



VYSOKÁ ŠKOLA TĚLESNÉ VÝCHOVY A SPORTU PALESTRA spol. s r.o.

ZÁVĚREČNÁ PRÁCE

Technika jízdy na motocyklu v dětských kategoriích 50-65 ccm

Autor: Ing. David Kosmák

Studijní obor: Trenérská škola B

Praha 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci vypracoval/a zcela samostatně a použil/a jen uvedenou odbornou literaturu.

V Jihlavě dne 16. 03.2022

.....

Ing. David Kosmák

Poděkování

Rád bych poděkoval celé své rodině za trpělivost a za psychickou podporu po celou dobu mého studia.

Obsah

1	ÚVOD	1
2	TEORETICKÁ ČÁST	2
2.1	ZÁKLADNÍ KONCEPCE TRÉNINKU DĚTÍ	2
2.1.1	<i>Koncepce rané specializace</i>	3
2.1.2	<i>Koncepce tréninku přiměřeného věku</i>	4
2.2	DĚTSKÝ MOTOCYKL	4
2.3	DĚTSKÉ KATEGORIE 50 A 65 CCM	5
2.3.1	<i>Dětská kategorie 50 ccm</i>	5
2.3.2	<i>Dětská kategorie 65 ccm</i>	6
2.4	TRÉNINK TECHNIKY JÍZDY	7
2.4.1	<i>Důležitost vhodné techniky</i>	8
2.4.2	<i>Poloha těla</i>	8
2.4.3	<i>Start</i>	9
2.4.4	<i>Akcelerace</i>	9
2.4.5	<i>Brždění</i>	10
2.4.6	<i>Smyk</i>	10
2.4.7	<i>Zatáčka</i>	10
2.4.8	<i>Skoky</i>	11
3	PRAKTICKÁ ČÁST	13
3.1	TRÉNINK S DĚTMI	13
3.2	SEZNÁMENÍ S MOTOCYKLEM A NÁCVIK TECHNIKY PROVEDENÍ JEDNOTLIVÝCH PRVKŮ	14
3.3	TRÉNINK NA MOTOCYKLU V POHYBU	14
3.3.1	<i>Jízda ve stupačkách a trénink rovnováhy</i>	15
3.3.2	<i>Technika brždění, průjezdu zatáčkou a výjezdu ze zatáčky</i>	16
3.3.3	<i>Skoky</i>	17
3.3.4	<i>Výtrvalostní trénink</i>	18
4	ZÁVĚR	19

SEZNAM LITERATURY	20
SEZNAM OBRÁZKŮ	20

1 Úvod

V této práci se budou ověřovat teoretické postupy tréninku popsané v odborných publikacích se skutečnou praxí. Bohužel odborných publikací je oproti jiným sportům velmi omezený počet, o to bylo ověřování těžší. Motivací k vytvoření této práce je láska k tomuto sportu a touha předat nabyté zkušenosti mnohaletou praxí. V neposlední řadě také vzbudit zájem dětí o sport. Zaměření práce je na motokros, který je označován za krásný, fyzicky náročný sport pro všechny věkové kategorie a také pro dívky, chlapce, ženy nebo chlapy. Práce se konkrétně zaměřuje na komplexní trénink techniky jízdy dětí na motorce, aby měly správné základy a aby je to bavilo a stále se rozšiřovala dětská jezdecká základna. V dřívějších letech byl český motokros slavný i ve světě a bylo by fajn zašlou slávu alespoň trochu oprášit.

Práce je konkrétně zaměřena na děti spadající do věkové kategorie od 5 do 13 let, které jezdí na motorkách zařazených do dvou nejnižších výkonnostních kategorií 50 a 65 ccm. Svou povahou je práce určena trenérům, kteří se věnují hlavně začínajícím jezdcům, jezdcům hobby kategorií či jezdcům zaměřujícím se na dlouhodobý vývoj. Je Pro trenéry věnující se tréninku dětí na plný úvazek, například privátní trenéry či trenéry se zaměřením na rychlý úspěch, tato práce přímo určena není, přesto z ní mohou také čerpat.

2 Teoretická část

Příprava na jízdu na motorce nebo celkově na závodění musí být rozsáhlá a všeobecná. Samozřejmě motorka je velmi specifická, proto fyzickou a kondiční přípravu je potřeba doplnit i cvičením speciálním. Speciální cvičení už mají určitou podobnost se specializací a mají za úkol zlepšovat úroveň jezdeckého umění a finálního provedení daného závodního výkonu. Pomáhají také zlepšovat výkon, zlepšují techniku, taktiku a další.¹

Cílem přípravy dětí by pro každého trenéra mělo být hlavně nepoškodit děti. Nevhodná zátěž má velmi často špatné dopady na vývoj dítěte. A to jak psychické, tak fyzické. Fyzické se nejčastěji projevují jednoznačněji, příkladem je skolióza páteře, kostní výrůstky, únavové zlomeniny a další. Vše toto způsobí neúměrná zátěž s ohledem na věk dítěte. Psychická zátěž se projevuje méně nápadně, ale o to více jsou poruchy zákeřné. Dlouhodobé stavy frustrace, úzkosti a podceňování mohou vést až k depresivnímu onemocnění.

Další z důležitých cílů trenéra je u dětí vytvořit vztah ke sportu jako k celoživotní aktivitě. O významu pohybových aktivit v běžném životě člověka snad již dnes není třeba nikoho přesvědčovat. Sedavá zaměstnání, špatné stravovací návyky, špatný životní styl a stres jsou dnešní součástí života. Obezita, vysoký cholesterol nebo vysoký krevní tlak vedou k cévním problémům, a právě pohybová aktivita může velké množství těchto negativních civilizačních chorob eliminovat nebo alespoň zmírnit riziko.

