětově možná takové jméno, ale v evropských zemích je obrovským pojmem. Z vlastní zkušenosti bych doporučil vyšší řady Campagnolo. Obecně se mezi cyklisty říká, že „Kampa“ má lepší a přesnější řazení, což mohu potvrdit. Nelze však opomenout fakt, že vlajkové lodě obou soupeřů v podobě sad Dura-Ace VS Record jsou obě mistrovská díla a splňují nejvyšší požadavky i těch nejnáročnějších detailistů.

3.4.2 Silniční kolo

„Cyklistika – zvláště profesionální závodění – změnila silniční kolo z jednoduchého dopravního prostředku na přehlídku nejmodernějších materiálů a nejnovější technologie, jaká je dnes dostupná. Uhlíková vlákna, titan a hliník jsou nyní samozřejmostí tam, kde se dříve běžně používala ocel. Aerodynamika a počítačové zpracování ohladily ostré hrany – vznikly tak ladné křivky dnešních špičkových rámu.“⁶

Ještě stále však zadní kolo pohání řetěz a brzdy s přehazovačkou jsou stále ke svým ovládacím páčkám připojeny lanky. V tom však spočívá krása silničního kola, je to ve své podstatě stále tentýž přístroj, jako před 100 lety. V současnosti by se silniční kolo dalo rozdělit do několika kategorií. První by jistě bylo základní silniční kolo, následované závodním silničním kolem a konče u speciálního silničního kola na časovku. Do doplňkové kategorie silniční cyklistiky musíme ovšem zařadit také triatlonové kolo, protože cyklistická část triatlonu se jezdí na silnici a tzv. city bike, což jsou kola určená pro jízdu ve městě. Po silnici se také pohybují lehocipedy (lehokola), v roce 1934 byla ovšem vyloučena z oficiálních závodů UCI novými přísnějšími technickými předpisy. Posledním účastníkem mezi silničními koly jsou kola tandemová.

V současné době bychom silniční kola mohli rozdělit do tří kategorií s tím, že triatlonové kolo bereme v úvahu jako odnož kola na časovku.

Základní silniční kolo – Zpravidla bývá vybaveno nižšími řadami sad Shimano nebo Campagnolo. Nejlevnější výrobky jsou i od jiných firem, které se na trhu pohybují, ale jejich sortiment není takový, jako u zde uvedené dvojice výrobců. Je ideální pro začátečníky a ty, kteří na kole naježdí ročně do 5000 km (u levných výrobků musíte počítat s horší kvalitou a kratší životností). Tato kola zároveň bývají ve velkém zastoupení používána jako tréninková kola („zimáky“) sportovními cyklisty v zimním či mimosoutěžním období, protože jejich cena není až tak vysoká a oni tím pádem šetří

⁶ SIDWELLS, CH. *Velká kniha o cyklistice*. 1. Vydání Banská Bystrica : Slovart, 2004. ISBN 80-7209-585-4. Str. 46

své „miláčky“ na závody. Rozmezí kvality a životnosti závisí na výběru materiálu a v neposlední řadě na vašich finančních možnostech. Cena těchto kol se pohybuje od nejlevnějších přibližně do částky těsně pod hranicí 100 tisíc korun.

Závodní silniční kolo [*7] – Tato kola nejsou vybavena pro použití blatníků a světel (výjimku tvoří svítilny, které mají své vlastní úchytné zařízení). Tato kola si kupuje každý, kdo chce v silničních závodech dosáhnout těch nejlepších výsledků a malá skupinka nadšenců. Všechny díly a jednotlivé součástky jsou z těch nejlehčích, nejpevnějších a nejspolehlivějších materiálů a sestaveny tak, aby plnily svoji funkci s nejvyšší možnou precizností. Převážné materiálové zastoupení zde nachází zejména titan, uhlíkové vlákno (carbon) a částečně hliník. Nejvyšší modelové sady Dura-Ace a Record jsou zde samozřejmostí. Nepočítejte s tím, že byste si tento klenot pořídili nový za částku menší než 100 tisíc korun. Nejlepší modely mají cenu malého auta. Pro představu kolo Pinarello Dogma 2 614 na obr. č. [*7], je dostupný za cenu 163 192 Kč.



*7

*⁷ *Silniční kolo* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Pinarello. Dostupné z WWW: <<http://www.akcebike.eu/inshop/catalogue/products/pictures/Dogma%202%20614.jpg>>.

Kolo na časovku [*8] – Těž nazývané časovkářský speciál. Toto kolo má speciálně tvarovaná řídítka, o která si cyklista může opřít lokty. Při časovce je nejdůležitější aerodynamický posed jezdce, který je ovšem problémový pro někoho, kdo má v oblasti břišních svalů spoustu tuku. Zde se vše přizpůsobuje tomu, aby celkovým výsledkem byl minimální čelní odpor vzduchu a vzduch okolo jezdce proudil co nejnáze. Nesmíme zde zapomenout na speciálně upravené kombinézy, helmy, košíky s bidony, disky kol a návleky na cyklistické tretry.



3.4.3 Materiály

Materiály jsou alchymií pro spoustu nadšenců silniční cyklistiky. Každý materiál, který se v cyklistice používá, má své charakteristické vlastnosti a použití. Je to právě použitý materiál, který určuje vlastnosti kola. „Pro sportovní jízdu je důležitou

*⁸ *Silniční kola* [online]. 2012 [cit. 2011-02-29]. Timetrial bike. Dostupné z WWW: <http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2011/07/23/article-0-0D20ACA200000578-451_634x423.jpg>.

vlastností vysoká tuhost rámu pro maximální přenesení energie kola na pohyb kola.“⁹
Zde je přehled nepoužívanějších materiálů v silniční cyklistice.

Ocel – S tímto materiálem máme dosud největší zkušenosti po stránce technologií. Nejvhodnější použití nalézá při výrobě nejlevnějších rekreačních kol, kde se nevyžaduje velká dynamika.

Výhody: dokonalé zvládnutí technologií, vysoká životnost, absorpční schopnost pohltit nárazy a vibrace, malá mechanická únava, stálost mechanických vlastností, cena

Nevýhody: vyšší hmotnost, nízká tuhost v krutu (rám povoluje vysokým tlakům při vyšších záběrech zejména při jízdě do kopce = ztráta energie), v místech sedřeného laku vzniká možnost rezavění

CrMo (chrom-molybdenová ocel) – Jedná se o materiál, který má podobné vlastnosti jako ocel, s tím rozdílem, že díky legování dosahuje výrazně lepších fyzikálních vlastností. Tato vlastnost umožňuje použití tenkostěnných trubek a výrazně tak redukuje hmotnost. Dříve to byl nepoužívanější materiál pro výrobu silničních kol. Dnes nachází využití zejména v oblasti levných modelů kol.

Výhody: dokonalé zvládnutí technologií, vysoká životnost, absorpční schopnost pohltit nárazy a vibrace, extrémně malá mechanická únava, stálost mechanických vlastností, v omezené míře lze profilovat, cena

Nevýhody: oproti oceli se zde menší tuhost v krutu částečně kompenzuje profilací trubek, stále zůstává nízká tuhost v krutu, materiál je na ústupu

Slitiny hliníku – V současné době nepoužívanější materiál. S propracováním technologie svařování hliníku, začalo být jeho použití aktuální. Zde se velice často používá tzv. popotahování trubek za studena – tato technologie snižuje hmotnost a zvyšuje tuhost trubky. Hliník také tvoří velkou část chemického složení jednotlivých dílů a doplňků kola. Nejrozšířenější použití naleznete u kvalitních kol pro volný čas, levnějších sportovních, ale také na některých závodních.

⁹ KRÁL, L.; MAKEŠ, P. *Velká kniha cyklistiky*. 1. Vydání Praha : Computer Press, 2002. ISBN 80-7226-815-5. Str. 27

Výhody: nízká hmotnost (o 35% menší hustota než ocel), při použití některých příměsí lze dosáhnout vysoké tuhosti, možnost ovlivnění vlastností profilací a ztenčováním trubek

Nevýhody: únava materiálu přichází dříve, menší komfort jízdy, slabší tlumení nárazů a vibrací

Titan – Známý jako špičkový materiál s velkou budoucností. Vyniká svými ideálními vlastnostmi a má takřka neomezenou životnost. Technologické vybavení nutné ke zpracování je však jeho nevýhodou. Použití titanu je zejména u silničních kol závodních a u nejvíce namáhaných součástí kola.

Výhody: nízká hmotnost (o 57% nižší hustota než ocel), vysoká tuhost, vynikající absorpční vlastnosti, je takřka nezničitelný

Nevýhody: vysoká cena, složitější výrobní technologie

Kompozity – Velice moderní materiál, který si našel cestu do cyklistiky. U časovkářských speciálů je dnes již nutností. Jedná se o vlákna uhlíku nebo kevlaru zapletená do přesně orientovaných struktur, která jsou spojena pojivem, nejčastěji se užívá pojiv z umělých pryskyřic. Jejich vrstvením dle typu a orientace se dosahuje potřebných mechanických vlastností. Je přibližně stejně pružný jako titan, ale nepřekonatelný v tlumení vibrací. Nejlepší a nejdražší kola využívají převážně tento materiál.

Výhody: nízká hmotnost, vysoká pružnost a tuhost, ideální absorpční vlastnosti, vhodnou orientací a vrstvením lze dosáhnout přesně stanovených vlastností

Nevýhody: časově náročná výrobní technologie, vysoká cena, proražení a destrukce struktur mimo směry předpokládaného namáhání

Magnesium (hořčík) – Jeden z moderních materiálů, používaný převážně pro výrobu některých částí odpružených vidlic. V současnosti se s tímto materiálem hodně experimentuje, má totiž velmi nízkou hustotu a není tak drahý.

Výhody: nízká hustota (pouze 23% hustoty ocele), možnost vytváření tlustostěnných trubek velkých průměrů, velmi dobré absorpční vlastnosti

Nevýhody: náchylnost ke korozi, vyšší cena, menší zkušenosti oproti ostatním materiálům

Scandium – Jde o speciální a drahou slitinu hliníku. S tímto materiálem není příliš velká zkušenost, ale výslednému materiálu dává mimořádné vlastnosti, především nízkou hmotnost.

3.4.4 Budoucnost

Kam a jaký směrem se bude odvíjet budoucnost kola, to nikdo z nás nemůže s jistotou předpovědět. Ano jsou různé hybridy kol jako např. tandemy, lehocipedy a jinak upravená kola, ale kolo by i tak mělo zůstat poháněno mechanickou silou člověka. Například holandská společnost Koninklijke Gazelle N. A., která byla založena již v roce 1882 Willemem Köllingem, je dnes největším holandským výrobcem kol a expanduje do ostatních zemí. Tato společnost vyrábí pouze kola zaměřená na jízdu ve městech, proto kola nejsou přizpůsobena sportovnímu pojetí, nýbrž mají parametry stavěné pro pohodlí při jízdě a jednoduchý servis. Na těchto kolech se dá bez problémů jezdit i ve společenském obleku. Občas se říká, že budoucnost je v elektrokolech. Když Alberto Contador v jedné z etap na Tour de France uháněl do kopce a zanechával za sebou jednoho soupeře za druhým, přišly na svět různé otázky a pochybnosti. Jednou z pochybností byla regulérnost Contadorova kola. Komisaři závodu museli řešit obvinění, že má Alberto v kole zabudovaný malý elektromotor, který mu přidává v kopci na jeho výkonnosti a proto je rozdíl mezi ním a ostatními závodníky tak velký. Pro úplnost tématu dodávám, že později, dne 6. 2. 2012, byl Alberto Contador usvědčen z dopingu na tomto závodě, žádný elektromotor nalezen v jeho kole nebyl.

Dnes je již samozřejmostí stavba kol na míru a dle přání zákazníka. Nechme se překvapit vynalézavostí některých výrobců a nadšenců, třeba se za několik let budeme divit, jak složitě jsme se namáhali při jízdě a výrobě kol dnes.

3.5 Závody v silniční cyklistice

Amatérské a profesionální závody jsou řízeny UCI (Union Cycliste Internationale – Mezinárodní cyklistická unie), jejím sídlem je švýcarské město Aigle a má 172 členských zemí. Jejím předsedou je od roku 2006 Pat McQuinn z Irska. Byla založena v roce 1900 cyklistickými svazy Francie, Itálie, Belgie, Švýcarska a USA. Tato federace pořádá mistrovství světa v silniční a dráhové cyklistice, dále pak v cyklokrosu, horských kolech a kolové. Vítěz těchto závodů má tu čest jezdit po celý rok v duhovém trikotu, který je zároveň symbolem UCI. Od roku 2005 je rozdělena na dvě úrovně a to vyšší *Pro Tour* a nižší *Continental Circuits*. Jednoznačným vrcholem sportovní cyklistiky jsou stále silniční závody, které přitahují nejvíce pozornosti médií. Tu na sebe v největší míře strhávají závody jednodenní neboli klasické a závody etapové, což jsou dvě hlavní kategorie silničních závodů. K etapovým závodům dodávám, že závodníci je nejraději rozlišují na Velké tour (Giro, Vuelta, Tour) a Krátké etapové (Paříž-Nice, Okolo Švýcarska, Dauphiné Libéré).

3.5.1 Pro Tour

Jak již bylo řečeno, silniční cyklistika se dělí na závody jednodenní, častěji nazývané „Klasiky“ a závody „Etapové“. Zde je výčet nejznámějších a nejprestižnějších. Závody této kategorie mohou jet pouze týmy schválené UCI. Automaticky mohou všechny z ProTour a dále podle divokých karet pořadatelů některé procontinentální stáje, jakou je například česká PSK Whirpool Author.

Klasiky

Paříž – Roubaix – Tento jednorázový závod se jezdí od roku 1896 v severní Francii nedaleko belgických hranic. Jeho specialitou, která k němu od začátku patří, jsou dlouhé úseky s povrchem z dlažebních kostek. Závod bývá označován jako „Peklo severu“. Není to však způsobeno povrchem z „kočičích hlav“, ale tím, že po 1. světové válce vedla trasa závodu podél bývalých frontových linií.

Milán – San Remo – Svou současnou délkou 294 kilometrů je nejdelším jednorázovým profesionálním závodem světa a spíše, než Milán – San Remo je znám jako „Jarní klasika“. Profil této klasiky vyhovuje zejména sprinterům, jelikož často končí hromadným dojezdem.

Amstel Gold Race – Koná se v Holandsku a některá stoupání zde dosahují až 20%.

Giro di Lombardia – Tato klasika uzavírá sezónu a patří k nejtěžším v celém seriálu.

Etapové

Kolem Romandie – Jede se v oblasti Romandie a frankofonních částech Švýcarska. Je zásadní přípravou pro cyklisty na Giro d'Italia.

