

**Autori**

**PaedDr. Jan Ondráček, Ph.D**

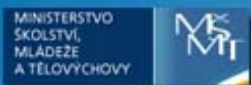
**Mgr. Sylva Hřebíčková**



Úkol č. 2

# Vedení skupiny a její organizace

**Brno 2006**



### TEORETICKÁ ČÁST

Cykloturistika je sportem v přírodě, plné prudkých a změn a osobitou tváří, která ještě zcela nepodlehla vlivu člověka. Největším nepřítelem cyklistů je protivětr. Je lepší začínat vyjížděku proti a vracet se po větru. V dešti je lépe nejezdit, ve sjezdech je jistější jet pomaleji a s rozestupy, brzdy jsou méně funkční. Vysoké teploty a sucho způsobují dehydrataci, proto je dobré dodržovat pitný režim a před vyjížděkou vtipovat místa vhodná pro občerstvení popřípadě koupání.

### Technika jízdy skupiny

Technika jízdy by měla být přizpůsobena všem členům skupiny, jejich dovednostem a schopnostem, při zachování bezpečnosti. Ve skupině jezdců je nutná signalizace a dodržování bezpečných rozestupů.

Jízda ve skupině je ukazatelem cyklistické profesionality (viz. obr.II/1). Je charakteristická jízdou dvou a více členů za sebou nebo vedle sebe po dvojicích popřípadě kombinací obou možností. Jedná se o technickou nadstavbu a vrcholný technický trénink. Nejde v ní pouze o bezpečnost a efektivitu pohybu jen jednotlivce nýbrž sladění pohybů všech jejích členů, které by mělo působit kompaktně po celou dobu pohybu. Výsledkem je pak kompaktní pohybový výraz celé tréninkové skupiny. Taková souhra je možná po absolvování mnoha tréninků ve skupině, častého opakování signálů a automatizace nejen pohybu, ale i monitorování okolí a reakce na mimořádné situace. V tomto případě lze hovořit o vytvoření „šestého smyslu“ v cyklistice, kterého lze využít nejen ve sportovní, ale i rekreační formě cyklistiky. Právě rekreační cyklista pak po bezpečném zvládnutí jízdy ve skupině sníží riziko pádu a může si více vychutnat krásy okolí.



obr. II/1 - Jízda ve skupině, peloton

### Jednotlivá specifika jízdy ve skupině

Jízda ve skupině je charakterizovaná jízdou za sebou, tzv. „jízda v háku“ a střídáním členů skupiny. Komunikace ve skupině mezi jezdci se děje pomocí vizuálních signálů ruky jezdce, popřípadě akusticky v řešení nebezpečných nebo akutních situací. Jízda ve skupině má mnoho benefitů. Vzhledem k povětrnostním podmínkám a protisměrnému proudění vzduchu může cyklista uspořit až 30% energie. Pozicí jezdců lze i vdorovat proudění z různých směrů. Sledováním a duplikací optimální stopy v terénu lze zefektivnit trénink pohybových dovedností. Nejen proto tento způsob jízdy vyhledávají nejen profesionální cyklisté, ale i amatéři především smíšených tréninkových skupin. Jízda ve skupině se však musí řídit mnoha pravidly tak, aby byla co nejefektivnější.