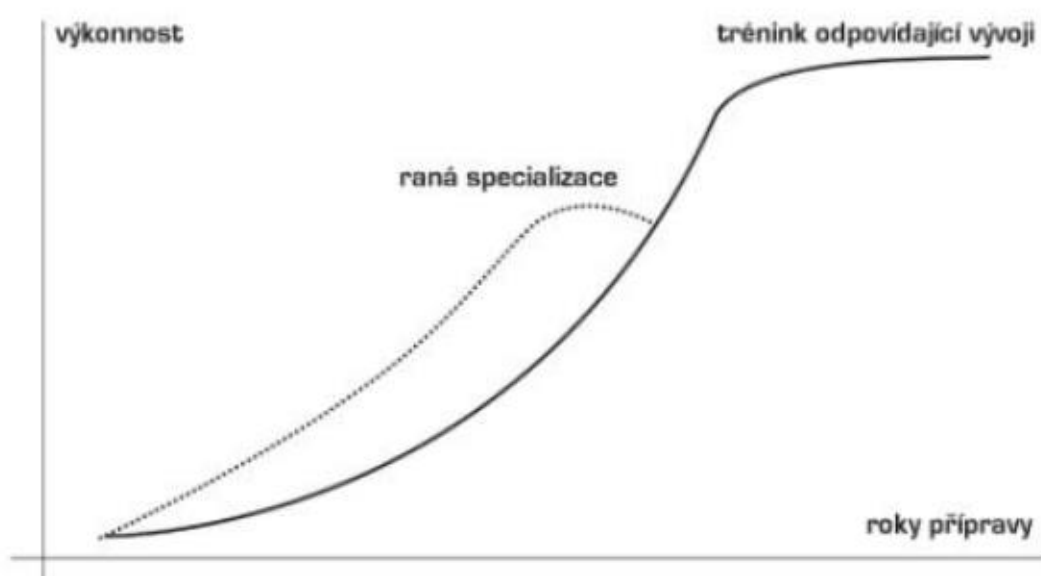
Třetí z cílů je vytvořit základy pro pozdější trénink. Každému je jasné, že malé dítě nemůže dosahovat výsledků, jako dospělý sportovec, zápasník či basketbalista. Limity dětí vychází především z jejich nedostatečné síly, rychlosti a vytrvalosti. Děti se dospělým mohou přibližovat v koordinaci pohybu a ve zvládnutí techniky, proto by se měl trénink dětí zaměřovat tímto směrem. Jednak z důvodu dobrého vývoje nervové soustavy dítěte a dále z důvodu, že nejlepších výsledků a dobré techniky lze dosáhnout pouze mnohonásobným opakováním.¹

2.1 Základní koncepce tréninku dětí

Existují dva různé pohledy na trénink dětí. Ranná specializace je jedním z druhů a zaměřuje se na vyšší výkonnost již v útlém dětství. Druhý názor se přiklání k tomu,

¹ PERIČ, Tomáš. Sportovní příprava dětí. Nové, aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2012. Děti a sport. ISBN 978-80-247-4218-2.

že výkonnost by měla být přiměřená věku, dětství, mládí a je pouze přípravnou etapou. Dosahování maximálních výkonů přijde později. Tento druhý pohled se nazývá trénink přiměřený věku. Podstata těchto dvou koncepcí spočívá v tom, že v rané specializaci se děti přizpůsobí tréninku, kdežto u tréninku přiměřeného věku se trénink přizpůsobuje dítěti. V praxi to znamená, že u rané specializace na děti pohlíženo jako u dospělých, tzn. výkon je na prvním místě a vše se mu podřizuje. Trénink odpovídající vývoji respektuje vývoj dítěte a chápe, že vše nemohou zvládat ihned. Celý trénink i zatížení v něm jsou přiměřené věku a schopnostem dítěte. Důležitý není výsledek, ale nasazení a elán při soutěžích, v tréninku je důležité přiměřené ohodnocení, radost a prožitek. Rozdíl mezi těmito koncepcemi ukazuje obrázek níže.²



Obr.1: Ranná specializace vs. trénink odpovídající vývoji (zdroj: PERIČ, Tomáš a Josef DOVALIL. Sportovní trénink. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-2118-7)

2.1.1 Koncepce rané specializace

Charakteristickým rysem této koncepce je zaměření na okamžitý výkon. Trénink tvoří prostředky a formy, které rychle vedou k cíli, momentálnímu úspěchu. Toto jednostranné zatížení ale vede k jednostrannosti a dítě umí pouze úzkou řadu pohybů a nemá širší základnu. Negativním aspektem tohoto tréninku jsou možná zdravotní rizika. Například se může jednat o přetěžování konkrétních svalů, naopak ochabování svalů nevyužívaných. Tato nevyváženost následně vede k poruchám růstu, vývoji kostry, kloubů a celého svalového aparátu.²

² PERIČ, Tomáš. Sportovní příprava dětí. Nové, aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2012. Děti a sport. ISBN 978-80-247-4218-2.

2.1.2 Koncepce tréninku přiměřeného věku

Tato koncepce si klade za cíl vytvořit ty nejlepší předpoklady pro pozdější rozvoj výkonosti. Zakládá se na vytvoření co největší a nejširší zásobárny pohybů. To má význam pro činnost centrální nervové soustavy, ale také v pohybové zkušenosti, která podporuje další rozvoj pohybů v konkrétní specializaci. Rozmanitá zásobárna pohybů je v tomto případě vytvořena díky všeobecné a všestranné přípravě.

Všeobecná příprava obsahem nesouvisí s konkrétní specializací, tzn. pokud například dítě jezdí na motorce, považujeme za všeobecnou přípravu plavání, běh na lyžích apod.

Všestranná příprava je hodně používaný pojem, ale s často nejasně či nesprávně pochopeným obsahem. Pro všestrannou přípravu je typická široká nabídka různorodých pohybových činností. Jednoduše čím pestřejší, tím lepší. V praxi to znamená seznámit děti s několika různými sporty, využít například sezonních sportů. A dále je potřeba věnovat pozornost všem pohybovým schopnostem. Všestrannost lze rozdělit na:

- a) všeobecnou (obecnou) – veškeré pohybové činnosti (atletika, hry, plavání, ...)
- b) specializovanou – využívá tréninkové prostředky které charakterově odpovídají pohybové činnosti příslušného sportovního odvětví (např. pro cyklistiku co nejširší základy všech druhů cyklistiky – silniční, dráhová, horská, ...)
- c) v rámci vybraného sportu (speciální) – tento typ všestrannosti je především z toho důvodu, že např. hráč kopané by měl umět hrát na všech postech

I v tréninku odpovídajícímu vývoji je samozřejmě nutný podíl určitého specializovaného cvičení. Začíná se malým podílem a postupně dochází k navyšování.³

2.2 Dětský motocykl

Motocykl je definovaný jako motorové vozidlo, které má dvě nebo tři kola, takže i tak zvanou tříkolku lze považovat za motocykl.⁴

Dětský motocykl je stroj uzpůsobený pro použití dětmi. Hlavní rozdíl mezi jednotlivými motocykly pro děti se nachází právě v jejich velikosti a dále v obsahu motoru. Dětské

³ PERIČ, Tomáš. Sportovní příprava dětí. Nové, aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2012. Děti a sport. ISBN 978-80-247-4218-2.