Giro d'Italia – Druhý nejstarší a nejtěžší cyklistický etapový závod byl založen v roce 1909. Jeho pořadatelem je Gazzeta dello Sport, který se vydává na růžovém papíře. Podle této barvy má vedoucí závodník celkového pořadí právo nosit růžový trikot (maglia rosa).

Tour de France – Je jednou z nejdůležitějších sportovních událostí roku. Trvá tři týdny a jede se v červenci. Pořádá se od roku 1903 a zajíždí i do jiných zemí, stále však platí pravidlo objet celou Francii.

Vuelta a España – Neboli pouze Vuelta, také se tomuto etapovému závodu z velké trojky (Giro d'Italia, Tour de France a Vuelta a España) říká závod okolo Španělska a je také třítýdenní.

3.5.2 Continental Circuits

Klasiky

Paříž – Tours – závod profesionálních cyklistů, pořádaný v říjnu. Premiéru měl v roce 1896 a v roce 2005 byl zařazen do seriálu ProTour.

Praha – Karlovy Vary – Praha – Jeden z mála závodů pořádaných na území České republiky.

Etapové

Kolem Turecka – Celým názvem Prezidentský závod kolem Turecka, jeho předchůdcem byl závod Kolem Marmarského moře.

Tour de Feminin – Ženský závod, jehož pořadatelem je klub cyklistiky v Krásné Lípě. Závod má pět etap, tři se jedou na území České republiky, jedna v Polsku a jedna v Německu.

3.6 Tour de France

„Tour je světem, který s sebou přináší obrovské osobnosti, nezapomenutelné šampióny zotročené pro své úsilí, ale stále pokorné a lidské pod jejich pomyslnou skořápkou, ať již je jejich zdrcujícím osudem cokoliv.“¹⁰

Na následujících obrázcích se můžete sami přesvědčit, jaká atraktivita a šílenství okolo tohoto závodu panuje. Pro samotné závodníky je to občas pořádná zátěž pro nervovou soustavu a čas od času nejsou schopni své emoce ovládnout. Na obrázku č. [*11] je vidět zvědavce, čekající na své favority při výjezdu na Plateau de Beille. Následuje detailní pohled na špalír diváků obr. č. [*12], kterým se musí každý závodník

¹⁰ BAAL, D. *Tour de France: sny a skutečnost*. 1. České vydání Vsetín : ALTIMAX, 2005. ISBN 80-86942-03-1. Str. 123

„prokousat“. Není vůbec jednoduché zvládat psychický tlak vyvíjený na jednotlivé jezdce. Z tohoto hlediska je silniční cyklistika opravdu velmi náročná, protože každý závodník při tomto závodě jede na samé hranici svých fyzických možností, do toho psychická náročnost a několika denní nápor obrovské porce převýšení v kopcích. Zkráceně řečeno, každý, kdo dojede Tour je opravdu zdatný borec. Tím, jak diváci vyhlížejí své favority, občas dochází k pádům, jindy obrovskému povzbuzení, ale i vzájemné nevraživosti, ať už mezi samotnými závodníky nebo mezi jezdci a diváky. Z tohoto hlediska je na jezdce vyvíjen opravdu velmi silný tlak, jak po psychické, tak fyzické stránce. Profesionální jezdci mají dokonce své vlastní psychology, kteří jim pomáhají se s tímto tlakem problémem vyrovnat.



*11



*12

Fanoušci svou podporu projevují různými způsoby, jako například nejznámější fanoušek Tour a cyklistiky vůbec, pocházející z Německa Dieter „Didi“ Senft zvaný „El Diablo“ uvedený na obr. č. [*13], který bude letos slavit své šedesáté narozeniny. Ne vždy však nalézají závodníci pochopení u některých fanoušků, jak názorně předvedl Alberto Contador na obr. č. [*14], při jedné z etap Tour.

*¹¹ *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Tour de France fans. Dostupné z WWW: <<http://www.steeptv.com/galleries/2005/ariege-pyrenees/Plateau-de-Beille-crowds.jpg>>.

*¹² *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Tour de France fans. Dostupné z WWW: <<http://www.sumoheavy.com/wp-content/uploads/2011/07/tour-de-france-hill.jpeg>>.



*13



*14

Tento etapový závod, jehož trasa vede okolo Francie, se jel poprvé 19. června 1903. Je označován za vrchol sezóny a největším závodem Grand Tour. Za pojmem Grand Tour je považováno mezi širokou veřejností trio závodů: *Giro d'Italia*, *Vuelta a España* a *Tour de France*. Vedoucí jezdec závodu je pro lepší orientaci v početném poli startujících označen legendárním „*maillot jaune*“ – žlutým dresem pro nejlepšího jezdce v průběžném celkovém pořadí. S tímto nápadem přišel Henry Desgrange - šéfredaktor časopisu *L'Auto*, který byl tištěn na žlutém papíře. Prvním vítězem tour se stal Francouz Maurice Garin. Tour tehdy vzbudila ve Francii ohromný ohlas, obdiv a nadšení. Takřka ihned si získala srdce Francouzů. S výjimkou let válečných se od té doby jezdí Tour každý rok. Tři týdny trvající závod má v programu obvykle dva dny volna, které jsou často využívány pro přesun mezi etapami. V posledních letech zpravidla předchází první etapě krátká časovka jednotlivců (většinou v délce do 15 km) zvaná prolog. Tradiční cíl je na pařížském Avenue des Camps-Élysées neboli česky Elysejská pole, na tomto bulváru se také nachází slavný Vítězný oblouk. Stavbu tohoto oblouku si objednal císař Napoleon Bonaparte v roce 1806 po vítězné bitvě u Slavkova. Mezi úvodní a závěrečnou etapou nabízí Tour etapy různého charakteru, například rovinaté etapy, horské etapy, časovky družstev a časovky jednotlivců. Vzhledem k výškovému převýšení závodu je celkovým vítězem obvykle kvalitní vrchař nebo

*¹³ *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Tour de France fans. Dostupné z WWW: <<http://www.beachholidayguide.co.uk/blog/wp-content/uploads/2009/04/tour-de-france-didi-devil1.jpg>>.

*¹⁴ *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Tour de France fans. Dostupné z WWW: <http://msnbcmedia.msn.com/j/MSNBC/Components/Photo/_new/pb-110726-punch-rs.photoblog900.jpg>.

závodník, který vyniká v jízdě proti chronometru. Francouzi tento závod nazývají „Grand boucle“ (Velká smyčka), v Evropě je ovšem zaběhlejším označením „Stará dáma“. Pro zajímavost uvádím, že nejdelší Tour se jela v roce 1926, měřila neuvěřitelných 5.745 kilometrů a jejím vítězem se stal Belgičan Lucien Buysse.

„Ten závod se velmi podobá životu – až na to, že risk má málokdy fatální následky a na konci čeká cena.“

Lance Armstrong

3.6.1 Trikoty



Žlutý trikot (maillot jaune)

Tento žlutý dres je jedním z nejvýznamnějších symbolů Tour de France. Obléci trikot barvy slunce, symbolizující toho nejlepšího, se stalo touhou každého závodníka v pelotonu až od roku 1919, kdy se konal již třináctý ročník. Jeho prvním nositelem se

*¹⁵ *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Tour de France. Dostupné z WWW: <<http://www.google.cz/imghp?hl=cs&tab=ii>>.

v 11. etapě z Grenoblu do Ženevy stal francouzský závodník Eugéne Christophe. Žlutá se stala symbolickou barvou pro Tour.

Později se přidaly i další barvy dresů. Bílý s červenými puntíky pro nejlepšího vrchaře, zelený pro spurtera a bílý nosí nejlepší nejmladší jezdec do 25 let. Tyto dresy působí na cyklisty ve stejném spojení, jako například o červené barvě s býkem.

Puntíkový trikot (*maillot a vois nebo také polka dot jersey*)

Tento dres je určen pro krále hor a je druhým nejcennějším na Tour. Na vrcholcích nejobtížnějších stoupaní jednotlivých etap, jsou nejrychlejšími jezdci přiděleny body dle projetí kontrolního bodu – zpravidla přímo na vrcholu kopce. Obtížnost těchto stoupaní je rozdělena do jednotlivých bodovaných kategorií od nejnižší 4. kategorie, přes třetí, druhou, první až po nejvyšší, kterou je kategorie HC – Hors kategorie, což v překladu znamená „mimo kategorie“. Zde boduje prvních 10 jezdci, na vrcholu nejnižší 4. kategorie bodují jezdci tři. O tento trikot se bojuje od roku 1933 a v nynější podobě byl představen v roce 1975. Barvy byly zvoleny tehdejším sponzorem Poulauin Chocolate. Nejúspěšnějším sběratelem je Francouz Richard Virenque, který titul krále hor získal sedmkrát a to v letech 1994 – 1997, 1999, 2003 a 2004.

Zelený trikot (*maillot vert*)

Je závodníkům udělován za sprinterské body. Na konci každé etapy se rozdělí body jezdci na předních místech v etapě. Počet rozdělovaných bodů závisí na typu etapy. Nejvíce se rozdělují sprinterské body na rovinných etapách, nejméně za časovky. V průběhu etap jsou různé kontrolní body za nejrychlejší průjezd v určitém místě etapy, za které lze rovněž získat body do této soutěže. Nejvíce těchto zelených trikotů (6) získal doposud Němec Erik Zabel.

Bílý trikot (*maillot blanc*)

Je obdobou žlutého trikotu a je určen jezdcům, kteří 1. ledna roku, v němž se jede závod, nedovršili 25 let. Jedná se o jakou si náhražku pro mladé závodníky, kteří ještě nemají výkonnost nejlepších, popřípadě jejich zkušenosti. Pravidlem však bývá, že vítěz této soutěže je po několika letech, někdy dříve, jedním z hlavních favoritů na získání celkového triumfu na Tour.

Další soutěže Tour

Tour má také na programu soutěž o nejagresivnějšího jezdce, kde se vyzdvihuje jezdec, který během závodu strávil nejdelší celkový čas v únicích.

Poslední soutěží je soutěž družstev. Zde se po každé etapě přičte čas tří nejrychlejších jezdců z každého týmu. Momentálně má Tour de France 22 týmů po 9 závodnících.

3.6.2 Hory

Hory na Tour by se daly rozdělit na Alpská a Pyrenejská stoupání. Je však velmi obtížné určit, která z nich mají větší váhu. Z nejvýznamnějších vrcholů má každý z nich vlastní tvář, pro kterou je milován a obdivován, jiní závodníci však v nich vidí to nejhorší peklo, kterým si musí projet. Představme si nyní několik nejznámějších kopců tohoto závodu. Upozorňuji, že ne každý kopec je pravidelnou součástí každého ročníku Tour.

L'Alpe-d'Huez

Tento vrchol a proslulé zimní středisko se nachází v centrální části francouzských Alp. Od roku 1976 se jezdí každý ročník na Tour. Stoupání je 13,8 km dlouhé s průměrným převýšením 8,1% a s 21 ostrými zatáčkami, která nesou jména

předchozích vítězů etap na této obávané hoře. Oficiální rekord trati drží Marco Pantani časem 37 minut a 35 sekund. Výšlap na tento vrchol je považován za jeden z vůbec nejtěžších v široké škále závodů, probíhajících v silniční cyklistice.



„Pohled na panorama L'Alpe-d'Huez s vyznačením 21 zatáček.“^{*16}

Col du Galibier

Jedná se o další z pravidelných vrcholů Tour, který je 2645 metrů vysoký, s délkou 17,5 kilometrů a průměrným sklonem 6,9 %. Výjezd na vrchol Galibieru patří

^{*16} *Wikipedie* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. L'Alpe-d'Huez. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/L%27Alpe-d%27Huez>>.

k nejdůležitějším etapám Tour de France. Tento průsmyk se nachází v jihovýchodní části francouzských Alp blízko Grenoble, mezi lyžařskými středisky Serre Chevalier a Valloire.

Mont Ventoux

1912 metrů vysoká hora v jihovýchodní části Provensálských Alp. Toto stoupání je profesionálními cyklisty považováno za jedno z nejnáročnějších. Jeho průměrný sklon je 7,43 % a v současné době je délka tratě 21 825 metrů. Francouzský cyklista a profesionální závodník Sandy Casar řekl na jeho konto následující: „Tenhle kopec opravdu nemám rád. Vůbec.“. Pro obyčejného smrtelníka je takřka nepředstavitelné, že v roce 2004 vyjel Ivan Mayo tento kopec za neuvěřitelných 55:51 minut. Stalo se tak v časovce závodu Dauphiné Libéré. Na této měsíční krajině, jak okolí vrcholu často nazývají cyklisté, zkolaboval a zemřel v roce 1967 favorit Tom Simpson.

Ostatní vrcholy

Col Agnel – Kottické Alpy vrchol 2744 m. n. m., jeden z nejvyšších vrcholů.

Col de la Bonette – Nejvyšší kopec, který se v tomto závodě kdy jel. Jeho nadmořská výška je 2810 metrů.

Col du Tourmalet – Od roku 1910 nejčastěji zařazovaný kopec v centrální části Pyrenejí jeho výška je 2114 metrů nad mořem.

3.6.3 Nebezpečí

Jednou z příčin řady nehod je fakt, že jezdci ztrácejí respekt dalších členů konvoje Tour, kterými jsou zejména doprovodná vozidla. Ukázkovým příkladem je například nehoda, kdy motocykl s fotografem zavadí o cyklistu a ten má co dělat, aby neskončil pod jeho koly, případně pod koly ostatních doprovodných vozidel. Jedna

z velmi nebezpečných a hrozivě vypadajících nehod se stala při poslední Tour v roce 2011. V 9. etapě jeden z vozů francouzské televize při předjíždění srazil Španěla Juana Antonia Flechu a přes něj přeletěl Holanďan Johny Hoogerland a skončil zapletený v ohradě z ostnatého drátu. Nizozemec i s vážným zraněním nohy etapu dokončil a v cíli později lékař napočítal celkem třicet stehů. Chybělo málo a mohlo dojít k dalšímu neštěstí.



*17



*18

Takto vypadaly rány Johnyho Hogerlanda - obrázek č. [*17], během 9. etapy Tour de France 2011. Pro úplnost dodávám, že již má na sobě nové cyklistické kalhoty. Ty zkrvavené a roztrhané odhalovaly více, než bylo možno uvést do kontextu práce. Na dalším obrázku č. [*18], je pád Lance Armstronga (ve žlutém trikotu) a Ibana Maya (ve oranžovém trikotu) při jednom z výjezdů na vrchol kopce při Tour de France, vyhýbá se Jan Ullrich.

Legendární cyklistický závod ale postihly i tragické momenty, které si vyžádaly životy několika závodníků. V roce 1935 nepřežil pád při závodě Španěl Francisco

*17 *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Tour de France. Dostupné z WWW: <<http://resources0.news.com.au/images/2011/07/11/1226092/026072-johnny-hoogerland.jpg>>.