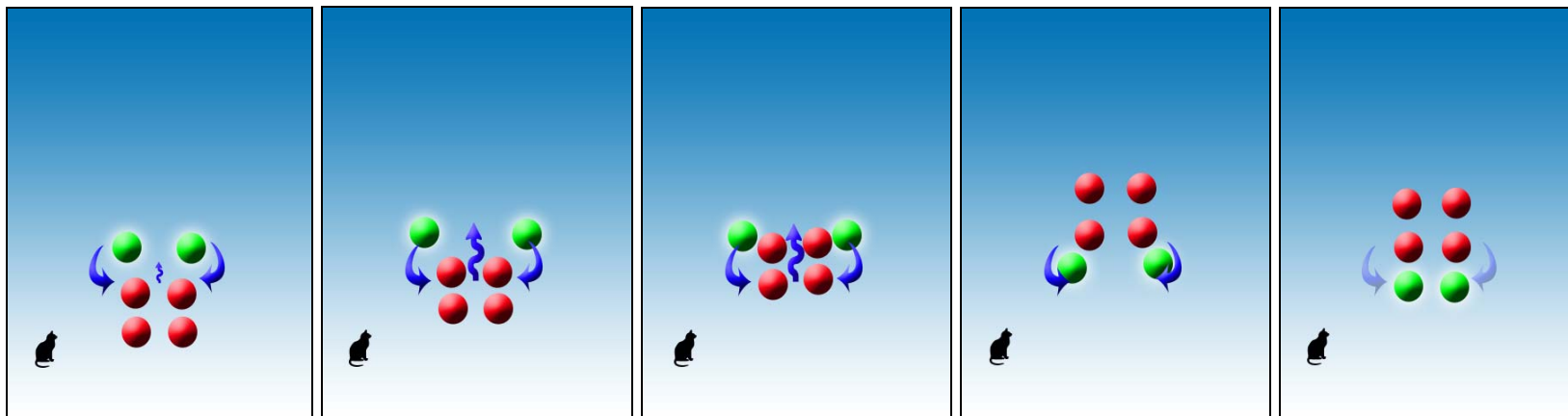
### Jízda v háku

„Hákem“ je myšlen vzduchový vak, který se vytvoří za prvním jezdce. Jízda v něm je o mnoho ekonomičtější a výkonnostně rozdílní jezdci mohou ujet stejnou vzdálenost podobným úsilím. Vítr je jev proměnlivý a proto na cyklistu může útočit z mnoha stran. Při totálním bezvětří se jezdec vzadu chrání pouze proti proudu větru, který omezuje rychlost pohybu vyvinutou vlastním úsilím. Při protivětru se pak za stejné frekvence a síly šlapání rychlost jezdce snižuje. Nejlépe jezdec snáší, pokud vítr vane do zad, jeho pohyb je podporován ze zadu a on při stejné frekvenci a síle šlapání vyvíjí vyšší rychlost pohybu. V tomto případě je poloha jezdce v závěsu přímo za zadním kolem prvního jezdce, jak je vidět na obrázku. V případě bočního větru se druhý jezdec „schová“ vedle jezdce prvního podle toho, odkud vítr vane tak, aby byl opět v závětrí. Druhý jezdec by měl jet vedoucímu co nejbližší, musí však pamatovat na nebezpečí, která z toho plynou a věnovat zvýšenou pozornost nejen klasickým signálům, ale i nečekaným komplikacím, které mohou způsobit pád. Povinností vedoucího jezdce je udržení rovnoměrného tempa a jeho přizpůsobení slabšímu jedinci, který jede za ním. Ten v případě, že mu první jezdec ujíždí zvukovým signálem, většinou domluveným, dá najevo svou situaci. Tato reakce musí přijít okamžitě, aby poslední jezdec neztratil kontakt se skupinou.

### Střídání

Střídání vedoucích jezdců ve skupině umožňuje udržení stálého nebo alespoň rovnoměrného tempa a motivuje slabší jezdce k výkonu. Ke střídání by mělo dojít napřehledném úseku po domluveném signálu a kontrolované situaci na komunikaci nebo terénu. Vedoucí jezdec nejprve vyvine vyšší rychlost, aby se částečně odpoutal od zbytku skupiny. Většinou jde o levého z přední dvojice, jež se otočí a při tom pravou ruku opře o rameno kolegy, kterého s tímto záměrem předem seznámí. Po kontrole situace se jezdec ještě jednou ujistí opětovným ohlédnutím a po vyslaném signálu udělá úhybný manévr. Po vnější straně se nechá předjet všemi jezdci, kteří hodlají také střídat a zařadí se nakonec. V profesionální i rekreační cyklistice funguje střídání vždy tak, že odstupuje

jezdec z čela pelotonu, nikdy naopak! Jezdec, který se ocitne na čele pelotonu má tendenci zrychlit tomuto jevu lze zabránit tréninkovou praxí nebo užíváním tachometru pro kontrolu rychlosti. (viz.obr.II/2)



obr. II/2 – Střídání jezdců ve skupině

### Signalizace

Signály si předává celá skupina až k poslednímu jezdci. Jezdec předávající signál ho musí vysílat v optimálním předstihu, především zastavení nebo odbočení na křižovatce. Jezdci se však nesmějí spoléhat pouze na signalizaci, v případě pádu, chyby nebo kolize okamžitě reagovat na situaci a předejít tak hromadnému pádu. Signalizace se fyzicky provádí rukama nebo pažemi v minimálním odchýlení od osy těla pro vyšší bezpečnost.