⁴ PřepiServis: Registrace vozidel. Jak jsou definována motorová vozidla? [online]. Praha, c2008-2020 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: <https://www.registr-vozidel.cz/caste-dotazy/jak-jsou-definovana-motorova-vozidla>

motocykly vyrábí několik různých značek, kde z nejznámějších je například KTM, YAMAHA, Husqvarna, Kawasaki a další. Do dětských či juniorských kategorií spadají motocykly o obsahu 50 ccm, 65 ccm, 85 ccm a třída MX2 Junior, která závodí na dospělých motorkách.

2.3 Dětské kategorie 50 a 65 ccm

Motorky o zdvihovém objemu 50 a 65 kubických centimetrů jsou ty nejmenší, které lze pro děti pořídit a na kterých lze oficiálně závodit. Děti také mohou začít na motorce zvané Pitbike, což je samostatná specifická kategorie, která zde není brána v potaz.

2.3.1 Dětská kategorie 50 ccm

Kategorie 50 ccm je pro nejmenší děti, které s motokrosem začínají a je to jejich první krok do světa motokrosu. Na této motorce lze začít přibližně ve 3 až 4 letech. Pro závody však musí dítě dosáhnout věku 5 let a v této kategorii může závodit nejdéle do 10 let. Tato omezení přesně specifikují řády vydávané Autoklubem ČR.⁵

V této juniorské třídě jsou motorky uzpůsobeny pro malé děti, proto s ohledem na nejmladší jezdce má tento stroj motor, který nabízí plynulý a zvladatelný výkon, tudíž je ideální pro úplné nováčky. Motorky v této kategorii jsou jednoválcové a motory jsou dvoudobé. Pro jednoduchost obsluhy je zde jedno rychlostní automatická převodovka a odstředivá spojka. Suchá hmotnost takového motocyklu je necelých 42 kilogramů.⁶

Přesné parametry motocyklu, který v této kategorii může závodit jsou uvedeny v řádech Autoklubu ČR. Konkrétní specifikace mistrovství motocyklů kat. I, skupina A1, třída do 50 ccm dvoutaktních motocyklů s automatickou převodovkou, zadní kolo maximálně 12 palců a přední maximálně 14 palců.⁵

⁵ Autoklub České republiky. Řády Komise motokrosu [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/motorsport/motocykly/rady/rady-komise-motokrosu/>

⁶ KTM AUTONOVA. KTM 50 SX 2022 [online]. Brno, 2021 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.ktm-autonova.cz/motocykly/ktm-50-sx-2022/#neprehlednete>



Obr.2: KTM 50 SX (zdroj: www.ktm-autonova.cz/motocykly/ktm-50-sx-2022)

2.3.2 Dětská kategorie 65 ccm

Kategorie 65 ccm je druhou v pořadí. Jak děti stárnou a rostou, přestupují do vyšších výkonnostních tříd. Kdo začíná s motokrosem později, může vstoupit rovnou do této kategorie. Tato třída je Autoklubem ČR vymezena od 7 do 13 let věku dítěte.⁷

Motocykl v této kategorii je vyšší, rychlejší a výkonnější. Starší motocykly v této kategorii mohou mít také automatickou převodovku, přesto dnes jsou prodávány už s manuální vícestupňovou převodovkou. Zdvihový objem dosahuje 65 ccm.⁸

Přesné parametry motocyklu jsou opět uvedeny v řádech Autoklubu ČR. Specifikace mistrovství motocyklů kat. I, skupina A1, třída 65 ccm dvoutaktních motocyklů s automatickou či manuální převodovkou od 50 do 65 ccm, zadní kolo maximálně 12 palců a přední kolo maximálně 14 palců.⁷

⁷ Autoklub České republiky. Řády Komise motokrosu [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/motorsport/motocykly/rady/rady-komise-motokrosu/>

⁸ YAMAHA CENTRUM PEMM Brno. YZ65 [online]. Brno, c2011-2022 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.yamaha-pemm.cz/produkty/dve-kol-a/terenni/p/yz65>



Obr.3: YAMAHA YZ65 (zdroj: www.yamaha-pemm.cz/produkty/dve-kola/terenni/p/yz65)

2.4 Trénink techniky jízdy

Trénink techniky jízdy je velmi důležitý pro správné provedení všech prvků a odnaučení špatných návyků při jízdě na motorce, a proto je na jeho provedení kladen veliký důraz a potřeba mu věnovat v začátcích velké množství času a péle. První krok při nácviku každého prvku vede k pochopení prvku, jeho vysvětlení a seznámení s důvodem, proč se ho takto naučit. Následně při správném pochopení dojde k fyzickému tréninku na motorce. Když to nácvik dovolí, lze prvek ještě simulovat při stání motocyklu na stojánku a následně se přejde k tréninku při jízdě na volném prostranství či přímo na motokrosové trati.

Trénink techniky jízdy se mění v průběhu ročního tréninkového cyklu. Ten je potřeba v průběhu roku rozložit tak, aby maximální výkonost vyvrcholila v období nejdůležitějších závodů. Rozděluje se na tři tréninková období – přípravné, hlavní (závodní) a přechodné.