*18 *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Tour de France crash. Dostupné z WWW: <http://velonews.competitor.com/files/2011/02/WATSON_00002174-025-504x421.jpg>.

Cepeda. Podobně smutný okamžik nastal 13. července 1967, kdy nedojel do cíle Angličan Tom Simpson, kterému ve stoupání na Mont Ventoux selhalo srdce. Tepota tehdy šplhala k 45 stupňům Celsia. Verdikt z avignonské nemocnice zněl ovšem nelichotivě: příčinou smrti se stala zástava srdce způsobená vedrem, dehydratací i užitím amfetaminu (doping) a alkoholu. Nutno dodat, že v té době byl doping ještě běžný a kontroly sporadické. O 28 let později v roce 1995 pohasl život italskému jezdcí jménem Fabio Casartelli, ve smrtelném pádu při sjezdu z vrcholu Col du Portet d'Aspet. Tento nadějný závodník, olympijský vítěz z Barcelony 1992 a přítel budoucího nejlepšího šampióna Tour Lance Armstronga, upadl v rychlosti 88 km/h a při převozu do nemocnice zemřel ve věku pouhých 25 let.

„Za emocemi a smutkem si představuji opravdovou sílu charakteru, ohromující čistotu a výjimečnou pokoru.“¹⁹ Tato slova zazněla na pohřbu Fabia Casartelliho.

Zemřeli během Tour

1910 - Francouz Adolphe Hélière: během volného dne se utopil v moři.

1935 – Španěl Francisco Cepeda: během sjezdu z Col du Galibier se při pádu z kola udeřil hlavou o kámen a po třech dnech zemřel v nemocnici.

1967 – Angličan Tom Simpson: při stoupání na Mont Ventoux zemřel na následky selhání srdce, při pitvě byl v jeho krvi nalezen amfetamin i alkohol.

1995 – Ital Fabio Casartelli: upadl ve sjezdu z Col du Portet d'Aspet. Bohužel během jízdy neměl ochrannou helmu a zemřel při převozu do nemocnice.

¹⁹ BAAL, D. *Tour de France: sny a skutečnost*. 1. České vydání Vsetín : ALTIMAX, 2005. ISBN 80-86942-03-1. Str. 117

3.6.4 Doping

Doping ve světě

Se smrtí a ostatním nebezpečím ve sportu se nelze nezastavit u dopingu. Doping byl a je součástí sportu již od pradávna. Nebudeme si nic nalhávat, ale také bude jeho součástí i v budoucnu. Látky k povzbuzení výkonu se vyskytovaly již od starověku, například gladiátoři používali směs medu a alkoholu. Ve vrcholných sportovních soutěžích je doping intenzivně sledován zejména od poslední čtvrtiny 20. století a bývá pravidelně příčinou řady skandálů.

Jako doping se ve sportu označuje používání látek popřípadě metod uvedených v Seznamu zakázaných látek a metod vydávaném každý rok Světovou antidopingovou agenturou (WADA). Efektem dopingu se považuje zejména bezprostřední zvýšení výkonu nebo urychlení regenerace při tréninku.

Definici dopingu však nejlépe vysvětluje nejzasvěcenější subjekt. Tímto subjektem je u nás Antidopingový výbor České republiky a ten říká: „Doping je definován jako jev, při němž dochází k porušení jednoho nebo více antidopingových pravidel. Proto je nejen důležité si hlídat složení výživových prostředků a léků, ale také znát a rozumět antidopingovým pravidlům, která vymezuje Kodex. Antidopingová pravidla překračujete, když **je prokazatelná přítomnost zakázané látky, jejích metabolitů nebo indikátorů ve vašem těle**. Jedná se o pravidlo bezvýhradné odpovědnosti. Nezáleží na tom, zda sportovec zakázanou látku použil úmyslně, neúmyslně, z nedbalosti nebo jinak zavinil její použití. Výjimkou jsou látky, pro které jsou toleranční limity výslovně kvantifikovány nebo podle zvláštních kritérií mohou být vyprodukovány endogenně.“²⁰

²⁰ Antidopingový výbor ČR [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Doping. Dostupné z WWW: <http://www.antidoping.cz/zakazane_prostredky_doping.php>.

Kvůli možnému dopingu jsou sportovci na vrcholové úrovni zpravidla ihned po soutěži povinni odevzdávat vzorky moči a krve k následné analýze. Po případném pozitivním výsledku testu bývá zpravidla sportovec diskvalifikován, odebírá se mu medaile a jiná ocenění a je ze soutěže vyloučen. „Analýzu vzorků z dopingové kontroly provádí specializované laboratoře, akreditované Světovou antidopingovou agenturou (WADA), z nichž jedna byla také v Praze. O výsledku dopingové kontroly je po provedení analýzy sportovec písemně informován.“²¹

Zde je výčet látek, patřících do zakázaných skupin: anabolické steroidy, diuretika, látky s antiestrogení aktivitou, narkotika, peptidy a glykoproteinové hormony, stimulantia. Následně také užití dalších dopingových metod jako jsou: krevní doping, farmakologické, chemické a fyzikální manipulace. Dále jsou pak definovány látky a skupiny látek, které podléhají určitým omezením: léky obsahující alkohol, hormony, betablokátory, kanabinoidy, glukokortikosteroidy a lokální anestetika.

Při nemoci je možno léčit léky, které obsahují zakázané látky, ale sportovec nesmí začít trénovat nebo nastoupit do závodu, dokud látka z těla nezmizí. U anabolických steroidů, hormonů a diuretik může dopingový komisař kontrolovat jejich užívání po celý rok.

Doping na Tour

„Profesionální cyklistika je již dlouhá léta v centru pozornosti. Nejen pro obrovskou popularitu, kterou má mezi profesionálními i rekreačními sportovci, ale i pro celou řadu skandálů, které ji neustále pronásledují. I taková Tour de France, nejprestižnější světový závod, se jeví zranitelná ve světle hrozby, kterou představuje doping.“²²

²¹ Antidopingový výbor ČR [online]. 2012 [cit. 2012-02-20]. Dopingová kontrola. Dostupné z WWW: <http://www.antidoping.cz/dopingova_kontrola.php>.

²² BAAL, D. *Tour de France: sny a skutečnost*. 1. České vydání Vsetín : ALTIMAX, 2005. ISBN 80-86942-03-1. Zadní strana obalu knihy


Největší skandál zažila Tour de France v roce 2006, kdy při dopingové aféře zvané „Operace Puberto“, byl zakázán start 17 závodníkům a to včetně dvou největších favoritů na celkové vítězství Jana Ullricha a Ivana Bassa. V téže roce byl po jedné z kontrol zjištěn testosteron v testovaném vzorku celkového vítěze závodu Američana Floyda Landise a titul mu byl tím pádem odebrán.


Podezření z dopingu se nevyhnul ani vítěz Tour z let 2007, 2009 a 2010 Alberto Contador ze Španělska. Při Tour de France 2010 mu bylo ve vzorcích jeho moči nalezeno stopové množství anabolika clenbuterolu. Jedná se o látku, kterou nesmí sportovci za žádných okolností používat. Zveřejnění nálezu však přišlo až několik měsíců po jeho triumfu. Po vleklém rozhodování mu byl napřed udělen roční trest, proti kterému se však odvolal a trest mu byl zrušen. Zlom přišel až dne 6. 2. 2012 Sportovní arbitrážní soud (CAS) ve švýcarském Lausanne potrestal Alberta Contadora za užití anabolika clenbuterolu dvouletým zákazem startu a odebráním vítězství na Tour de France 2010. V historii tohoto nejuznávanějšího etapového závodu je Contador druhým šampionem, který o své prvenství přišel kvůli dopingu.


Přes všechny negativní události si cyklistický závod Tour de France získal během své více než stoleté historie oblibu, prestiž a uznání a patří k nejsledovanějším a nejvýznamnějším sportovním událostem planety.

3.6.5 Šampioni

Na následujících řádcích je přehled závodníků Tour de France, kteří jsou veřejností pokládáni za největší šampiony tohoto závodu.

 **Maurice Garin** – První vítěz (1903).


 **Lance Armstrong** - Nejvíce celkových vítězství, 7x po sobě (1999-2005).


 **Eddy Merckx** – 5x celkové vítězství (1969-1972 a 1974). Při svém debutu na Tour se mu podařilo získat celkové prvenství, vítězství v soutěži vrchařů i sprinterů. Na Tour tento výkon doposud nikdo nezopakoval.


 **Miguel Indurain** – Jako první dokázal vyhrát 5x po sobě (1991-1995).

 **Jacques Anquetil** – 5x celkové vítězství (1957, 1961-1964).

 **Bernard Hinault** – 5x celkové vítězství (1978, 1979, 1981, 1982 a 1985).


 **Greg LeMond** – trojnásobný šampion (1986, 1989 a 1990).


 **Louison Bobet** – trojnásobný celkový vítěz (1953-1955)


 **Philippe Thys** – 3x celkové prvenství (1913, 1914 a 1920)


3.6.6 Národy


Zde je výčet pořadí národů, tak jak jdou za sebou od nejúspěšnější země po zemi, která dokázala slavit celkový triumf svého závodníka jednou. Tour de France do roku 2011 dokázali vyhrát zástupci 12 zemí.


 **Francie** – 36x (1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1910, 1911, 1923, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1937, 1947, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1961, 1962, 1963, 1964, 1966, 1967, 1975, 1977, 1978, 1979, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985)


 **Belgie** – 18x (1912, 1913, 1914, 1919, 1920, 1921, 1922, 1926, 1929, 1935, 1936, 1939, 1969, 1970, 1971, 1972, 1974, 1976)


 **Španělsko** – 12x (1959, 1973, 1988, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 2006, 2007, 2008, 2009) -1 Diskvalifikace: Alberto Contador 2010


 **USA** – 10x (1986, 1989, 1990, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005)


 **Itálie** – 9x (1924, 1925, 1938, 1948, 1949, 1952, 1960, 1965, 1998)


 **Lucembursko** – 5x (1909, 1927, 1928, 1958, 2010) + 1 Andy Schleck:
původně druhý za Albertem Contadorem v roce 2010

 **Švýcarsko** – 2x (1950, 1951)

 **Nizozemsko** – 2x (1968, 1980)

 **Irsko** – 1x (1987)


 **Dánsko** – 1x (1996)


 **Německo** – 1x (1997)


 **Austrálie** – 1x (2011)


3.6.7 Češi a Slováci

Tour de France se dosud zúčastnilo pouze sedm Čechů a tři Slováci. Ján Svorada ovšem v roce 1996 vyměnil slovenské občanství za české.

 **Ján Svorada** – 3x vítězství v etapě (1994, 1998 a 2001), 8 startů
(dokončil 3x)

 **Pavel Padrnos** – 3x vítězství v týmové časovce (2004-2006)

 **Roman Kreuziger** – nejlepší umístění 8. místo v roce 2010 po diskvalifikaci tehdejšího vítěze Alberta Contadora. Má za sebou 4 starty na Tour – vždy dokončil.

 **Peter Velits** – nejlepší umístění slovenského jezdce (mimo Jána Svorady) 19. místo v roce 2011. Tři účasti na Tour.

Ostatní jezdci: Květoslav Pavlov, Milan Jurčo, Tomáš Konečný, René Anderle a Jan Hruška


Vyjma tria Ján Svorada, Pavel Padrnos a Roman Kreuziger by se dalo konstatovat, že naši závodníci byly na Tour tak nějak pouze „do počtu“. Ano, je to nepříjemné konstatování, ale pokud se na naše účastníky Tour podívám nezaujatě, musím konstatovat následující: Ján Svorada = dlouholetá kvalita a špička mezi světovými spurtery, Pavel Padrnos = jeden z nejlepších domestiků v silniční cyklistice na světě, Roman Kreuziger = při svém prvním startu na Tour těsně druhý v soutěži o nejlepšího nejmladšího, následující rok opět v první desítce celkového pořadí. Nikdo z našich ostatních závodníků nedostával takový prostor, jako právě tato trojice.


3.7 Trio nejlepších


Občas bývají profesionálové mezi silničními cyklisty nazývány novodobými gladiátory. Pravdou je, že si toto oslovení opravdu zaslouží, protože po plavání je cyklistika nejvíce energeticky náročným sportem. Rozdíl je ovšem v tom, že závody v cyklistice jsou časově mnohem náročnější, než právě plavání. „Závodníci na Tour de France jsou nápadně hubení, na první pohled daleko vyzáblejší než v televizi nebo v novinách. Nadloktí mají tak kostnaté, že byste ho objali palcem a prostředníčkem. Manželka jednoho amerického cyklisty říká, že když se blíží Tour, vidí manželovi pod kůží orgány – játra, dokonce ledviny.“²³

Nyní rád bych uvedl jména tří závodníků, kteří se dle mého názoru do paměti spjaté s Tour de France a silniční cyklistikou vůbec, zapsali nesmazatelným inkoustem nejvíce.

²³ COYLE, D. *Armstrongova válka*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2005. ISBN 80-7254-729-1. Str.

 **Eddy Merckx** – 5x vítěz Tour, 5x Giro, 1x Vuelta, 3x zlato na MS, od 25. října 1972 držitel světového rekordu v hodinovce – jeho rekord byl překonán až v roce 2000, pro svou převahu nad ostatními cyklisty přezdíván „Kanibal“

 **Lance Armstrong** – 7x Tour, 1x zlato na MS

 **Miguel Indurain Larraya** – 5x Tour, 2x Giro, 1x zlato na LOH, 1x zlato na MS, světový rekord v hodinovce (1994), přezdívka „Big Mig“



*24

Objektivně však nelze jednoznačně hovořit o trojici nejlepších, některý z nich to měl těžší, jiný naopak lehčí, záleželo na tom, jaký měl svého času počet rovnocenných protivníků. Pokud bych se řídil pouze dle statistik, měl bych na třetí místo zařadit

*24 *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-29]. Five-time Tour de France winners. Dostupné z WWW: <http://www.volny.cz/tygrovo/celebrit/lance_armstrong/2003/2003_20_13-five-BH_EM_LA_MI.jpg>.

Bernarda Hinaulta (5x Tour, 3x Giro, 2x Vuelta, 1x zlato na MS), ale mému srdci je blíže Miguel Indurain, protože jeho vítězství na Tour jsem jako malý kluk sledoval s velkým zaujetím v televizi. Zde mohu přidat opravdu úsměvný dodatek a potvrzení osobního názoru na trio nejlepších. Při hledání fotografie s portréty jednotlivých závodníků jsem objevil fotografii právě výše uvedené trojice i s Bernardem Hinaultem – obrázek č. [*24], což mě utvrdilo v mém dobrém znaleckém posudku a výběru těchto legend silniční cyklistiky. Na fotografii zleva Bernarda Hinault, Eddy Merckx, Lance Armstrong a Miguel Indurain.