Největšího rozsahu je signál pro odbočení skupiny, který ukazuje vedoucí jezdec přes hlavu tak, aby jej viděl i poslední ze skupiny a okamžitě upozornil automobily blížící se ke skupině. (viz. obr. II/3)



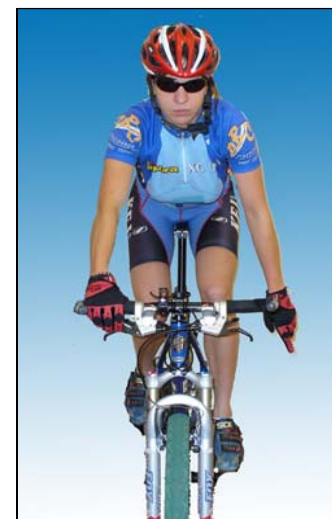
obr. II/3 – Signalizace odbočení skupiny „vlevo“



obr. II/4 – Odbočení jednotlivých členů „vlevo“



obr. II/5 – Zvedání jezdce ze sedla



obr. II/6 – Nerovnost, zpomalení značené rozvěřenou dlaní dolů

Podobně reagují o statní členové skupiny mírným upažením. (viz obr.II/4) Situaci při odbočování na křižovatce řeší každý jedinec sám za sebe. Dbáme na to, aby členové skupiny nespolehali na jezdce před sebou.

Zastavení nebo zpomalení je také velmi důležitým a nebezpečným manévrem. Vedoucí jezdci musejí myslet na pomalou reakci a těsnou blízkost jezdců za sebou. Stejně tak jezdci ve druhé a třetí vlně při prudkém zpomalení nejlépe zareagují, pokud vyjedou ze stopy na stranu namísto prudkého brždění. Zpomalení skupiny se většinou značí paží podél těla, ruka směřuje všemi prsty dolů.(viz. obr.II/6) Typickým důvodem rychlého zpomalení je defekt jednoho z členů. Většinou jezdec v jeho okolí nebo postižený sám zvukovým signálem a zvednutou rukou dá pokyn ostatním jezdčům k předjetí a vyhne se opatrně z trati.

Při jízdě z kopce je nutné přizpůsobit délku reakce rostoucí rychlosti a úrovni dovedností členů skupiny. V případě MTB vždy volíme vhodné rozestupy tak, aby jezdci měli operační prostor a volili si vlastní stopu, rychlost i styl jízdy. V případě předjíždění platí totéž, co na sjezdovce. Předjíždějící je odpovědný za kolizi.



Proto většinou při manévru rychlejší jezdec upozorní z jaké strany bude předjíždět. Pozor, ne všichni jsou stejně vnímaví a někteří jedinci pokyn „zleva“ mohou brát jako pokyn pro odklon vlevo a může dojít ke kolizi. Nechte proto předjížděnému reakční čas před realizací manévru!

Projíždění okolo překážek znamená vychýlení z trasy celé skupiny. Vedoucí jezdec signálem zapažení (zpravidla pravou rukou vlevo) dá pokyn skupině, aby překážku objela zaujetím pozice za ním. Velká překážka se značí opětovným manévrem. Pozor na nepozorné řidiče, kteří otevírají dveře zaparkovaného automobilu! (viz. obr.II/7)



obr. II/7 – Velká překážka

Překážku je nutno objíždět obloukem, to platí také o malé překážce, kterou tvoří většinou terénní nerovnost. Ta se většinou ukazuje paží resp. rukou se vztyčeným prstem.

Zvedání jezdce ze sedla při výjezdu znamená na malý okamžik zpomalení rychlosti jízdy a postupné vychylování zadního kola z ideální stopy. Pro zamezení kolize s ostatními jezdci vedoucí jezdec ještě několik sekund před manévrem naznačí kmitání prsty nahoru a dolů na konci řídítek, že se chystá změnit polohu těla a dále šlapat v pedálech. (viz. obr.II/5)

I když se může zdát, že signalizaci lze plnohodnotně využít na silnici, pro MTB má význam především při terénních nerovnostech, které jezdec vidí až na poslední chvíli např. za zatáčkou. Jízda v háku se může hodit při rodinných výletech nebo nesourodé skupině při vzdorování větru na hřbetech, holých pláních a polních cestách.