Přípravné období je od prosince do března. 1. etapa přípravného období je zaměřena na všestrannost, na zlepšení dýchání a látkové výměny. 2. etapa probíhající od února do března má za úkol převést zvýšenou všeobecnou trénovanost organismu do specializovaného sportovního výkonu. V této druhé etapě už se začíná se zvýšenou přípravou na motocyklu s tréninkem techniky jízdy.⁹

⁹ CHURAVÝ, Jiří. Motokros: příručka motokrosového jezdce. Praha: Česká motocyklová federace, 1996

Hlavní závodní období termínově spadá do dubna až října. V tomto období se soustředí na všechny významné závody. Jezdec by měl využít všeho co získal v období přípravném, případně s ohledem na složitost přechodu mezi obdobími lze ještě meziobdobí nazvat předzávodním. Zde se závodník soustřeďuje na vyladění formy, a to úpravou tréninku a dále startem v řadě kontrolních závodů.

Posledním obdobím je období přechodné, které trvá od října do listopadu. Toto období tvoří zvláštní část ročního tréninkového cyklu. V tuto dobu má organismus příležitost k odpočinku a regeneraci sil po namáhavém fyzicky i psychicky vyčerpávajícím zatížení. Neznamená to přerušení tréninku, nýbrž pouze jeho charakter se změní. Sníží se zatížení a namáhavost tréninku.¹⁰

Ve druhé etapě přípravného období byl zmíněn trénink techniky, několik základních technických prvků je vysvětleno níže.

2.4.1 Důležitost vhodné techniky

Malým jezdcům, kteří se chtějí věnovat motokrosu je potřeba poradit, jak přizpůsobit techniku jízdy v terénu, aby se vyvarovali omylů, dalším zase, aby se zbavili špatných návyků. Nejdůležitější pro techniku jízdy je rychlost vedení pohybu a cit pro volbu správné stopy při průjezdu tratě. Jezdec, který jede s větší lehkostí je schopen napravit vzniklé chyby nebo jim předejít. Největším nepřítelem jezdce je křečovitost a strnulost při pohybu na motorce. Takové chování vede k chybám, zbytečnému plýtvání fyzickou energií, které přináší dřívější vyčerpání. Při správném pohybu na motocyklu, kdy využíváme výkon motocyklu a neplýtváme energií při například silovém pojetí jízdy, dokáže jezdec co nejefektivněji projet libovolnou závodní dráhu a absolvovat závod.¹⁰

2.4.2 Poloha těla

Lepšího jezdce z vás udělá spousta věcí, ale nic není důležitější než správné pochopení základní jezdecké pozice. Ta je základem pro všechny jezdecké techniky a ovlivní všechny návyky jezdce. Správnou pozici je potřeba si zafixovat, aby se pro jezdce stala přirozenou.

¹⁰ CHURAVÝ, Jiří. Motokros: příručka motokrosového jezdce. Praha: Česká motocyklová federace, 1996

V základní poloze je těžiště jezdce na středu sedla, obě nohy na stupačkách a máte přitom kontakt s řadící pákou a brzdovým pedálem. Obě kolena jsou mírně pokrčená, obě ruce jsou na řídítkách a jeden nebo dva prsty na páčkách přední brzdy a spojky. Lokty nejsou svěšené, jezdec je má nahoru. Ramena by měla být rovně a horní polovina těla by měla být uvolněná. Hlavu držet nahoře a koukat před sebe. V této poloze je jezdec připraven na vše, co přijde.¹¹

2.4.3 Start

Každý motokrosový závod začíná startem a zvládnutí správné techniky má několik kroků. Před samotnou přípravou na startovací manévr je vhodná prohlídka startovacího zařízení a také pěší prohlídka startovací roviny, aby jezdec znal všechny záludnosti tratě. Před závodem si jezdec také často připraví startovací prostor za zvolenou brankou. Vyhrne přebytečnou hlínu, vyhází uvolněné kamení apod. Tento postup není potřeba, pokud už se jedná o start z roštu, který bývá na tratích stále častěji. Při fyzickém příjezdu ke startovacímu zařízení usadí jezdec motorku do připravené drážky a připraví se na startovací manévr. Při zvednutí cedule 15 sekund do startu je nezbytné zaujmout správnou polohu těla. Tzn. sedět maximálně v předu, trup předkloněný hodně vpřed až k řídítkům. U postavení nohou jsou dvě možnosti. Mnoho jezdců startuje s oběma nohama na zemi. Zde je potřeba se správně zapřít do motorky. Jednodušší způsob je levá noha na stupačce připravená zařadit a pravá noha na zemi. Zařadit rychlostní stupeň můžeme po nastavení do této polohy nebo při zvednutí cedule 5 sekund. V tu chvíli máme spojku na meziskluzu a plynovou rukojeť máme na 50-80% otočení. Pohled v tuto dobu zaměříme na střed startovací branky. Okamžik startu závisí na reakci jezdce na pohyb startovacího zařízení a na rychlosti pouštění spojky a přidání plynu. Při tomto manévru potřeba udržet dříve popsanou polohu těla z důvodu rozložení správného těžiště, aby nedošlo k postavení motorky na zadní kolo. Následně zbývá zvolit vhodnou dráhu do první zatáčky a správně řadit vyšší rychlostní stupně.¹²

2.4.4 Akcelerace

Akcelerace se využije ve všech případech, kdy je potřeba vyvinout co největší rychlost v co možná nejkratším čase. Správné využití akcelerace je nejdůležitější právě při startu a dále

¹¹ BALES, Donnie a Gary SEMICS. Offroad: technika jízdy motokrosu a endura. České Budějovice: Kopp, 2008. ISBN 978-80-7232-348-7.

¹² CHURAVÝ, Jiří. Motokros: příručka motokrosového jezdce. Praha: Česká motocyklová federace, 1996

je správná akcelerace důležitá při výjezdu ze zatáček. Při přidání plynu je potřeba využít těla jezdce a jeho naklonění dopředu, aby se zvýšil efekt akcelerace a motorka se nepostavila na zadní kolo. Během akcelerace je nezbytné mít jeden či dva prsty na spojce pro všechny případy a nohu připravenou k zařazení vyššího převodového stupně. Síla akcelerace je přímo ovlivněna otočením plynu. Pozor na razantní přidání plynu, aby nedošlo k akceleračnímu smyku, který by vedl je ztrátě, přetočení motorky či dokonce k pádu.¹³