3.8 Lance Armstrong



*25

Datum narození	18. Zář 1971
Místo narození	Plano
Federální stát	Texas
Země	USA

Jeden z nejlepších jezdců všech dob. Získal titul amatérského i profesionálního mistra světa a v letech 1999 až 2005 sedmkrát za sebou vyhrál Tour de France, nejobtížnější cyklistický etapový závod na světě. Sdělit několik slov o této cyklistické ikoně jsem se rozhodl z důvodu velmi jednoduchého. Kdo jiný, než právě Lance Armstrong je důkazem, jak je důležité se nevzdávat a svůj životní zápas s rakovinou, přirovnal k závodům v silniční cyklistice, v jedné ze svých knih. V letech 1996-97 dosáhl svého největšího vítězství v boji se zákeřnou chorobou, jakou je rakovina. Tehdy mu

*25 *Cyklistika* [online]. 2012 [cit. 2012-02-29]. Lance Armstrong. Dostupné z WWW: <http://www.bio27.com/wp-content/uploads/lance_armstrong_cyclist.jpg>.

lékaři konstatovali krutou diagnózu rakoviny varlat s metastázemi do plic a mozku. Pro představu – Lance měl celkem 12 nádorů na mozku, plicích, varlatech, z toho dva o velikosti pingpongových míčků na hlavě. Je neuvěřitelné, že svého prvního vítězství na Tour dosáhl již v roce 1999, tak krátkou dobu po nemoci. Od zjištění choroby se Lance snaží vytěžit z každého okamžiku maximum a říká, že považuje každý den za novou, báječnou příležitost.

V jedné ze svých knih to napsal opravdu výstižně: „Myslel jsem, že vím, co je to strach – dokud jsem neuslyšel slova *Máte rakovinu*. Padl na mě skutečný strach. Měl jsem pocit, že mi všechna krev v těle začala proudit opačným směrem. Mé dřívější strachy – strach, že mě lidé nemají rádi, strach, že se mi vysmějí, strach, že přijdu o peníze – mi náhle připadaly jako malé zbabělosti.“²⁶ Velice zajímavý byl rovněž jeho přístup k nemoci. Zde upozorňuji na jeden z velmi kladných vlivů silniční cyklistiky na člověka. Později večer, týž den, kdy se dozvěděl o diagnóze nemoci: „Nakonec byl čas jít spát. Legrační je, že jsem té noci spal tvrdě. Dostal jsem se do stavu naprosto dokonalého klidu. Kdykoli mě čekal těžký závod, dbal jsem na to, abych se co nejvíce vyspal, a soudím, že tohle nebylo nic jiného. Podvědomě jsem chtěl být v naprosto vrcholné formě na to, čemu budu v nadcházejících dnech čelit.“²⁷ Zajímavostí jsou okolnosti ohledně léčby, kde pár dní poté, co Lance zahájil chemoterapii, dostal dopis z nemocnice, kde se psalo, že podle jejich záznamů nemá žádné zdravotní pojištění. V době před konstatováním nemoci totiž měnil zaměstnavatele - z týmu Motorola, přešel do cyklistické stáje Cofidis a i když jeho „smlouva s Cofidisem už vstoupila v platnost, rakovina byl dříve existující zdravotní stav, což plán zdravotního pojištění u Cofidisu nepokrýval.“²⁸ Pojištění u Motoroly mu již vypršelo a hrozilo, že bude muset léčbu platit sám. Jednalo se o částku 2 miliony dolarů, což byly náklady na léčbu, kterou

²⁶ ARMSTRONG, L.; JENKINS, S. *Návrat do života*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2002. ISBN 80-7254-257-5. Str. 68

²⁷ ARMSTRONG, L.; JENKINS, S. *Návrat do života*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2002. ISBN 80-7254-257-5. Str. 71

²⁸ ARMSTRONG, L.; JENKINS, S. *Návrat do života*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2002. ISBN 80-7254-257-5. Str. 81

poskytovatel pojištění odmítal zaplatit. Jak tedy Lance vyřešil své pojištění? Opravdu elegantně, ale nebylo to jen jeho zásluhou. Kamarád Bill Stapleton si stále dělal starosti s pojištěním, až jednoho dne zavolał Miku Parnellovi, výkonnému řediteli firmy Oakley (Tato společnost byla jednou z několika sponzorských firem, které se za Lance postavily v době spojené s nemocí.) a zeptal se, zda by mohl nějak pomoci. Dostal odpověď, že pojištění zařídí. Zde bych rád uvedl, jak důležitá byla a je soudržnost mezi cyklistickými přáteli a lidmi spojených se silniční cyklistikou. Bez nich by tato žijící legenda možná nedosáhla na žádné ze svých sedmi triumfů na Tour. Jak tehdy Mike Parnell zajistil pojištění je vskutku dojemné, usudte sami: „Mike Parnell zvedl telefon a zavolał poskytovatele. Informoval ho, že pokud neuhradí léčbu, celá jeho firma od něj přejde jinam. „Uhradte to,“ vyzval ho. Poskytovatel se stále vzpíral. „Myslím, že nerozumíte tomu, co jsem vám právě řekl,“ zdůraznil Mike. Vyhověli mu.“²⁹ Lance svůj vděk vyjádřil slovy: „Po celý zbytek života se budu snažit patřičně vyjadřovat, jak moc to pro mě znamenalo, a zůstanu sportovcem firem Oakley, Nike a Giro, dokud budu žít.“³⁰ Není mnoho společností, které by za svého sponzorovaného sportovce takto bojovalo a dostalo se jim podobného slovního ocenění.

Otázkou zůstává, zda Lance Armstrong dosáhl, čeho dosáhl proto, jaký on sám je, jak velké zastoupení vlivu měla samotná láska k silniční cyklistice a zda jeho pozdější úspěchy, ač byly dosaženy obrovskou vůlí a vytrvalostí, byly způsobeny právě překonáním zákeřné nemoci. Lance tvrdí, že díky rakovině se z něj stal jiný člověk a bolest vnímá jinak. Pokud však budeme objektivní, ještě před konstatováním nemoci se stal mistrem světa a než se začal specializovat na silniční cyklistiku, patřil mezi užší špičku plavců a triatlonistů v USA. Je však příliš mnoho aspektů, které ovlivňují každého z nás, které to byly v případě Lance Armstronga, ví popravdě pouze on sám.

²⁹ ARMSTRONG, L.; JENKINS, S. *Návrat do života*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2002. ISBN 80-7254-257-5. Str. 112

³⁰ ARMSTRONG, L.; JENKINS, S. *Návrat do života*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2002. ISBN 80-7254-257-5. Str. 112

3.9 Vlastní zkušenosti a názory

Opomenuli-li rané dětství, silniční cyklistice jsem přičichl na základní škole, kdy jsem dostal k narozeninám své první opravdové silniční kolo. Tehdy to byla značka Premier a jednalo se o levnější verzi známé značky Favorit. Vzhledově to bylo pro laiky klasické silniční kolo s berany. Byl jsem z něj tak nadšený, že jsem v jednom kuse brouzдал po silnicích, klidně celý den a domů se vracel pouze na stravu. Občas jsem takto vydržel jezdit až 8 hodin. Tehdy jsem začal závodit sám se sebou a pravidelně si měřil čas na vzdálenost Od značky Kladno ke značce Žilina (obec u Kladna), vzdálenost činila 7 kilometrů. Mým nutkáním bylo stále se zlepšovat.

Zlom nastal na vojně, kde jsem se začal věnovat pětiboji, jehož součástí byla i cyklistika. Jelikož jsem nebyl příliš silově vybaven, zaměřil jsem se pouze na cyklistiku. Svůj první závod v silniční cyklistice jsem ve své kategorii vyhrál a celkově skončil na osmém místě, což bylo pro mě obrovské povzbuzení. Zde jsem poprvé poznal, jak těžká dřina je silniční cyklistika a v závodě si prožil doslova absolutní peklo. Pro začátečníka, jako jsem byl já, bylo udržení se v balíku zkouškou nevyrovnaného boje mezi mými fyzickými možnostmi a psychickou stránkou – vůle nevzdat se. Během své závodní kariéry si nevzpomínám na brutálnější křest nějakým závodem. Pro toto intenzivní emoční namáhání nalezneme odborné vyjádření od cyklistického fyziologa Edmunda Burkeho, který poznamenal, že „Trénink je z 90% fyzická a z 10% duševní záležitost, závod je z 90% duševní a z 10% fyzická záležitost.“³¹ Neměl jsem se závody v cyklistice žádné zkušenosti a jistě vytvářel v obličejí různé grimasy svého utrpení.

S mimikou v obličejové části souvisí má další osobní zkušenost se závody, kdy jsem již po několika letech poctivé dřiny patřil ve středočeském kraji mezi nejlepší ve své kategorii do 30 let na amatérské úrovni. Při Memoriálu Kamila Huňáčka jsem byl v úniku spolu s dvojicí uprchlíků a v každém výjezdu na sobě nenechával znát únavu a po celou dobu měl doslova kamennou tvář. Mezi jednotlivými závodníky totiž panuje obrovský psychický souboj, kdy jakmile jeden vycítí, že druhý je na pokraji svých sil,

³¹ ARMSTRONG, L.; CARMICHAEL, CH.; NYE, P., J. *Cesta k vítězství*. 1. České vydání Vsetín : Altimax, 2005. ISBN 80-86942-02-3. Str. 241

šlápne do pedálů a snaží se svého soka setřást a vzdálit se. Nezapomenu na to, jak na mě v nejstrmějším stoupání závodu se sklonem 19% zakřičel kamarád z týmu CFC Kladno, který jsem reprezentoval slovy „Tak se alespoň tvař, že tě to bolí!“. Na jeho hlášce se na mě podívali moji dva soupeři a já se nezmohl na nic, pro mé kolegy v úniku tak frustrujícího, než vykouzlit naprosto klidný a pohodový úsměv. Soupeři po závodě přiznali, že to v tu chvíli měli chuť zabalit a slézt z kola, že to prostě nebylo normální.

Pokud se někdo domnívá, že silniční cyklistika je jen o tom, kdo vydrží déle jezdit v rychlejším tempu nebo najede za rok více kilometrů, následující řádky ho rychle vyvedou z omylu. Během kariéry závodníka, kdy jsem se stal mistrem Unie amatérských cyklistů (U. A. C.) ve své kategorii a celkovým vítězem této celoroční pohárové soutěže, jsem patřil, co se objemu tréninku týče, mezi tzv. „lajdáky“. Je zvykem mezi cyklisty ptát se navzájem na objem najetých kilometrů, v této statistice jsem byl velmi pozadu za svými vrstevníky. Stále jsem slyšel, jak je to možné, že mám takové výsledky a přitom mám tak málo najetých kilometrů. Tajemství nebylo žádným zajímavým úkazem. Je potřeba mít to v hlavě srovnané, naslouchat svému tělu a snažit se na maximum a to nejen při tréninku. Základem tréninku je jet podle potřeby těla, ale hlavou. Co to znamená? Znamená to pořídit si pulsmetr a v tréninku jet podle své tepové frekvence. To, v jakém pásmu vám určí odborný sportovní lékař, já absolvoval testy v Ústavu tělovýchovného lékařství a funkční diagnostiky 1. LF UK v Praze a mým lékařem byl Doc. MUDr. Zdeněk Vilikus, CSc., jehož rady jsem později převedl do praxe v podobě precizně stanovené tréninkové zátěže. Dále je velmi důležité dát prostor regeneraci a věnovat pozornost všem podstatným vlivům, ať už psychickým či fyzickým, které působí na váš organismus. Během několika let jsem pochopil, jak velký vliv na moji osobu silniční cyklistika měla. Tématu osobního vlivu dávám prostor v diskusi.

4 HYPOTÉZY

Hlavní hypotézy

Hypotéza č. 1

Předpokládám, že maximálně 40% respondentů dbá na správnou životosprávu.

Hypotéza č. 2

Předpokládám, že na minimálně 75% dotázaných, má silniční cyklistika kladný vliv.

Dílčí hypotézy

Hypotéza č. 3

Předpokládám, že nejméně 65% zúčastněných, vždy splní předem stanovené cíle.

Hypotéza č. 4

Předpokládám, že nejméně 70% absolventů průzkumu, vede spokojený život.

5 METODY A POSTUP PRÁCE

5.1 Výčet metod získávání faktů

Z výzkumných metod jsem jako nejvhodnější zvolil anonymní dotazník. Pro tuto volbu jsem se rozhodl vzhledem k dnešní problematice ochrany soukromí a tím pádem i bezproblémové ochoty tento dotazník vyplnit. Dotazník obsahuje otázky osobního charakteru, otázky informativní, psychologické, fyziologické, filtrační a otázky, které mají více alternativ. Otázky a odpovědi jsem volil tak, aby jejich vyplnění nebylo časově náročné a neodradilo respondenty od krátkého zaujetí při vyplňování dotazníku.

Vlastní výzkum formou dotazníků jsem provedl osobně a samostatně. Účastníky výzkumu, jsem vždy seznámil s výzkumem a vysvětlil případné nejasnosti i v průběhu vyplňování dotazníku. Záměrně jsem se snažil respondenty neovlivnit vlastními radami k zisku nežádoucích odpovědí, které by mohly ovlivnit objektivitu výzkumu.

Pro vyplnění více průzkumného materiálu, jsem rozdal bianko dotazníky ve Fit-Centru Stan's Gym, které pravidelně navštěvuji a jehož odpovědným vedoucím je můj dlouholetý kamarád a zároveň člověk, který se podílel jako rozhodčí na několika mezinárodních profesionálních soutěžích v oblasti fitness a bodybuildingu. Zde se totiž doposud konaly hodiny Spinningu, které navštěvuje spousta aktivních cyklistů. Zde jsem také získal své poslední vyplněné dotazníky. Zkusil jsem také vyplnění, formou odesílání dotazníků pomocí internetu. Nedostalo se mi však kladné odezvy. Vzhledem k tomu, že adresy cyklistů amatérské unie má kamarád, který je sportovním ředitelem U. A. C. (Unie amatérských cyklistů), nedoporučil mi tuto cestu vyplnění dotazníků. Důvodů bylo hned několik. Odesílání nevyžádané pošty cyklistům, dřívější špatné zkušenosti s touto metodou (již byl několikrát žádán o tuto formu vyplnění pro výzkum) a nežádoucí poskytnutí e-mail adres.

K vyhodnocení dat jsem zvolil statistickou proceduru a využil výpočetní techniku, zvláště pak program Word.