### Pořadí jezdců ve skupině

V případě jízdy na komunikaci není dovolena jízda v pelotonu (dva jezdci vedle sebe). Nicméně lze uplatnit jízdu v háku. Jezdci by měli jezdit ve skupině po maximálně šesti členech. První je nejzkušenější z nich, na čele skupiny tráví nejvíce času. Druhý v pořadí je nejslabší člen, následují ostatní členové, poslední jede zkušenější člen skupiny.

Při cykloturistickém výletu by to měl být jezdec s nářadím a oba členové na okraji skupiny by měli mít s sebou některý s prostředků komunikace – mobilní telefon nebo vysílačky. Toto pořadí se neshoduje s výše uvedenou taktikou jízdy zkušených jezdců rekreační výkonnostní nebo profesionální cyklistiky.

V tréninkové jízdě je pořadí jezdců odlišné: první a druhá dvojice je tvořena nejsilnějšími jedinci, kteří se střídají na čelní pozici nejčastěji další členové jsou řazeni dle výkonností a zkušeností, nejslabší je na konci. V zadních pozicích mají jezdci větší operační prostor a nemusejí se striktně držet hlavní stopy.

*„Důkazem profesionální skupiny je její gestikulační souhra bez zvukových elementů.“*

### **Metodika nácviku jízdy ve skupině, vedení skupiny cykloturistů**

Jízdu ve skupině je nutno nacvičovat a využívat mimo běžnou komunikaci. Nejvhodnější je široká a přehledná, rovinatá cyklotrasa s asfaltovým povrchem, kde mohou jezdci jet bezpečně vedle sebe. Při jízdě ve skupině bychom měli dbát na bezpečnost a plynulou jízdu bez extrémních poloh. Experimenty znamenají při jízdě ve skupině zbytečné riziko pro všechny. Jezdce necháme nejprve jet po dvojicích za sebou, vedle sebe, se střídáním stran, otáčením a pomalu zvyšujeme tempo. Potom připojíme třetího a čtvrtého člena. Postupně nacvičujeme střídání, změny tempa a signalizaci. Poslední fází je plynulá jízda ve skupině po šesti lidech. Více členů rozdělíme na skupiny a nechme mezi nimi asi sto metrů mezeru. Skupiny musí držet stále stejný odstup a zvládnout střídání. V případě přesunu skupiny volíme trasu přiměřenou nejen schopnostem, ale i dovednostem členů. V případě přesunu velkého počtu osob je nutné zabezpečit odborné vedení v podobě jednoho asistenta na skupinu maximálně 15ti jezdců. Dle věkových skupin, výkonnosti, profilu a povětrnostních podmínek volíme i četnost přestávek.

Krátká přestávka by měla být každou půl až hodinu, delší pak po dvou až třech hodinách jízdy. Při jízdě dbáme na pitný režim a doplnění Energie ve formě lehké stravy. Skupina se řídí dle nejpomalejšího člena, za každou křižovatkou čekáme nebo necháme spojku. Zastávky je dobré organizovat na klidném místě a signalizovat je s časovým předstihem.

### Cykloturistický kurz na ZŠ

#### Příprava cykloturistického kurzu

V první části se věnujeme organizační přípravě kurzu.

- ▶ stanovení cíle akce, např.: poznat přírodní a společenskou charakteristiku centrální části ČMV, uplatnit sportovní (cyklistické) schopnosti a dovednosti žáků, pobytem přispět k utváření návyků zdravého životního stylu, samostatnosti a soběstačnosti,
- ▶ získání informací o možnostech konání kurzu v oblasti ( předběžně zajistit ubytování a dopravu),
- ▶ na třídní schůzce seznámit rodiče s místem, formou (cyklistický, sportovně – turistický) a úkoly kurzu, finančním rozpočtem akce a nutnou výstrojí a výzbrojí žáků,
- ▶ diskuse s žáky, seznámení s výstrojí a výzbrojí, s oblastí pobytu; rozdělení žáků do skupin a předání pokynů pro vypracování referátů týkajících se oblasti a jejích přírodních, kulturních a společenských zajímavostí; poskytnout jim informace o literatuře a zdrojích, z nichž mohou informace pro svou práci čerpat,
- ▶ stanovení rámcového programu obsahově i časově,
- ▶ zajištění vybavení pro účastníky kurzu,
- ▶ schůzka před odjezdem a kontrola příprav,
- ▶ organizace odjezdu a přesunu na místo.