2.4.5 Brždění

Po pořádné akceleraci je nezbytné motorku také zastavit. Proto je prvek brždění. Brzdit lze motorem, zadním či předním kolem nebo oběma koly současně. Brždění motorem je více patrné u čtyřtaktních motocyklů a bývá přirozené a nenáročné. Brždění zadním kolem nejčastější způsob zpomalení, ale jeho účinek není dostatečný. Nejúčinnějším bržděním je využití přední i zadní brzy současně, doplněné o brždění motorem. Základem k nejúčinnějšímu brždění je schopnost jezdce odhadnout terén a dokonale zvládnout koordinaci plynu, přední i zadní brzdy a spojky. Tělo jezdce při brždění je natažené dozadu a pánev nejlépe natáhnout až nad zadní blatník. Úkon brždění je o to těžší, že je potřeba ještě ve stejný čas správně podřadit nižší rychlostní stupeň.¹³

2.4.6 Smyk

Rozeznávají se dva druhy smyku. Jeden je akcelerační a druhý je brzdový. Dále smyky rozdělit na kontrolovatelné, tedy užitečné a nekontrolovatelné, které jsou škodlivé. Smykem zadního kola je možné lépe nasměrovat motorku na výjezd ze zatáčky. Použitím zadní brzdy dojde k brzděnému smyku a následně puštěním zadní brzdy, páčky spojky a přidáním plynu plynule přejde k regulovanému akceleračnímu smyku.¹³

2.4.7 Zatáčka

Zatáčka je jedním z nejdůležitějších jezdeckých prvků a ovlivňuje úspěšnost jezdce závodě. Především je důležité zvolit optimální poloměr průjezdu zatáčkou. Je možno volit dva

¹³ CHURAVÝ, Jiří. Motokros: příručka motokrosového jezdce. Praha: Česká motocyklová federace, 1996

základní směry. Nájezd z vnějšího okraje a výjezd u vnitřního okraje trati nebo obráceně, tedy nájezd u vnitřního okraje a výjezd u vnějšího okraje trati. Zatačka má tři základní fáze: nájezd, projetí a výjezd.

Nájezd do zatačky je podmínkou úspěšného projetí a výjezdu ze zatačky. S tím souvisí správně zvolená nájezdová rychlost. Není potřeba přehánět rychlost vjezdu do zatačky, ale naopak se snažit získat nejvyšší rychlost při výjezdu. V nájezdu do zatačky je tělo v poloze uvedené v kapitole brzdění.

Projetí zatačky začíná přesunem těla z polohy brzdění dopředu, co nejbližší k nádrži. Předkloněním trupu k řidítkům a lokty jsou od sebe. Vnější noha se zapře do stupačky a vnitřní noha je vysunuta dopředu a slouží jako opora při nepředpokládaném smyku. Motorka je při tomto manévru v náklonu.

Výjezd je konečnou fází zatačky a je přímo závislý na předchozích krocích, tedy nájezdu a průjezdu zatačkou. Výjezd začíná přidáním plymu motorky tak, aby vznikl kontrolovaný akcelerační smyk zadního kola. Tělo jezdce zůstává v poloze vpředu, uvedené v projetí zatačkou a postupně s výjezdem dochází k navrácení vnitřní nohy na stupačku a posunutí těla na střed či do zadní části motorky.¹⁴

Všechny tři fáze zatačky tvoří jeden celek a musí na sebe přesně časově navazovat. Podle typu zatačky je každá fáze mírně specifická, takže průjezd zatačkou o dlouhém poloměru bude jiný, než průjezd ostré zatačky či zatačky s tobogánem nebo kolejí.¹⁴

2.4.8 Skoky

Skok je nevýhodný jezdecký prvek, protože motorka v tu dobu ztrácí akcelerační schopnost. Je však nutným a užitečným tam, kde by zdolání terénních nerovností jiným způsobem bylo pomalejší. Neužitečný se stává tehdy, je-li příliš vysoký nebo jeho ukončení negativně ovlivňuje návaznost na další prvek. Skoky lze rozdělit na skoky na rovině, skoky do svahu a skoky ze svahu. Délka skoků závisí na rychlosti, rozjezdu, délce a úhlu nájezdu. Fáze skoku jsou tři: odraz, let a dopad. Nejdůležitější fází skoku je hned odraz, protože ovlivňuje chování motorky během letu a způsob dopadu. Při odrazu je nezbytné se vyvarovat dvojitému odrazu nebo zachycení překážky během letu. Při nájezdu na skok se plyn ubírá až v době, kdy zadní kolo opustí odrazovou hranu, aby motorka neměla tendenci se ve vzduchu

¹⁴ CHURVÝ, Jiří. Motokros: příručka motokrosového jezdce. Praha: Česká motocyklová federace, 1996

naklánět na přední kolo. Fáze letu je dána už nájezdem, takže během letu je malá možnost změnit směr, ale lze změnit polohu motorky a tím určit, zda dopad bude na zadní či na přední kolo. V případě přidání plynu se více roztočí zadní kolo a motorka se začne naklánět dozadu. Naopak v případě potřeby dopadu na přední kolo je potřeba zmáčknout páčku spojky a sešlápnout zadní brzdu, čímž dojde k zastavení rotace zadního kola. Před dopadem je samozřejmě potřeba zadní brzdu povolit. Dopad je různý podle typu skoků. Dopad na rovinu je vhodný nejčastěji na zadní kolo, pouze ve výjimečných případech na kolo přední. Při skoku ze svahu či při skákání lavice je vhodné dopadat na přední kolo, čímž se motorka lépe sveze a nabere vyšší rychlost do dalšího úseku tratě. Poloha těla je při dopadu nejčastěji v normálním postavení ve středu motorky a samozřejmě ve stupačkách. Náraz při dopadu je ještě tlumen koleny.¹⁵

¹⁵ CHURAVÝ, Jiří. Motokros: příručka motokrosového jezdce. Praha: Česká motocyklová federace, 1996

3 Praktická část

Teorie je velmi krásná věc, ovšem její převedení do praxe a samotné vysvětlení dětem, aby ji pochopili už není tak jednoduché, což jsem si ověřil vlastní dlouholetou praxí závodníka i trenéra. Z osobních poznatků a zkušeností během mé kariéry mohu potvrdit tvrzení, že špičkový jezdec motokrosu zákonitě nemusí znamenat, že bude dobrý trenér. V tomto sportu se na známé jméno prostě nehraje. Často může být těžké něco vysvětlit dospělému, aby danou problematiku správně pochopil, o to těžší je potom samotný trénink s dětmi, kde musí být přístup úplně jiný.