VÝZKUMNÁ ČÁST

6 VÝZKUM - VLIV SILNIČNÍ CYKLISTIKY NA ČLOVĚKA

6.1 Použitý výběrový soubor

Jako výběrový soubor jsem zvolil několik cyklistů, které znám osobně, ještě z dob, kdy jsem se silniční cyklistice věnoval na závodní úrovni. Jednalo se o členy týmu CFC Kladno, kterého jsem členem, dále několik přátel, se kterými se znám spoustu let a vím, že se silniční cyklistice věnují. Dalšími respondenty, kteří byli osloveni pro tento výzkum, byli návštěvníci hodin Spinningu ve Fit-Centru Stan's Gym, kteří taktéž silniční cyklistice holdují. Rozsah účastníků výzkumu byl v počtu 21 mužů a 4 žen.

6.2 Výsledky výzkumu

Tabulka č. 1

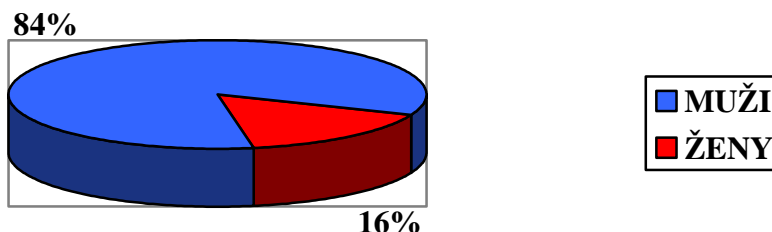
Účastníci výzkumu

Muži	21
Ženy	4
Celkem	25

Z tabulky č. 1 vyplývá, že převážnou většinu účastníků průzkumu zastupují muži a to počtem 21 respondentů oproti 4 respondentům pohlaví ženského. Tento jev je dán tím, že se jako muž pohybují v oblasti silniční cyklistiky více mezi muži. Dalším důvodem je to, že v závodní silniční cyklistice se ženy pohybují v mnohem menším počtu, než muži. Přeci jen atraktivita tohoto sportu více přitahuje muže, než ženy. Tento fakt, je dle mého názoru způsoben mnoha aspekty, které se silniční cyklistikou souvisí a ještě budou připomenuty v následujících výsledcích výzkumu.

Graf č. 1

Procentuální zastoupení mužů a žen



Graf č. 1 znázorňuje procentuální zastoupení mužů a žen mezi účastníky průzkumu. Z grafu j vyplývá, že muži jednoznačně dominují v počtu 84% respondentů, oproti pouhým 16% žen zapojených do výzkumu. Průzkumem bylo zjištěno, že mezi výsledky odpovědí mužů a žen nejsou žádné markantní rozdíly. Díky tomuto faktu nebylo třeba dále hledat respondenty pro výzkum a mohly být využity vyplněné dotazníky, získané od žen.

Tabulka č. 2

Počet účastníků	Nejmladší	Nejstarší	Věkový průměr
25	20 let	61 let	36 let

Do tabulky č. 2 je převedena informativní otázka č. 1, ve které byli účastníci průzkumu dotázáni na svůj věk. Touto informační otázkou byl zjištěn věk nejmladšího respondenta, který činil 20 let oproti nejstaršímu, který uvedl věk 61. Z čehož usuzuji, že cyklistika není problémem, ani v pokročilejším věku. Jak již bylo výše uvedeno, cyklistika je po plavání druhý energeticky nejnáročnější sport. Zatěžuje ve velké míře dolní končetiny, které patří mezi největší svalové partie našeho těla, ale hlavní výhodou je, komplexní zátěž organismu. Díky komplexní zátěži oběhového systému se také

předchází ukládání tuků a ostatních nežádoucích prvků na místech, kde nejsou žádoucí. Pro zajímavost uvádím, že nejstarší respondent je ve výborné kondici a z jeho celkových výsledků vyplynulo, že po fyzické i psychické stránce je velmi spokojen a užívá si pevného zdraví.

Tabulka č. 3

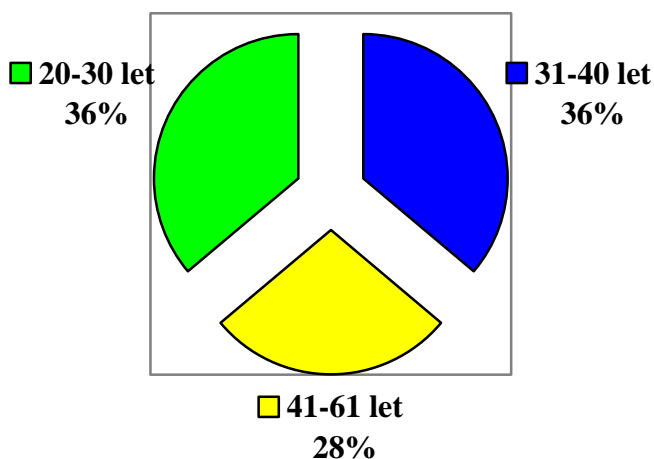
Rozložení věkových kategorií účastníků výzkumu

Věková kategorie	20-30 let	31-40 let	41-61 let
Počet	9	9	7
Počet v %	36	36	28

Tabulka č. 3 představuje rozložení věkových kategorií od nejproduktivnější (20-30 let), přes zralá léta (31-40 let), až po začínající seniory (41-61 let). Aniž by to bylo cíleně vedeno, bylo dosaženo ideálního rozložení počtu účastníků na jednotlivou kategorii. Z čehož lze opětovně vyvodit produktivitu silniční cyklistiky v každém věku. Přípomínkou může být počet respondentů, zúčastněných v průzkumu, avšak s přihlédnutím k osobním zkušenostem s tímto sportem, mi nezbyvá, než tento fakt potvrdit.

Graf č. 2

Rozložení věkových kategorií



Z grafu č. 2 lze vyčíst téměř rovnoměrné rozložení jednotlivých věkových kategorií účastníků výzkumu. Tento graf je uveden pro vizuální představu procentuálního zastoupení zde uvedených kategorií.

Tabulka č. 4

Uveďte váš rodinný stav (svobodný/á, ženatý/vdaná, rozvedený/á) a počet dětí.

Rodinný stav	Svobodný	Ženatý / Vdaná	Rozvedený / á	Nevyplnil
Počet	12	12	0	1
S dětmi	1	12	0	1
Bez dětí	11	0	0	0

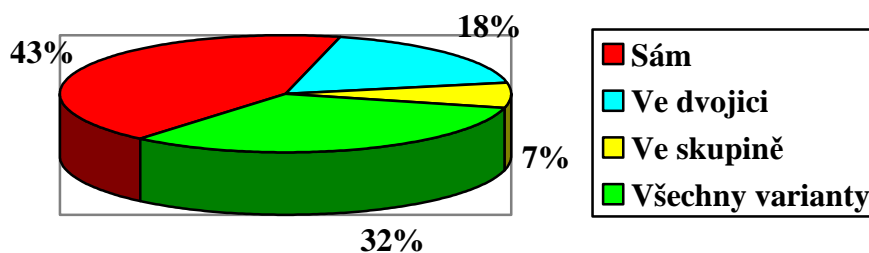
Tabulka č. 4 pro mě byla opravdovým překvapením. Vyhodnocením otázky č. 1, zaměřené na psychologický dopad silniční cyklistiky na člověka, kde zájmem výzkumu bylo zjištění věku, rodinného stavu a počtu dětí, bylo dosaženo opravdu zajímavého

faktu. Z 25 oslovených respondentů 1 účastník nevyplnil kolonku rodinného stavu, ale uvedl, že má jedno dítě. Respondenti se v počtu svobodných a ženatých/vdaných, rozdělili přesně na dvě poloviny počtem 12 a 12 účastníků. Pokud se však zaměříme na kolonky s dětmi a bez dětí, naskytne se nám pohled na již zmiňovanou zajímavost. Všichni zadaní totiž mají děti, což je 100%! Oproti tomu 92% svobodných je bez dětí a pouze jeden svobodný muž má 1 dítě. Po osobním dotázání jsem zjistil, že má již stanovený termín svatby, což znamená, že bychom mohli relativní zastoupení svobodných bez dětí, stanovit opět na 100%, což je velmi zajímavé.

Dílčím závěrem otázky č. 1, zaměřené na psychologickou stránku vlivu silniční cyklistiky na člověka, je překvapivě jednoznačně kladný vliv na soudržnost rodiny mezi již zadanými. Z této otázky však lze zároveň vyvodit fakt, že jelikož všichni svobodní jsou bez dětí, dalo by se argumentovat záporným vlivem cyklistiky na udržení vztahu. Nedostatkem této otázky je neúplná informace ohledně rodinného stavu, kde mělo být ještě uvedeno, zda je dotyčný/á zadaný/á či nikoliv.

Graf č. 3

Jakou formu tréninku preferujete?



Tabulka č. 5

Jakou formu tréninku preferujete?

Preferovaná forma tréninku	Sám	Ve dvojici	Ve skupině	Všechny varianty
Absolutní četnost	12	5	2	9
Relativní četnost (%)	43	18	7	32

Na grafu č. 3 a tabulce č. 5, je znázorněna druhá alternativní otázka, zaměřená na psychologickou stránku vlivu, která ukazuje, jakou formu tréninku účastníci výzkumu preferují. Zde počet jednotlivých odpovědí mohl překročit počet respondentů, což je důsledkem, již zmiňované formy předložené otázky, kdy má každý účastník možnost, zvolit jednu nebo více odpovědí najednou. Z grafického znázornění je patrná individuální stránka silniční cyklistiky, kdy je pro ideální trénink zapotřebí vlastního tempa, které má každý z nás na jiné úrovni a tudíž využití osamocenému tréninku. Na druhou stranu celých 57 % respondentů, preferuje jízdu ve dvojici, ve skupině či využívá možnost tréninku ve všech variacích. Tato získaná procenta poukazují nutnost kolektivní spolupráce v cyklistice, kdy se cyklisté navzájem vyhecují k vyššímu výkonu, než při samostatném tréninku. Nutno podotknout, že pro ideální trénink ve dvojici je zapotřebí, aby byli oba cyklisté na přibližně stejné výkonnosti.

Ne nadarmo se říká, že v dnešní náročnosti profesionální cyklistiky a závodů vůbec, by například vítěz Tour de France, nedokázal vyhrát bez pomoci svého týmu, na což upozorňuje každý opravdový šampion tohoto závodu. Z čehož lze jednoznačně usoudit kladný vliv na soudržnost v týmu a to samé bychom mohli konstatovat o rodině, samozřejmě v uvozovkách. Do jisté míry bychom mohli zařadit rodinu a tým cyklistů

do jednoho společenství, na které poukazuje již zmiňovaný údaj mezi svobodnými a zadanými respondenty výzkumu.

Tabulka č. 6

Uved'te počet najetých kilometrů za rok.

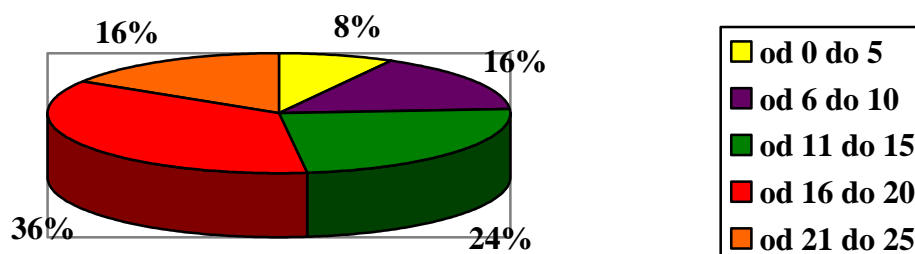
Počet kilometrů	Do 999	Od 1000 do 4000	Od 6000 do 19000
Počet respondentů	6	9	10
Respondenti v %	24	36	40
Průměr km na osobu	413	2311	10920

Tabulka č. 6 představuje druhou informativní otázku, zaměřenou na výkonnost jednotlivých respondentů v počtu ujetých kilometrů za rok. Výkonnostní kategorie jsem rozdělil do třech kategorií. První kategorie má nejmenší zastoupení a mohu konstatovat, že je složena pouze z víkendových rekreačních cyklistů. Musím zde upozornit na velmi pravděpodobnou chybu jednoho respondenta, při vyplnění dotazníku a tím možného ovlivnění části výzkumu. Do kolonky počet najetých kilometrů za rok uvedl pouze 180 km, ač trénuje 19x za měsíc, ani počet 3 tréninků za týden neodpovídá uvedenému počtu 180 km za rok. Z čehož lze usoudit, že dotyčný nedopsal nějakou tu nulu za číslici 180 a měl by být tím pádem zařazen do kategorie vyšší výkonnosti. S ohledem na autentičnost výzkumu jsem ho však ponechal v nejslabší kategorii s počtem jím uvedeným počtem km za rok. Tímto faktem vznikl relativně velmi nízký počet km na osobu a rok v první kategorii. Druhá kategorie od 1000 do 4000 km za rok je již v početnějším zastoupení 9 respondentů (36%), což lehce překračuje jednu třetinu účastníků průzkumu. Nejpočetnější v počtu 10 respondentů (40%) je nejvýkonnější kategorie, kterou tvoří cyklisté, kteří ročně zvládnou porci mezi 6000 až 19000 kilometry. Tuto kategorii by zřejmě rozšířil nepřesně uvedený dotazník výše uvedeného

respondenta. Z tabulky lze vyvodit, že se zvyšujícím počtem km se také zvyšuje zastoupení v jednotlivé kategorii, ale tento údaj není pro výzkum příliš důležitý. Z této dílčí části výzkumu lze vyvodit poznatek nutnosti osobní účasti, při vyplňování předloženého dotazníku a tím předcházení nepřesnosti a možného ovlivnění výzkumu.