Další částí je pak příprava metodická, při níž se jedná o:

- ▶ stanovení tělesné a odborné přípravy žáků v průběhu školního roku v hodinách TV,
- ▶ přípravu v dalších předmětech, uplatnění mezipředmětových vazeb,
- ▶ shromáždění informačního materiálu o oblasti,
- ▶ vlastní přípravu a studium materiálů,
- ▶ opakování pravidel silničního provozu, společnou diskuzi o cykloturistice, shromážděném materiálu a problémech při vypracování referátů,
- ▶ prověrku fyzické a materiální připravenosti žáků (kontrolní vyjížďka v hodině TV, cykloturistický výlet).



V oblasti materiální přípravy sledujeme především dostatečnou dispoziční zásobu map, turistických průvodců, náradí a náhradních dílů pro opravy kol, materiálu pro vybavení učitelů a žáků a příruční lékárnu.

Zdravotní příprava zahrnuje pravidla organizace kurzu v terénu. Účast na kurzu je povolena žákům zařazeným do I. a II. zdravotní skupiny ( žáci III. skupiny pouze se svolením lékaře). Skupinu nad 30 žáků doprovází zdravotník, v menších skupinách zajišťuje zdravotní dozor doprovázející učitel, i nejmenší skupinu však musí doprovázet alespoň dva dospělí. Těsně před odjezdem je proveden zdravotní filtr.

### **Průběh cykloturistického kurzu**

Přesun na místo musí probíhat s dostatečnou časovou rezervou, to platí i pro utáboření nebo ubytování. Následuje seznámení s programem a časovým plánem kurzu, učitel by měl zdůraznit pozdější využití poznatků z pobytu při práci ve škole. Po celou dobu kurzu pak zajišťuje a kontroluje občerstvení, hygienu a zdravotní stav účastníků. Zátěž musí plánovat dle fyzických možností účastníků, během vyjížděky neustále kontrolovat jejich počet, v případě potřeby zařadit volné dny, každý den uzavřít krátkým hodnocením a upřesnění programu dne následujícího.

### **Hodnocení kurzu a jeho využití ve škole**

Po příjezdu je nutno odevzdat vypůjčený inventář a vyúčtovat akci se žáky. Celý kurz by měl být prostřednictvím dokumentačního materiálu a vypracovaných referátů využit ve vyučovacích hodinách. Za předpokladu účasti většiny žáků je vhodné uplatnit mezipředmětové vazby a věnovat tématu kurzu několik vyučovacích hodin. V českém jazyce mohou žáci vypracovat slohovou práci, seznámit se s pracemi spisovatelů pocházejících z oblasti a jejich tvůrčí vazbě na oblast. Zeměpis nabízí možnost práce s mapou, vytvoření profilu některé z tras, zamyšlení nad geografickou charakteristikou oblasti a její vliv na život člověka, v přírodopisu se mohou seznámit s biotou oblasti, ve výtvarné výchově vytvořit malby a koláže zajímavostí z kurzu, v hudební výchově si mohou poslechnout ukázky tvorby umělců oblasti.

Materiál z celé akce může spolu s pracemi žáků a fotodokumentací sloužit jako podklad pro vytvoření prezentace cykloturistiky v prostoru školy (nástěnka).

### Úkoly

1. Určete hlavní chyby při jízdě ve skupině.
2. Jakými metodickými pokyny se řídí vedení skupiny?
3. Jaké je pořadí jezdců ve skupině, proč?
4. Jaké jsou principy jízdy v „háku“?
5. Jaké jsou principy střídání skupiny.

### PRAKTICKÁ ČÁST

#### Úkoly

1. Při cvičném výjezdu nácvik dovedností spojených s jízdou ve skupině. Vedoucí skupin se při zápočtovém výjezdu starají o kompaktní přejezd a výše uvedené předpoklady zdárného překování trasy i s časovým rozvrhem.
2. Používání signalizace po celou dobu výcviku při jízdě ve skupině.

#### Literatura a zdroje:

1. Pinkava, E. – Technika jízdy ve skupině, In: časopis Velo – 6/2005 str. 172 – 177
2. Sidvells, Ch., Velká kniha o cyklistice, Slováry - Banská Bystrica, 2004, 1. vyd, ISBN 80-7209-585-4
3. [http://www.vertigomt.com/contact\\_us.htm](http://www.vertigomt.com/contact_us.htm)