Tato práce se zaměřuje na kategorie 50 a 65 ccm, což je samo o sobě velký věkový rozsah (od 4 až do 13 let), takže práci s těmito kategoriemi nelze paušalizovat a dát jasný návod. Každé dítě je také úplně jiné a jinak vyspělé. Dále záleží, zda má jezdec na motorce už něco naježděno, nebo zda se jedná o úplného začátečníka, případně například řešíte přechod z automatu na řazení, to znamená, že na motorce je pro dítě navíc spojková páčka a řadící páka. Proto jsem si pro popis tréninku vybral mnou trénované kluky ve věku 7 až 9 let, kteří sedlají právě padesátky a šedesátky, jak se těmito kubaturám říká. Jeden z těchto kluků kvůli své výšce před sezonou 2021 přesedlal na silnější stroj a postoupil do třídy 65 ccm, takže byl trénink „okořeněn“ ještě o naučení závodníka při jízdě řadit, podřazovat a při tom všem používat spojku.

3.1 Trénink s dětmi

Trénink s dětmi je velmi specifická záležitost a velmi záleží na osobnosti trenéra. U dospělého jste zkušenou autoritou, můžete být přísný, tvrdý a naplno upřímný. Základ pro úspěšný trénink dětí je z mého pohledu v tom, jak si trenér s dítětem sedne. Kladnou zkušenost mám spíše v kamarádském přístupu, kdy se s dětmi bavíme na kamarádské úrovni, děláme si z věcí srandu, přesto si musím zachovat určitou autoritu. V takovém případě jsem schopný z dětí dostat nejvíce, a hlavně si získat jejich pozornost. Pomáhá také, když se k dětem skláním či si při vysvětlování dřepnu, abych se dostal na jejich výšku. Děti je samozřejmě potřeba více chválit a více oceňovat maličkosti a drobnosti, které se jim povedou. Zároveň za vhodné považuji trénink více dětí a nejlépe kamarádů, protože v tu chvíli je možné probudit soutěživost a potřebu vyrovnat se kamarádovi.

3.2 Seznámení s motocyklem a nácvik techniky provedení jednotlivých prvků

Na začátku nové sezony, když dojde k přestupu do jiné třídy je potřeba se seznámit s novou motorkou. Právě při přechodu z 50 ccm na 65 ccm je to o to důležitější, že se musí jezdcí vysvětlit princip fungování spojky, jak ji správně používat, a hlavně kdy ji mačkat a kdy ne. Dále k tomu potřebuje znát logiku fungování řazení. To znamená, jak řadící páka funguje, jak se řadí vyšší nebo nižší rychlostní stupeň. Nakonec je potřeba vysvětlit souběh použití spojkové páčky a řadící páky.

Na prvním jarním tréninku není vůbec špatné zopakovat techniku pohybu na motorce a správnou polohu těla při jednotlivých úkonech. A to nejlépe demonstrovat přímo na motocyklu, který stojí nenastartovaný na stojanu. Tím si lze projít všechny prvky a pohyby při nich. Na jezdce je krásně vidět a daný úkon můžeme několikrát opakovat. Stejný postup můžeme velmi dobře aplikovat v případě naučení se nebo zdokonalení nového prvku. Například pokud se při tréninku hodláme věnovat brzdění, nacvičíme si polohu při nájezdu před zatáčkou, posun těla nad zadní blatník v případě brzdění, použití obou brzd, ovladatelnost a vedení motorky pomocí těla a na konci brzdného manévru přesun váhy na nádrž motorky a nastavení vnitřní nohy jako opory do zatáčky. Tento úkon si projdeme po jednotlivých krocích a následně jezdcí předvedou všechny úkony jako celek. Jakmile všichni jezdcí předvedou správně provedený celý úkon, jdeme teprve stejnou problematiku trénovat za jízdy na motorce.

3.3 Trénink na motocyklu v pohybu

Jízda na motorce přijde na tréninku na řadu teprve tehdy, až jsou jezdcí rozhýbaní, rozehrátí a prošli tzv. suchou přípravou na stojící motorce. Než se vrhneme na samotné drilování techniky, kluci si objedou několik kol volně po trati, aby správně zahřáli celé tělo, seznámili se s tratí, terénem a uvedli motorky do provozní teploty.

Jednoduché úkony je vhodné trénovat na volném a rovném prostranství, není potřeba vůbec trénovat přímo na trati. Trať může jezdce limitovat, vyvolávat v nich strach nebo jim určovat bariéry. Často na trati také nejste sami a hrozí nebezpečí srážky s jiným jezdce, protože děti si při zápalu tolik nedokážou pohlídat jiné jezdce na trati. Zároveň ale není vhodné trénovat na trávě, protože je velmi nevyzpytatelná a nepředvídatelně klouže. Optimální prostor je z mého pohledu například startovní rovina, kde můžete být maximálně variabilní.

Pro trénink na volném prostranství je samozřejmě potřeba být vybaven. Na mnoho tratích můžeme improvizovat a využít na vytyčení tréninkového úseku například staré pneumatiky z aut nebo kolíky vytyčující trať. Ovšem hlavně dřevěný kolík je velmi nebezpečný v případě pádů, naopak zavazit malou dětskou motorkou o pneumatiku z auta zavání také velkým rizikem pádu. Samotný pád na pneumatiku je pro děti také nepříjemný. Proto nejvhodnější je úsek vytyčit kužely či vytyčovacími metami.

3.3.1 Jízda ve stupačkách a trénink rovnováhy

Základem jízdy na motorce v terénu je stání na motorce. Většinu závodu je jezdec kvůli nerovnostem trati nucen stát. Proto se mi osvědčilo a je vhodné při učení začínajících jezdců nebo při prvních trénincích na začátku sezony tuto dovednost zopakovat. Tento trénink můžeme vložit i kdykoliv v průběhu tréninku během rozjeté sezony například na úplný konec tréninku jako odreagování pro děti, ale i pro dospělé. Základem je připomenout dětem, jak se motorka ve stupačkách drží, ovládá a jak správně pomoci těla, hlavně spodní poloviny, motorku vést. Na rozehrání před tímto tréninkem lze třeba objet celé kolo po trati ve stupačkách.