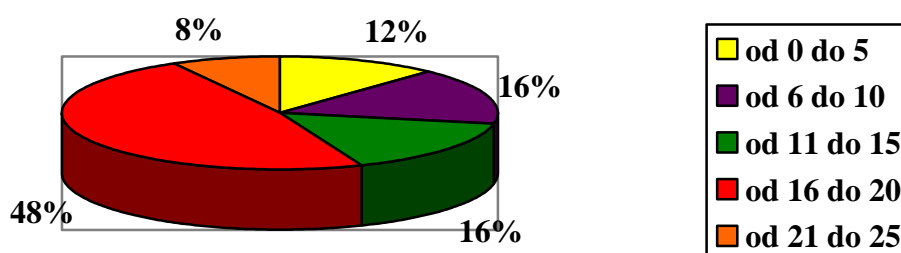
Graf č. 4

Kolik dní v měsíci trénujete - původní otázka



Graf č. 5

Kolik dní v měsíci trénujete - kontrolní otázka

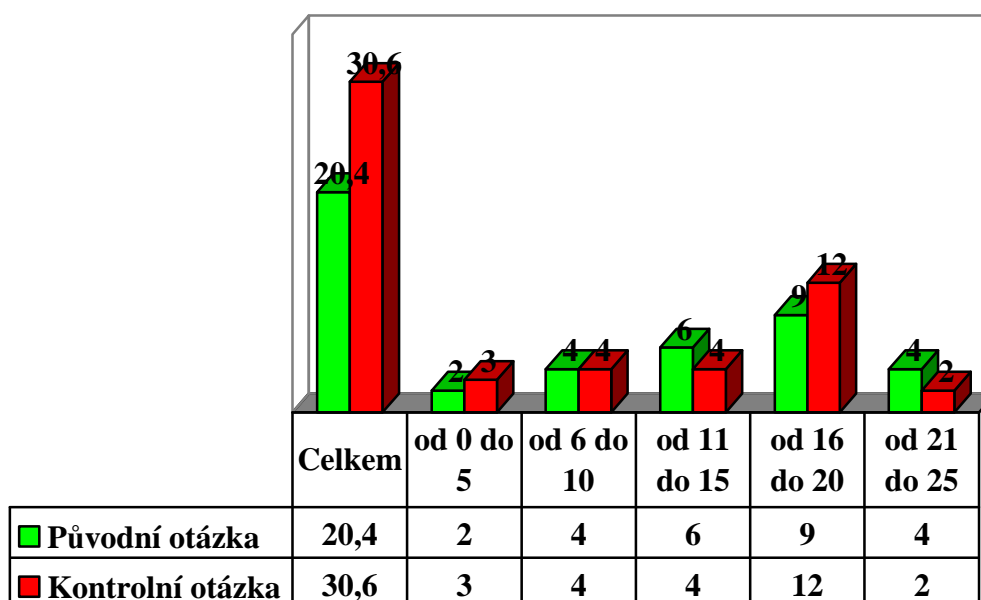


Z grafů lze vyčíst rozdíly mezi původní otázkou č. 1, zaměřenou na fyziologickou stránku vlivu (horní graf č. 4) a kontrolní otázkou č. 2, se stejným zaměřením (spodní graf č. 5), kde počet tréninků za týden byl převeden do počtu

tréninků za měsíc. Z těchto otázek však lze vyvodit i psychologickou otázku o důvěryhodnosti respondentů výzkumu. Vzhledem k lehce povolené odchylce lze konstatovat, že respondenti odpovídali velmi věrohodně, s částečnou odchylkou v podobě nejvyššího počtu tréninků za měsíc. Toto zjištění však není podstatné, jelikož ve fázi mnoha tréninkových dnů za měsíc si vždy tělo řekne o odpočinek v podobě přibližně jednoho, případně dvou dnů po sobě. Z čehož lze jednoznačně vyvodit tento procentuálně dvojnásobný nárůst kategorie, který ač může vypadat nevěrohodně, nezakládá se tolik na realitě. Tato odchylka je dle mého názoru způsobena daným převodem tréninků za týden na trénink za měsíc. Pro ještě lepší představu odlišnosti původní a kontrolní otázky uvádím ještě následující graf č. 6, kde jsou jednotlivé odpovědi představeny vedle sebe. Pro určitou část z vás může být tento graf vhodnější, než grafy č. 4 a č. 5 uvedené výše.

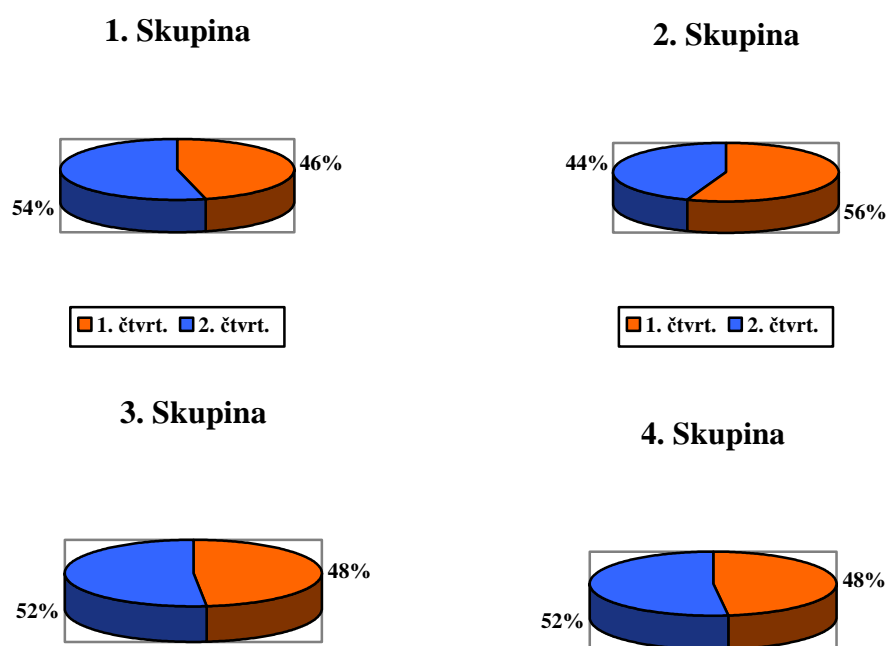
Graf č. 6

Jak často trénujete za měsíc? - Porovnání



Ze zjištěných faktů lze vyvodit, že účastníci výzkumu odpovídali pravdivě. Jednotlivé kategorie, v převodu mezi tréninky za týden na tréninky na měsíc, nevykazují vzájemné výrazné odchylky. Tohoto výsledku jsem dosáhl vždy sečtením na sebe po sobě následujících kategorií. Součet dvou po sobě jdoucích kategorií by měl být shodný, při sečtení jak v původní, tak kontrolní otázce. Z čehož lze usuzovat důvěryhodnost uvedených odpovědí respondentů. Pro ukázkou výpočtu věrohodnosti jsem zhotovil následující čtyři grafy, které potvrzují mé výpočty a uvádí je do grafické podoby.

Grafy č. 7, 8, 9 a 10



Pokud sečteme vždy dvě následující skupiny jdoucí po sobě v původní otázce (modrá 54% + 44%) a po té to samé uděláme v kontrolní otázce (oranžová 46% + 56%), měla by nám vyjít hodnota 100% (98% a 102%), pokud respondenti odpověděli pravdu. Čím se výsledek vzdaluje snížením (98%) nebo zvýšením (102%) procentuální hodnoty, tím je věrohodnost respondentů horší. Názorná ukázkou dvou po sobě jdoucích skupin

ukazuje odchylku pouze 2%, což je dle mého názoru opravdu vynikající výsledek věrohodnosti respondentů. Z dílčích závěrů mohu konstatovat velice příznivý vliv silniční cyklistiky na psychologickou stránku člověka v oblasti důvěryhodnosti.

Tématu důvěryhodnosti a současně psychologické stránce vlivu silniční cyklistiky na člověka, se přímo věnovala psychologická otázka č. 15, kde byli respondenti dotázáni, zda důvěřují svým cyklistickým přátelům.

Tabulka č. 7

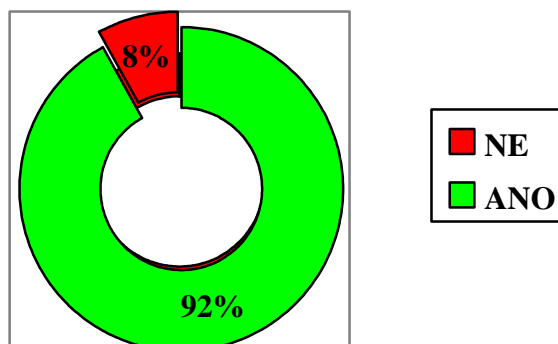
Důvěřujete svým cyklistickým přátelům?

Odpověď	Počet	V %
Ano	12	48
Spíše ano	11	44
Spíše ne	1	4
Ne	0	0
Ano (někdy)	1	4

Z tabulky č. 7 jasně vyplývá, že takřka polovina (48%) dotázaných svým cyklistickým přátelům důvěřuje a dalších 44% spíše důvěřuje. V součtu mohu konstatovat, téměř většina 92% respondentů důvěřuje svým cyklistickým přátelům. Pokud bych přiřadil jednoho respondenta, který odpověděl „ano“ s dodatkem někdy, výsledný počet by byl 96%, což si myslím, že je velmi kladný jev, co se psychologické stránky osobnosti týče. Jeden dotázaný odpověděl záporně s tím, že spíše nedůvěřuje.

Graf č. 11

Splníte vždy předem stanovené cíle?



Na psychologickou otázku č. 15, zda splní vždy předem stanovené cíle, odpovídali respondenti tak, jak ukazuje graf č. 11. Z 25 respondentů pouze 2 (8%) odpověděli záporně a celkem 23 z nich, což je úctyhodných 92%, odpovědělo kladně. V tomto ohledu je vidět kladný vliv silniční cyklistiky na člověka, který je dle mého názoru způsoben nutností dlouhodobého tréninku a potřebné vytrvalosti, pokud chce jednotlivec vykazovat kvalitní výsledky v tomto sportu.

Tabulka č. 8

Jak snášíte stres v pelotonu? Jak jste na tom s nervozitou?

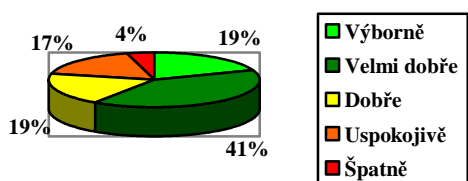
Odpověď	1	2	3	4	5
Jak snášíte stres v pelotonu	7	7	4	4	1
Jak jste na tom s nervozitou	2	12	5	4	1

Tabulka č. 8 představuje odpovědi na psychologické otázky č. 4 (Jak snášíte stres v pelotonu?) a psychologickou otázku č. 13 (Jak jste na tom s nervozitou?).

V otázce zabývající se stresem v pelotonu chybí 2 odpovědi, což je dle mého názoru způsobeno tím, že respondenti nejedí závody, tudíž tuto otázku nevyplnili. V otázce ohledně nervozity je pouze 24 odpovědí, jak znázorňuje tabulka č. 8, protože jeden účastník výzkumu odpověděl za 5, ale dodal, že pouze při závodech, tudíž nebyla jeho odpověď do této tabulky zařazena. Dle výsledků odpovědí, je patrný značný nápor na nervovou soustavu jezdců při závodech v silniční cyklistice.

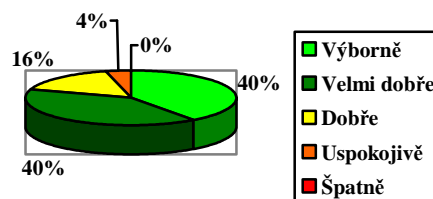
Graf č. 12

Stres v pelotonu a osobní nervozita



Graf č. 13

Jak se cítíte po psychické stránce?



Převědeme-li tabulku osobní nervozity se stresem v pelotonu do grafu (graf č. 12) a postavíme ji vedle sebe s grafem psychologické otázky č. 3 „Jak se cítíte po psychické stránce?“ (graf č. 13), je patrné, že ve výsledcích stresu a nervozity respondenti pokulhávají, po psychické stránce respondenti naopak dominují a vykazují velmi kladná data. Toto zjištění však pouze potvrzuje náročnost na psychiku jednotlivce, při závodech v silniční cyklistice.

Tabulka č. 9 Vedete spokojený život?

Odpověď	Počet	V %
Ano	18	72
Spíše ano	6	24
Spíše ne	1	4
Ne	0	0

S pocity po psychické stránce, úzce souvisí tabulka č. 9, která představuje výsledky psychologické otázky č. 11 (Vedete spokojený život?). Často se říká, že cyklistika a projížďky v přírodě jsou balzámem na duši, a výsledky výzkumu to pouze potvrdily. Prožívání spokojeného života potvrdilo 72% (v počtu 18) respondentů a dalších 24% (tj. 6 respondentů) se přiklání také k vedení spokojeného života, s jistými výhradami. Pouze jeden respondent (tj. 4%) uvedl, že spokojený život spíše nevede. Pro úplnost výzkumu dodávám, že dotyčný také uvádí příznivý vliv silniční cyklistiky na jeho osobu, ale nemá tolik času pro tento sport, jak by si on sám představoval. Také dodal, že dříve jezdil více a vedl velmi spokojený život.

Tabulka č. 10

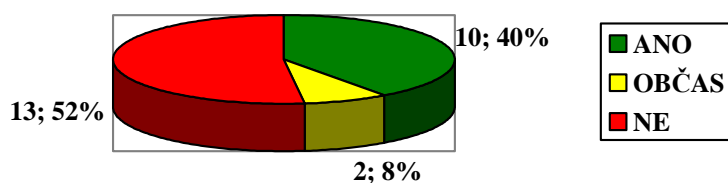
Kouříte?

Odpověď	Absolutní četnost	Relativní četnost (%)
Ano	2	8
Ne	20	84
Občas	2	8

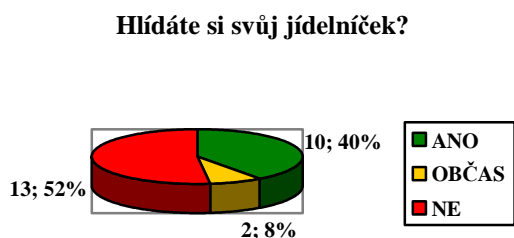
Výsledky fyziologické otázky č. 6 znázorněné v tabulce č. 10, jsem byl ohromen v negativním slova smyslu. Nikdy bych si nemyslel, že budou v dnešní době cyklisté kouřit a pokud ano, tak maximálně jeden ze sta. Získaná fakta jsou opravdu zarážející, výzkumem bylo zjištěno, že 8% dotázaných kouří a 8% kouří občas, což dává v součtu 16% kuřáků. Tento výsledek mě dosti zklamal a v žádném případě jsem ho nepředpokládal.

Graf č. 14

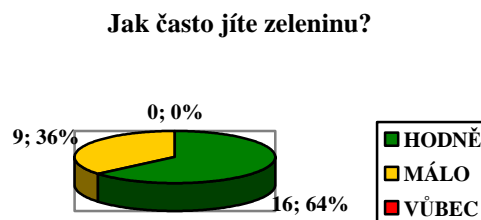
Hlídáte si svůj jídelníček?



Jak je z grafu č. 14 zřejmé, větší podíl dotázaných (13, tj. 52%) si svůj jídelníček nehlídá. Respondenti měli možnost odpovědi ano a ne. Dva však byli nerozhodní a přesto, že jeden uvedl kolonku ano a druhý kolonku ne, oba přidali nějaký dodatek. V kolonce ano bylo uvedeno „občas“ a v kolonce ne „snažím se“. Z tohoto důvodu jsem byl nucen v grafickém znázornění vytvořit ještě třetí možnost odpovědí, kam jsem tyto dva respondenty, jejichž procentuální zastoupení činilo 8%, zařadil. Slabší polovina v počtu 10, tj. 40% si svůj jídelníček hlídá.