Samotná jízda ve stupačkách velmi brzy omrzí dospělého, natož děti. Proto ze své zkušenosti považuji za vhodné tento trénink spojit s tréninkem rovnováhy. Tato forma tréninku prověří nejen jezdcův balanc, ale také jeho koordinaci pohybu a schopnost ovládat motorku. Ideální je v tomto případě z vytyčovacích met vytvořit slalom, kdy se ho jezdcí snaží projet a pokud možno mety nepřejet nebo nezničit. Během průjezdu vytyčeným slalomem nechám jezdce, ať si vyzkouší projetí určený úsek také v sedě, aby si sami přišli na to, že ve stupačkách mají lepší rovnováhu, lepší ovladatelnost motorky a zvládnou daný úsek projet rychleji a s menším množstvím chyb. Až na několik výjimek všichni potvrdí, že jízda ve stupačkách je pro ně lepší. Tento trénink lze při dostatečném množství vytyčovacích met připravit dvakrát vedle sebe a děti mezi sebou mohou zavodit, čímž v nich probudíme ještě větší zájem. Pozor však, aby závodění neodpoutalo pozornost od správné techniky.

Další z možných tréninků rovnováhy vhodný na odreagování během náročnějšího tréninku může být například jízda pomalosti. Dva jezdci se připraví na startovní čáru vytyčeného úseku a pokusí se být pomalejší než jejich soupeř. Vítězem se stává ten z jezdců, který později přijede do cíle. Během doby od startu do cíle jezdec nesmí vyjet z vyznačeného úseku a také nesmí spadnout či sundat nohu ze stupačky. Tento trénink je velmi vhodný právě

na práci jezdce se spojkou, brzdou a doplněný o udržení rovnováhy. Na mých tréninkách bývá jízda pomalosti velmi oblíbený nácvik a mezi jezdci probouzí velkou soutěživost.

3.3.2 Technika brždění, průjezdu zatáčkou a výjezdu ze zatáčky

Před samotným tréninkem na motorce je vhodné projít kompletní postup techniky brždění v klidu na motorce na stojanu tak, jak je popsán v kapitole brždění. Projít pomalu a postupně všechny pohyby a úkony spojené s bržděním, projít úkon jako celek a potom se přesunout do terénu. Tím hlavně děti ví, co po nich chcete a dokážete všechny pohyby správně nasimulovat. Ze zkušenosti vím, že v terénu se postup podstatně hůře vysvětluje, a ještě složitěji demonstruje. Pro trénink techniky brždění je vhodné využít stejný prostoro jako při nácviku jízdy ve stoje a rovnováhy. Pokud to prostředí nedovolí, můžeme samozřejmě trénovat na trati. Trať je ovšem jasně vyznačená, což je pro jezdce většinou bariérou a jelikož není moc tratí a často tréninky probíhají na stejných tratích, tak už má často jezdec svůj návyk, který v daném místě opakuje a složitě se přeučí na něco nového.

Na volném prostranství využijeme nejlepší vytyčovací metu, okolo které se zatáčí a druhou dáme jako místo pro vyjetí, aby byl rozjezd vždy ze stejného místa. Tím docílíme toho, že jezdec sám na stejném úseku cítí posun. Tento nácvik může dělat několik jezdců najednou a pořád dokola. Tím, že jsme na volném prostranství, může jezdec při velmi rychlém nájezdu přejet zatáčku neomezeně a nemusím mít strach, co se mu stane. Při nácviku začínáme v pomalejších rychlostech a jde nám hlavně o kvalitu provedení. Následně dle uvážení trenéra a šikovnosti svěřenců můžeme zrychlovat.

V případě, že trenér vidí dobré výsledky svých svěřenců, může trénink pokračovat ve vymezeném úseku na trati a jezdec tím posouvá své limity ve známém prostředí. V případě zvládnutí správné techniky brždění na cvičném place však dojde, bez ohledu na trénovaný úsek, ke zlepšení v každé zatáčce či každém místě, kde dochází k brždění. Tento trénink je vhodné opakovat tak dlouho, aby si jezdec všechny pohyby a úkony zažil a začal je dělat automaticky bez potřeby na vše myslet. Tím se potom dokáže lépe soustředit na další učení a během závodní jízdy na samotné závodění. Jakmile je z pohledu trenéra patrné zafixování a správné provedení, je vhodné navázat na techniku brždění a přidat průjezd zatáčkou.

Jezdec po správném brzděném manévru přesouvá váhu dopředu, sedá co nejbližší k víčku na nádrži, vnitřní nohu připravuje podél motorky jako oporu a je připraven projet zatáčku. Znovu tento postup můžeme zopakovat na motorce stojící na stojanu a s ohledem na následující trénink výjezdu ze zatáčky při nácviku tyto dva prvky spojit. Volba vhodné stopy pro průjezd zatáčkou bude jiná v kvalifikaci, kdy je potřeba zajet nejrychlejší kolo a jiná v době závodu, kdy musí jezdec brát v potaz všechny okolnosti, včetně jezdců před a za ním. Strategii průjezdu však doporučuji řešit výrazně později v tréninku, a to i u starších jedinců. Při úplném začátku tréninku průjezdu řešíme pouze techniku správného projetí. Jezdci se znovu pustí do tréninkového úseku, kde se naučili brždění a začínají přidávat správný posun na nádrž, správné držení vnitřní nohy (špička nohy musí směřovat vždy nahoru nebo lehce k přednímu kolu motorky, aby nedošlo ke zranění), kdy úplně povolit zadní brzdu a kdy začít přidávat plyn, tedy přípravu na výjezd ze zatáčky. Samotný průjezd je poměrně malá část tréninku, proto doporučuji brzy zařadit do tréninku i výjezd, který by měl být samozřejmě co nejrychlejší. Při výjezdu ze zatáčky a akceleraci musí jezdec udržet tělo v přední části motorky, aby nedocházelo ke stavění motorky na zadní kolo. U silných motorek nebo při dobré trakci je ještě vhodné předklonit horní polovinu těla a přitáhnout ramena nad řídítka. Tím dosáhneme nejlepšího přenosu síly motorky na zadní kolo. Následně, dle uvážení jezdce, dojde k přesouvání váhy do středu motorky a jezdec se postaví do stupaček, čímž se chystá na terénní nástrahy na rovince, na další navazující zatáčku či jiný technický prvek na trati. Zatáčky jsou jednou z nejdůležitějších věcí při jízdě, proto tomuto tréninku věnujeme hodně prostoru. Postupem času, když vidím, že si děti základní techniku osvojily, můžeme do tréninku zařadit různě specifické průjezdy zatáčkou, například průjezd kolejí, nahrnutým materiálem či tobogánem.

3.3.3 Skoky

Skok nebo skoky jsou velmi specifické prvky na motokrosové trati a pro jejich technickou náročnost, a hlavně z důvodů velmi vysokého rizika zranění, je s dětmi raději vůbec netrénuji. Velmi výjimečně se zaměříme na skok malé či bezpečné lavice, ale to je opravdu velmi výjimečný stav, kdy charakter skoku toto dovolí a kdy to má pro trénink daného úseku smysl skok skákat. Popravdě tréninku skoků se celkově věnují velmi málo i u starších či dospělých jedinců, protože hlavní úspěch v závodění je v zatáčkách. Všechno výše uvedené samozřejmě platí pro děti a začínající či hobby jezdce. V případě tréninku top pilota nebo při individuálním tréninku dítěte zaměřeného na ranou specializaci je přístup jiný a také skoky je nezbytné

do tréninku zařadit, protože při vyrovnaných výkonech závodníků může jezdec získat cenné vteřinky i setinky díky správně zvládnuté technice skoku. Konkurenční výhodu jezdec získá jen díky tomu, že například technicky náročný nebo velmi dlouhý skok skočí. V tu chvíli, kdy máme takový skok trénovat, si ale jako trenér musím být jistý, že daný pilot má na tento trénink dostatek zkušeností a znalostí, dostatečně zvládá techniku skoku a má k tomu předpoklady.

3.3.4 Vytrvalostní trénink

S ohledem na to, že aktuálně není mnoho trenérů, kteří mají kapacitu se setkávat se svěřenci na každý trénink, věnuji se osobně na společných tréninkách technice a trénink vytrvalosti, tzn. trénink jízdy simulující závod nechávám na rodičích. V případě, že má trenér svěřence v plné péči a tráví s ním všechny tréninky. Je nezbytné i trénink vytrvalosti zařadit do programu. Ovšem pro známou dětskou „nesmrtelnost“ vytrvalostní trénink osobně nezařazuji tak často. U tréninku vytrvalosti je to stejný případ, který uvádím na konci kapitoly skoků. I v tomto případě při tréninku zaměřeném na ranou specializaci je potřeba více vytrvalostního tréninku. Stejně i u tréninku starších jedinců je trénink vytrvalosti nezbytnou součástí tréninku a s pozdější věkem a rostoucí výkonností začne převažovat nad tréninkem techniky jízdy.

4 Závěr

Cílem této práce bylo ověřit teoretické postupy v praxi. Čerpáno bylo ze starších publikací a s ohledem na několikaletý vývoj motokrosu od doby sepsání těchto knih můžeme sepsané poznatky stále považovat za aktuální, protože se základní technika jízdy téměř nezměnila. Ověření popsané techniky v publikacích proběhlo proti víceleté trenérské praxi. Samotné publikace ovšem neuvádí konkrétní zaměření tréninku na děti, pouze obecně popisují správné provedení techniky jednotlivých úkonů během jízdy na motorce, proto poznatky sepsané v praktické části mohou sloužit jako jistý návod a možná inspirace pro trenéry dětí s motokrosem spíše začínajícími, které si vyžadují specifický a s ohledem na jejich rozmanitost lze konstatovat, že i individuální přístup. Samozřejmě každý trenér má své poznatky z praxe, odlišný pohled na danou problematiku a volí svůj ověřený přístup, proto popsané postupy nelze brát jako dogma. Osobně jsem rád, že jsem se touto problematikou zabýval, protože jsem si rozšířil obzory o další body přípravy dětí a ověřil si správnost techniky trénovaných prvků, což pro mě bylo přínosem.

Seznam literatury

Autoklub České republiky. Řády Komise motokrosu [online]. Praha, 2022 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/motorsport/motocykly/rady/rady-komise-motokrosu/>

BALES, Donnie a Gary SEMICS. Offroad: technika jízdy motokrosu a endura. České Budějovice: Kopp, 2008. ISBN 978-80-7232-348-7.

CHURAVÝ, Jiří. Motokros: příručka motokrosového jezdce. Praha: Česká motocyklová federace, 1996, 196 s.

KTM AUTONOVA. KTM 50 SX 2022 [online]. Brno, 2021 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: <https://www.ktm-autonova.cz/motocykly/ktm-50-sx-2022/#neprehlednete>

PERIČ, Tomáš a Josef DOVALIL. Sportovní trénink. Praha: Grada, 2010. Fitness, síla, kondice. ISBN 978-80-247-2118-7.

PERIČ, Tomáš. Sportovní příprava dětí. Nové, aktualiz. vyd. Praha: Grada, 2012. Děti a sport. ISBN 978-80-247-4218-2.

PřepiServis: Registrace vozidel. *Jak jsou definována motorová vozidla?* [online]. Praha, c2008-2020 [cit. 2022-03-12]. Dostupné z: <https://www.registr-vozidel.cz/caste-dotazy/jak-jsou-definovana-motorova-vozidla>

YAMAHA CENTRUM PEMM Brno. YZ65 [online]. Brno, c2011-2022 [cit. 2022-02-27]. Dostupné z: https://www.yamaha-pemm.cz/produkty/dve-kol_a/terenni/p/yz65

Seznam obrázků

Obr.1: Ranná specializace vs. trénink odpovídající vývoji (zdroj: PERIČ, Tomáš a Josef DOVALIL. Sportovní trénink. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-2118-7).....3
Obr.2: KTM 50 SX (zdroj: www.ktm-autonova.cz/motocykly/ktm-50-sx-2022).....6
Obr.3: YAMAHA YZ65 (zdroj: www.yamaha-pemm.cz/produkty/dve-kola/terenni/p/yz65)..7