Graf č. 15**Graf č. 16**

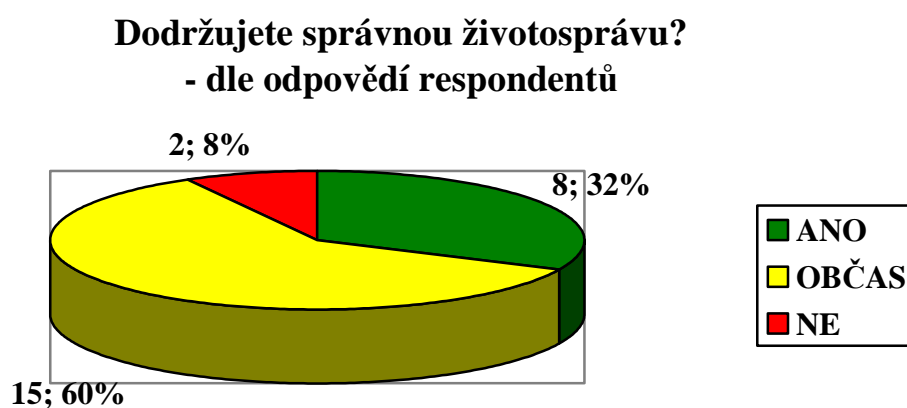
Na grafu č. 16 je znázorněna absolutní převaha v počtu 22 respondentů (88%), dodržujících pitný režim, oproti pouhým třem (12%), kteří pitnému režimu nepřisuzují vážnou důležitost. Z porovnání těchto dvou grafů je zřejmé, že cyklisté věnují pozornost spíše pitnému režimu, než svému jídelníčku (graf č. 15). Toto zjištění mě příliš nepřekvapilo, protože jako bývalý závodník vím, jak nutné je dodržování pitného režimu při závodech a tréninku. Lance Armstrong to napsal velmi výstižně v jedné ze svých knih. „Především je nutno zabránit dehydrataci. To znamená během namáhavé jízdy pít zhruba 0,3 litru každých 20 minut a při jízdách trvajících více než hodinu s sebou mít nějaký sportovní nápoj. Po intenzivním tréninku byste měli pokračovat v pití ovocných šťáv nebo sportovních nápojů, které pomůžou udržet elektrolyty v rovnováze.“³²

Graf č. 17**Graf č. 18**

³² ARMSTRONG, L.; CARMICHAEL, CH.; NYE, P., J. *Cesta k vítězství*. 1. České vydání Vsetín : Altimax, 2005. ISBN 80-86942-02-3.

Z grafického znázornění je patrná převaha konzumentů ovoce (graf č. 17) a zeleniny (graf č. 18). Nejen, že je patrná převaha těch, kteří konzumují ovoce (14, tj. 56%) a zeleninu hodně (16, tj. 64%), ale zbývající počet doplnili občasní konzumenti ovoce a zeleniny 44% resp. 36%. Respondenti měli na výběr ze tří možností odpovědí a kladný vliv cyklistiky na fyziologickou stránku člověka, bych zde vyzdvihl nulovým zastoupením těch, kteří ovoce či zeleninu nekonzumují vůbec.

Graf č. 19



Graf č. 20



Graf č. 19 znázorňuje procentuální zastoupení mezi těmi, kteří zdravou výživu dodržují, kteří ne a těmi, co zdravou výživu dodržují občas, dle výsledků, které v dotazníku zodpověděli respondenti výzkumu. Oproti tomu graf č. 20 znázorňuje výsledky po sečtení jednotlivých otázek, zaměřených na fyziologickou stránku vlivu silniční cyklistiky na člověka dle výzkumu. Počty a procenta jsem získal sečtením jednotlivých otázek směřujících k fyziologické stránce výzkumu, kdy odpovědi ano, ne, občas (málo), jsem třídil tak, jak je prospěšné pro lidský organismus. Například pokud odpověď na otázku zda respondent kouří, zněla „Ano“, byla odpověď zařazena do negativní složky – „Ne“, v otázce – Dodržujete správnou životosprávu, dle výsledků výzkumu. Graf je výsledkem sečtení jednotlivých otázek: jak často jíte ovoce, jak často jíte zeleninu, kouříte, pijete alkohol, dodržujete pitný režim a hlídáte si svůj jídelníček. Celkem 150 odpovědí, po odečtení jedné nevyplněné (Kouříte?) 149 odpovědí. Dle grafu je zřetelná převaha respondentů, kteří správnou životosprávu dodržují a to 57%, následují ti, co se o to snaží v zastoupení 26% a pouhých 17% správnou životosprávu nedodržuje.

Tabulka č. 11

Jak se cítíte po fyzické stránce? Jak se cítíte po psychické stránce?

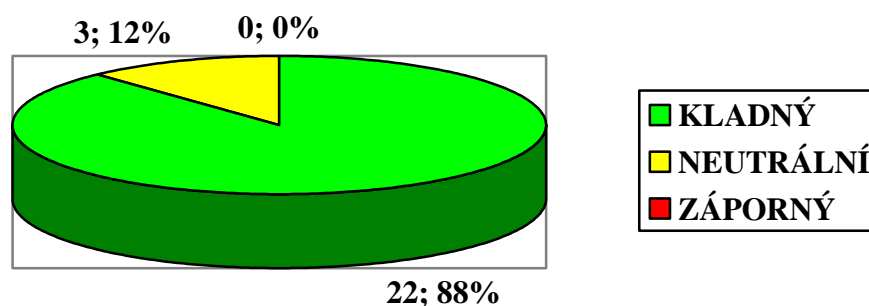
Odpověď	1	2	3	4	5
Jak se cítíte po psychické stránce	10	10	4	1	0
Jak se cítíte po fyzické stránce	11	9	5	0	0

Z tabulky č. 11 je patrný kladný vliv silniční cyklistiky na člověka dle toho, jak odpověděli respondenti, že se cítí po fyzické a psychické stránce. Respondenti

odpovídali stejně jako při známkování ve škole, kdy číslice 1 je nejlepší a číslice 5 nejhorší. Pokud bychom tabulku převedli do grafu a rozdělili odpovědi 1+2 do kladného, 3 do neutrálního a 4+5 do záporného vlivu, vypadal by tak, jako na grafu č. 22. Pro srovnání dodávám nejprve stejný graf (graf č. 21), dle odpovědí respondentů na otázku č. 8 „Jaký vliv má na vás silniční cyklistika“.

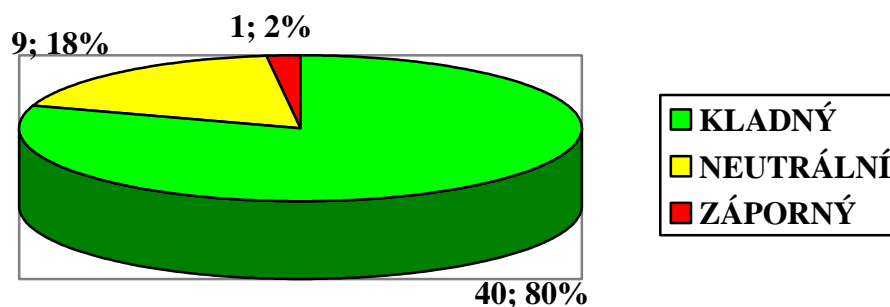
Graf č. 21

Vliv silniční cyklistiky na člověka - dle odpovědí respondentů



Graf č. 22

Vliv silniční cyklistiky na člověka - dle výzkumu



K výsledkům grafu č. 22 je zapotřebí dodat, že ač je zde dvouprocentní zastoupení záporného vlivu, nelze jednoznačně dokázat, že i ti, kteří do této kategorie

spadají, mohou vlivem cyklistiky vykazovat lepší výsledky, než by vykazovali bez provozování tohoto sportu a naopak. Pro lepší zjištění vlivu silniční cyklistiky na člověka by bylo třeba podrobnějšího a rozsáhlejšího výzkumu, než je možný uskutečnit prostřednictvím bakalářské práce. Je nutné se také zamyslet nad tím, jak dalece jsou průkazné výsledky tohoto výzkumu, pokud byly provedeny na tomto malém počtu respondentů.

7 DISKUSE

7.1 Verifikace hypotéz

Hlavní hypotézy

Hypotéza č. 1

Předpokládám, že maximálně 40% respondentů dbá na správnou životosprávu.

Výzkumem bylo zjištěno, že plných 57% účastníků výzkumu dodržuje správnou životosprávu, přes tvrzení respondentů, kteří sami odpovídali na stejně položenou otázku, v počtu 32%. Výsledky výzkumu v tomto případě převýšily můj původní maximální odhad o 17%. Hypotéza č. 1 se nepotvrdila.

Hypotéza č. 3

Předpokládám, že na minimálně 75% dotázaných, má silniční cyklistika kladný vliv.

V tomto případě se hypotéza potvrdila a mé odhady byly pouze o 5% menší. Výzkum potvrdil kladný vliv silniční cyklistiky na 80% respondentů. Sami účastníci výzkumu, v otázce „Jaký vliv má na vás silniční cyklistika?“, uvedli kladný vliv dokonce z 88%.

Vedlejší hypotézy

Hypotéza č. 2

Předpokládám, že nejméně 65% zúčastněných, vždy splní předem stanovené cíle.

Zde byly mé předpoklady mnohem více převýšeny. Výsledky výzkumu potvrdily, že dle vyplněných dotazníků, těžko uvěřitelných 92% dotázaných, vždy splní předem stanovené cíle. Tato hypotéza se potvrdila, avšak mé odhady byly převýšeny a to o nečekaných 27%.

Hypotéza č. 4

Předpokládám, že nejméně 70% absolventů průzkumu, vede spokojený život.

U hypotézy č. 4 odhady ukázaly, že 72% respondentů vede spokojený život a dalších 24% uvedlo, že vede spíše spokojený život. Můj původní odhad byl téměř přesný a byl překročen pouze o 2%, proto mohu konstatovat, že hypotéza č. 4 se potvrdila.

7.2 Nedostatky výzkumu

Mezi nedostatky výzkumu bych zařadil nedostatečný počet respondentů. Tento nedostatek byl zapříčiněn výzkumem mimo období závodů v silniční cyklistice, z tohoto důvodu nebylo možné získat vyšší počet účastníků.

U některých otázek nedošlo k jejich vyplnění, což považuji také za chybu, avšak vzhledem k povaze dotazníku (anonymní), nebylo vhodné s každým respondentem vyplnit dotazník formou osobního pohovoru.

Mezi nedostatky výzkumu musím také zařadit svoji vlastní nezkušenost s podobnou formou výzkumu a vlastně výzkumu, jako takového vůbec.

7.3 Úspěchy výzkumu

Mezi jednoznačné úspěchy tohoto výzkumu bych zařadil mé osobní vyhodnocení samotné praktické části. Vzhledem k nulovým zkušenostem v grafickém provádění a počáteční neznalosti v tomto směru, považuji osobní soubor s grafy za vítězný.

Dalším úspěchem, který mě během výzkumu potěšil, byla ochota a téměř příkladné vyplnění dotazníků ze strany cyklistů.

7.4 Hodnocení poznatků

Příjemným zjištěním, byl výsledek hlavní hypotézy, která se týkala dodržování správné životosprávy. Z vlastních zkušeností mohu potvrdit, že v době aktivního závodění v silniční cyklistice, jsem mimo večerů před závody a ranních hodin, před samotným závodem, na stravu nikterak nehleděl. I přes toto nedodržování jsem díky tvrdému a pravidelnému tréninku dosahoval vynikajících výsledků. Dopřával jsem si, co jsem chtěl k jídlu a váha mi ani tak nekolísala. Proto jsem byl ohromen výsledky výzkumu, které dokázaly, že plných 57% respondentů správnou životosprávu dodržuje a navíc dalších 26% se o to snaží. Výzkum mi však také ukázal, že ač jsem si tehdy myslel, že správnou životosprávu nedodržuji, mohl jsem ji mít již v sobě zafixovanou, jako běžný jídelníček. Dle tvrzení respondentů totiž dodržuje správnou životosprávu pouze 32%, avšak získaná data potvrzují již zmiňovaných 57%, což je takřka dvojnásobek hodnoty, uvedené účastníky výzkumu. Z tohoto faktu lze usoudit, že cyklisté berou základy životosprávy jako samozřejmost a teprve jejich precizní dodržování, za správnou životosprávu.

Některé odpovědi mě velmi nemile překvapily, jako například otázka ohledně kouření. Nikdy bych si nemyslel, že v dnešní době, kdy je informovanost veřejnosti, díky internetu a jiným médiím na tak vysoké úrovni, budou cyklisté kouřit. Ano, pokud někdo ujede ročně 250 kilometrů, není považován za cyklistu, ale u někoho, kdo zvládá ročně distanc 2000 kilometrů, bych to opravdu neočekával. Raritou výzkumu byl cyklista, který kouří občas a jeho roční distanc je 15 tisíc kilometrů. Sám moc dobře vím, že ujet dvě tisícovky kilometrů už zabere nějaký čas, co teprve 15 tisíc a dusit plíce kouřením, při této porci kilometrů je dle mého názoru naprostá alfa a omega.

Sám za sebe mohu říci, že silniční cyklistika měla na moji osobu velmi kladný vliv jak po fyzické, tak zejména po psychické stránce. Díky vytrvalosti a pílí, která je v cyklistice nutností, jsem i v osobním životě přehodnotil některé priority a žebříček hodnot.

8 ZÁVĚRY

1) Vzhledem k přihlédnutí, že tento výzkum byla má premiéra, hodnotím postupnou získaných poznatků kladně. Ač měl výzkum a způsob získávání poznatků nedostatky, výsledná obdržená data jsou dle dostupných možností, na odpovídající úrovni. Co jsem ztrácel v odborném pohledu, snažil jsem se vynahradit pilným a svědomitým vyhodnocením výzkumu. Výsledky výzkumu mohly ovlivnit mé vlastní nedostatky, chybně položené otázky, ale také nepravdivě uvedené údaje v dotaznících. Některé nejasnosti při vyplnění dotazníků, byly na místě, osobně konzultovány formou rozhovoru s účastníky výzkumu.

2) Popis fenoménu silniční cyklistiky, materiálů s příslušenstvím a analýza závodu Tour de France byla pro mě příjemným osvěžením vlastních znalostí a vzpomínek na období závodní kariéry. Vzhledem k velkému počtu dostupné literatury, spojené se silniční cyklistikou, jsem mezi knihami často nacházel rozpory v informacích, týkajících se například historie tohoto sportu. Z internetu byly čerpány zejména ilustrační obrázky, jelikož obsah dat není často na odpovídající a věrohodné úrovni.

3) Názory závodníků na vliv silniční cyklistiky na člověka a jejich vlastní dodržování správné životosprávy hodnotím s rozpaky. Některé výsledky předčily má kladná očekávání, u jiných jsem naopak nevěřicně krotit hlavou. V samotném dodržování správné životosprávy jsou na tom cyklisté velmi dobře a výzkum potvrzuje i kladný vliv silniční cyklistiky na účastníky výzkumu. Tento výsledek potvrzují i odpovědi respondentů na stejně položenou otázku. Vedlejší hypotézy taktéž poukazují na příznivý vliv silniční cyklistiky, dle odpovědí účastníků výzkumu převážná většina vede spokojený život a 92% z nich vždy splní předem stanovené cíle. Tento fakt ovšem nelze z tohoto výzkumu jednoznačně prokázat, jelikož je založen na důvěře při vyplňování dotazníků.

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. ARMSTRONG, L.; CARMICHAEL, CH.; NYE, P., J. *Cesta k vítězství*. 1. České vydání Vsetín : Altimax, 2005. ISBN 80-86942-02-3.
2. ARMSTRONG, L.; JENKINS, S. *Každá vteřina se počítá*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2004. ISBN 80-7254-504-3.
3. ARMSTRONG, L.; JENKINS, S. *Návrat do života*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2002. ISBN 80-7254-257-5.
4. ARMSTRONG-KELLY, L.; RODGERS, J. *Zrození šampiona*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2005. ISBN 80-7254-682-1.
5. BAAL, D. *Tour de France: sny a skutečnost*. 1. České vydání Vsetín : ALTIMAX, 2005. ISBN 80-86942-03-1.
6. BALLESTER, P.; WALSH, D. *Tajemství Lance Armstronga*. 1. České vydání Praha : Olympia, 2005. ISBN 80-7033-901-2.
7. CARMICHAEL, CH.; RUTBERG, J. *Rozhodující jízda*. Praha : Pragma, 2003. ISBN 80-7205-129-6.
8. COYLE, D. *Armstrongova válka*. 1. Vydání Praha : TRITON, 2005. ISBN 80-7254-729-1.
9. KONOPKA, P. *Cyklistika*. 1. České vydání Liberec : ReproArt, 2007. ISBN 978-80-254-0258-0.
10. KRÁL, L.; MAKEŠ, P. *Velká kniha cyklistiky*. 1. Vydání Praha : Computer Press, 2002. ISBN 80-7226-815-5.
11. LIGASOVÁ, J.; ZIMOVČÁK, J. *Tour de France 2005 na vysokém kole*. 1. Vydání Bzenec : EXPODATA-DIDOT, 2005. ISBN 80-239-6233-7.
12. SEKERA, J.; VOJTĚCHOVSKÝ, O. *Cyklistika průvodce tréninkem*. 1. Vydání Praha : Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2911-4.

13. SIDWELLS, CH. *Velká kniha o cyklistice*. 1. Vydání Banská Bystrica : Slovart, 2004. ISBN 80-7209-585-4.

14. SOULEK, I.; MARTINEK, K. *Cyklistika*. 1. Vydání Praha : Grada Publishing, 2000. ISBN 80-7169-951-9.

Internet:

http://cs.wikipedia.org/wiki/Tour_de_France_%28%C5%BElut%C3%BD_trikot%29

<http://cyklo.erasport.cz/tour-de-france-2010/historie>

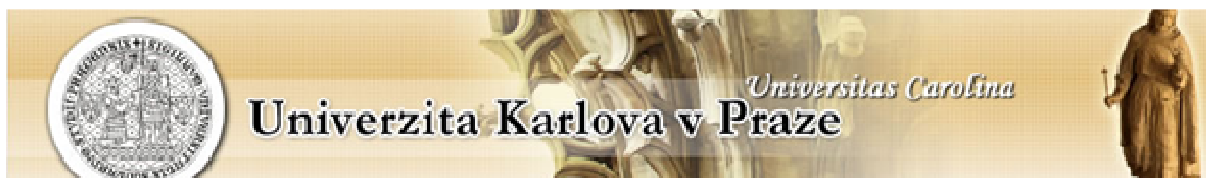
<http://sport.ihned.cz/cyklistika/c1-52269230-desivy-pad-na-tour-chyba-ridice-nebo-cyklisty#fotogalerie-gf44947-1-1183170>

http://www.antidoping.cz/zakazane_prostredky_leky.php

<http://www.google.cz/imghp?hl=cs&tab=vi>

10 PŘÍLOHY

Dotazník použitý k výzkumu



1/2

Anonymní dotazník - zakroužkujte správnou odpověď, číslování je jako ve škole: 1=nejlepší, 5=nejhorší

- **Věk:**..... **Pohlaví:**..... **Stav/děti:**.....
- **Počet najetých kilometrů za rok:**.....
- **Jak často trénujete za týden:**..... **za měsíc:**.....
- **Trénujete:** Sám/a Ve dvojici Ve skupině Všechny varianty
- **Dodržujete správnou životosprávu?** ... Ano Ne Občas
- **Jak často jíte ovoce?** Hodně Málo Vůbec
- **Jak často jíte zeleninu?** Hodně Málo Vůbec
- **Kouříte?**.... Ano Ne Občas **Pijete alkohol?**.... Ano Ne Občas
- **Užíváte výživové doplňky? Vyjmenujte které.** Ano Ne Občas
.....
- **Dodržujete pitný režim?** Ano Ne
- **Trpíte bolestmi hlavy?** Ano Ne Občas
- **Jak se cítíte po fyzické stránce?** 1 2 3 4 5
- **Jak se cítíte po psychické stránce?** 1 2 3 4 5
- **Jak snášíte stres v pelotonu?** 1 2 3 4 5
- **Jaké jsou vaše výsledky?** 1-3 4-10 11-25 25-50 50 a více
- **Jak často jste nemocní za rok?** 0x 1x 2x 3x více

- Trénujete na kole i v zimním období? Ano Ne Občas
- Chodíte do posilovny - fit center? Ano Ne Občas
- Používáte trenážery?..... Ano Ne Občas Raději jezdím venku
- Jaká je vaše teoretická znalost ohledně výbavy a materiálového složení kola: 1 2 3 4 5
2/2
- Z jakého materiálu je vaše kolo?
Rám:.....Vidlice+ostatní:.....
- Jaký vliv má na vás silniční cyklistika? Pozitivní Neutrální Negativní
- Používáte ochranné pomůcky (helma, reflexní doplňky)? Ano Ne
- Věříte si, po nákupu lepšího kola, v závodě více? Ano Stejně Ne
- Přibližná cena vašeho kola v době nákupu?.....
- Vedete spokojený život? Ano Spíše ano Spíše ne Ne
- Co vám cyklistika dává?
.....
.....
- Co vám cyklistika bere?
.....
.....
- Klady cyklistiky:.....
- Zápory cyklistiky:.....
- Jak jste na tom s trpělivostí?..... 1 2 3 4 5
- Jak jste na tom s nervozitou?..... 1 2 3 4 5
- Důvěřujete svým cyklistickým přátelům?
Ano Spíše ano Spíše ne Ne
- Splníte vždy předem stanovené cíle ? Ano Ne
- Hlídáte si svůj jídelníček? Ano Ne

- **Jakou otázku byste do dotazníku doplnili, případně která vám v dotazníku chyběla?.....**

.....

Děkuji za ochotu a trpělivost při vyplňování dotazníku. Tento výzkum je veden v rámci Bc. práce pro Pedagogickou fakultu Univerzity Karlovy v Praze.

Odpovědi účastníků výzkumu

Info 1. Věk: 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 30, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 39, 40, 40, 41, 49, 49, 49, 50, 57, 61

P 1. Svobodný/á: 12 **Ženatý/Vdaná:** 12 **Nevyplnil:** 1 (30 let muž - 1 dítě)
Rozvedený/á: 0

P 2. Trénujete: **Sám/a:** 12 **Ve dvojici:** 5 **Ve skupině:** 2 **Všechny varianty:** 9

Info 2. Počet najetých km: 180, 2x 300, 2x 500, 700, 3x 1.000, 1.500, 1.800, 2x 2.000, 2.500, 4.000, 2x 6.000, 6.200, 6.500, 8.500, 12.000, 14.000, 15.000, 16.000, 19.000

F 1. Trénink za týden: 0x...1 1x...2 2x...2 2.5x...2 3x...4 4x...4
4.5x...1 5x...6 5.5x...1 6x...1

F 2. Trénink za měsíc: 1x...1 3x...1 6x...1 7x...1 8x...1 12x...1
13x...1 15x...4 18x...3 19x...1 20x...5 22x...1 23x...1 25x...2
Nevyplnil: 1muž

F 3. Dodržujete zdravou výživu: Ano: 8 Ne: 2 Občas: 15

F 4. Jak často jíte ovoce: Hodně: 14 Málo: 11 Vůbec: 0

F 5. Jak často jíte zeleninu: Hodně: 16 Málo: 9 Vůbec: 0

F 6. Kouříte: Ano: 2 Ne: 20 Občas: 2 **Nevyplněno:** 1

F 7. Pijete alkohol: Ano: 8 Ne: 3 Občas: 14

F 8. Užíváte výživové doplňky: Ano: 8 Ne: 8 Občas: 8 **Nevyplnil:** 1

F 9. Dodržujete pitný režim: Ano: 22 Ne: 3

F 10. Trpíte bolestmi hlavy: Ano: 2 Ne: 14 Občas: 8 Nevyplnil: 1

F 11. Jak se cítíte po fyzické stránce: 1...11 2...9 3...5 4...0 5...0

P 3. Jak se cítíte po psychické stránce: 1...10 2...10 3...4 4...1 5...0

P 4. Jak snášíte stres v pelotonu: 1...7 2...7 3...4 4...4 5...1

Info 3. Jaké jsou vaše výsledky: 1-3...1 4-10...1 11-25...4 25-50...5 50+...13
Nevyplnil: 1

F 12. Jak často jste nemocní za rok: 0x...8 1x...11 2x...4 3x...1
vícekrát...1

F 13. Trénujete na kole i v zimním období: Ano: 12 Ne: 10 Občas: 3

F 14. Chodíte do posilovny – Fit center: Ano: 14 Ne: 9 Občas: 2

Info 4. Používáte trenážery: Ano: 13 Ne: 7 Občas: 2 Raději jezdím venku: 3

P 5. Vaše teoretická znalost: 1...4 2...11 3...6 4...2 5...1

P 6. Materiálové složení rámu kola: Karbon: 8 Titan: 3 Hliník: 11 Ocel: 2
Nevyplnil: 1 žena

P 7. Vidlice a doplňky: Karbon: 13 Hliník: 4 Ocel: 2 Nevyplnil: 4 1x S-RAM+1x Shimano

P 8. Jaký vliv má na vás cyklistika: Pozitivní: 22 Neutrální: 3 Negativní: 0

P 9. Používáte ochranné pomůcky: Ano: 22 Ne: 3

P 10. Věříte si po koupi lepšího kola v závodě více: Ano: 12 Stejně: 10 Ne: 2
Nevyplnil: 1

Info 5. Přibližná cena kola v době nákupu: 3.000, 12.000, 2x 13.000, 19.000, 2x 20.000, 2x 25.000, 3x 35.000, 2x 40.000, 45.000, 50.000, 53.000, 60.000, 70.000, 2x 150.000, 170.000, 180.000, 1x osobní (muž) + 1x nevyplnila (žena)

P 11. Vedete spokojený život: Ano: 18 Spíše ano: 6 Spíše ne: 1 Ne: 0

Info 6. Co vám cyklistika dává: 4x dobrý pocit + 2x skvělý pocit + 1x dobrá nálada, 4x zábavu, 2x radost + 1x radost ze života, 3x pohodu + 2x pohodu v životě, 3x pevné zdraví, 3x relax + 2x odreagování + 1x klid, 3x fyzičku + 2x kondici + 1x síla + 1x fyzická kondice, 3x přátele, 2x přírodu, 2x poznávání nových míst + 1x zeměpisné znalosti, 1x poznávání lidí + 1x poznávání nových lidí

Vše 1x: úspora peněz, psychický náboj, smysl pro systematicko, adrenalin, doprava, trénink, sportovní výkon, život, dobrý stav života, soutěže, trpělivost, vytrvalost, endorfiny, „opičku“

Info 7. Co vám cyklistika bere: 12x čas + +2x čas s dětmi + 1x čas na rodinu, 5x peníze + 1x finance, 3x nic + 1x vůbec nic, 3x sílu + 2x energii, 1x spokojenou přítelkyni, 1x sociální dovednosti, 1x radost ze života - když se nedaří

Info 8. Klady cyklistiky: 2x fyzická kondice + 4x fyzická + 1x kondice + 1x dobrá kondice, 2x příroda + 1x pohyb na vzduchu a v přírodě + 1x pohyb v přírodě + 1x spousta času v přírodě + 1x kochání se krajinou + 1x člověk je venku, 2x lepší nálada + 1x psychická kondice, 2x zdraví, 2x nic, 2x pohyb, 1x relax + 1x uvolnění od denního stresu

Vše 1x: síla, formování postavy, rivalita, život, endorfiny, na kole nepotřebujete benzín, utužování kolektivu, kontakt s lidmi, skvělí lidé, přátelé, redukce tuku, zábava, pocit svobody, individuální sport – co dokážeš v závodě = tvá zásluha

Info 9. Zápory cyklistiky: 4x nic + 1x nejsou + 1x nevím + 1x jsou nějaké, 3x čas + 1x časová náročnost + 1x čas pro sebe a přítelkyni + 1x přítelkyně, 2x peníze + 2x finanční výdaje + 1x finance, 2x auta + 2x riziko na silnici + 1x nebezpečí na silnici + 1x velký provoz na silnicích + 1x agresivní řidiči vozidel + 1x zplodiny z aut + 1x nebezpečí + 1x riziko nehody + 1x úraz + 1x pády, 2x modřiny, 1x únava, 1x odběr síly, 1x práce, 1x velké nohy

P 12. Jak jste na tom s trpělivostí: 1...8 2...8 3...7 4...2 5...0

P 13. Jak jste na tom s nervozitou: 1...2 2...12 3...5 4...4 5...1 + 1 pouze při závodech

P 14. Důvěřujete svým cyklistickým přátelům: Ano: 12 + 1 někdy Spíše ano: 11
Spíše ne: 1 Ne: 0

P 15. Splníte vždy předem stanovené cíle: Ano: 23 Ne: 2

F 15. Hlídáte si svůj jídelníček: Ano: 10 Ne: 13 + 1x občas (ANO) + 1x snažím se (NE)

Bibliografické údaje

Jméno autora: Jiří Pytlík

Obor: Speciální pedagogika – Vychovatelství (BC-VYCH)

Studijní plán: 7505R008 Vychovatelství UPRPŠ (OKBVYU09)

Forma studia: Kombinované studium

ID Studia: 320925

Název práce: Silniční cyklistika jako fenomén a její vliv na člověka

Rok: 2012

Počet stran textu bez příloh: 76

Počet titulů použité literatury: 14

Počet internetových zdrojů: 5

Vedoucí práce: PaedDr. Ivan Příbyl