

UČME SE
PŘEŽÍT



METODIKA PROVÁDĚNÍ KURZŮ PRO MOTOCYKLISTY

Část ENDURO

Autoři:

Ing. Jiří Novotný, Asociace autoškol ČR

Ing. Jan Polák, Tým silniční bezpečnosti

Radek Michna, Motohouse

David Pabiška, závodník rally Dakar

Miroslav Lisý, závodník trial

Vladimír Novotný, redaktor a testovací jezdec

Liberec, 2023

Obsah

Pasivní bezpečnost	6
Základní technika motocyklu	8
Teorie – příprava před jízdou	18
Teorie a praxe – jízdní část	26
Zatáčení, otočení a změna směru	32
Brzdy	40
Výjezd	45
Sjezd	48

Učme se přežít

Tato metodika vznikla pro instruktáž instruktorů a bezpečné zasvěcení účastníků adventure kurzů do jízdy na nezpevněném povrchu za říditky motocyklu kategorie cestovní enduro. Vše je založeno na vlastních zkušenostech autorů a jejich několikaleté praxe v motoškolě se zaměřením na všechny kategorie motocyklů. Poznatky a fakta v této metodice vychází z několika letého působení na soutěžích mezinárodní úrovně Míry Lisého a Davida Pabišky, kteří zároveň působí jako instruktoři motoškol a redaktora největšího motocyklového média Motorkáři.cz Vládi Novotného, který působí jako instruktor v domovské motoškolě Moto Lisý a v rámci projektů dalších spřízněných motoškol.

Jízda na motocyklu třídy adventure, chcete-li cestovní enduro, je sama o sobě velice specifická a platí zde spousta zákonitostí, které se odvíjejí od prostředí, povrchu a terénu, kde se provozuje. V první řadě je nesmírně důležité pochopit a osvojit si základy silniční metodiky, a teprve potom se začít věnovat základům jízdy na nezpevněném povrchu. Bavíme-li se o úrovni běžného amatérského jezdce v turistickém režimu bez sportovních ambicí, je jízda na nezpevněném povrchu v porovnání s jízdou na silnici v běžném provozu o mnoho víc fyzicky náročná a klade důraz na dobrou fyzickou kondici. Od toho se odvíjí další rozvíjení schopností na nezpevněném povrchu, chcete-li v terénu. Správná technika jízdy a dodržování základních pravidel, o kterých pojednává tato metodika, jednoznačně eliminuje zranění, zároveň jezdci dokáže ušetřit síly a sníží riziko zničení motocyklu.

KAPITOLA



Pasivní bezpečnost

Základní a nezbytná výbava a ochrana jezdce

Jízda v terénu a nezpevněném povrchu znamená o něco vyšší riziko pádu než na silnici a v případě podcenění správné ochrany jezdce může dojít ke zranění, kterému by vhodnou výbavou dalo předejít. Proto je dobré účastníky obeznámit se správnou výbavou a ochranou jezdce. Pozornost zaměřte zejména na funkci jednotlivých prvků bezpečnosti, demonstруйте minimalizaci následků při správném používání, a naopak také následky při nepoužití bezpečnostní výbavy. Pokud se budeme bavit o základním vybavení jezdce, tak je potřeba jezdit v homologované přilbě, ideálně kategorie adventure, chrániči páteře, chráničích končetin, rukavicích, textilním oblečení a pevných vysokých motocyklových botách. Pomozte objektivně s výběrem, případně odkažte na příslušnou homologaci nebo testy.

Přilba

Při výběru přilby pro jízdu v terénu doporučte návštěvníkům kurzu vybrat přilbu kategorie adventure, která zaručuje dobré větrání a přísun kyslíku. Díky větší výšce hledí zaručuje lepší výhled a zároveň umožní použití motokrosových brýlí, které se do menší výšece klasické integrální silniční přilby nevejdou. Výhoda motokrosových brýlí je lepší větrání a přísun kyslíku nebo čištění. Tato přilba je vybavena kšiltem, který plní jednak stínící funkci, ale také ochranou, kdy kšilt dokáže vykryt letící bláto, štěrky či kamení. Integrální silniční přilbu nedoporučujeme použít, protože má své nevýhody, jako horší větrání a horší výhled při jízdě ve stoje.

Vyklápěcí přilby spojují výhody otevřených a integrálních přileb a jsou vhodné zejména v momentech častých zastávek, kdy není nutné sundávat celou přilbu. Zároveň jsou pohodlnější při nasazování. Bradová část není samozřejmě tak pevná jako u integrálních přileb, nicméně pro bezpečnost je vhodnou alternativou otevřené přilby.

Oblečení a chrániče

Při jízdě v terénu doporučte návštěvníkům kurzu jezdit v textilním adventure oblečení, které zajistí ideální hybnost a zároveň zaručí pohodlí a vzdušnost. Kromě toho se dobře čistí. Nedoporučujeme silniční oblečení, jako je například kožená kombinéza, které pro jízdu v terénu není vhodné z důvodu špatného větrání či omezené hybnosti, ale i čištění po jízdě. Bunda a kalhoty pro kategorii adventure mají většinou integrované chrániče končetin a páteře, a to se vlastně dá považovat jako základ. Takové chrániče nikdy nemohou sedět tak dobře, jako externí chrániče, které se upevňují přímo na tělo. Řeč je zejména o chrániči kolenou a chrániči páteře, jinak řečeno páteřáku. Velice praktickou záležitostí je chráničová vesta na horní část těla, a lze ji používat jak pod bundou, tak pod lehkým dresem.

Boty

Boty jsou velice důležitým prvkem ochrany a doporučte používat pevné boty kategorie adventure, nejlépe s kloubem a podrážkou s hrubým vzorkem. Tyto boty jednak dobře chrání chodidlo a kotník a pak díky podrážce s hrubým vzorkem drží na kovových stupačkách s hroty. Hrubá podrážka zajistí přilnavost chodidla při manipulaci jezdce v kontaktu s nezpevněným terénem. Při sportovním použití lze jezdit ve vysokých a více pevných motokrosových botách, nicméně boty kategorie adventure jsou jistým standardem a zaručují adekvátní ochranu. Pevné motokrosové boty jsou mimořádně bezpečné, ale počítejte s tím, že v nich alespoň zpočátku nebudete mít takový cit. Navíc mají vysoký nárt, takže si budete muset upravit výšku řadičky a zadní brzdy. Silniční motocyklové boty nejsou vhodné, protože mají hladkou podrážku a na kovových stupačkách nedrží. Zároveň nedostatečně chrání kotník a holeně.

Rukavice

Pro jízdu v terénu je vhodné používat rukavice kategorie adventure, které zajistí požadovanou hybnost, ochranu rukou a prstů, ale i cit při ovládání motocyklu. Ideální je mít rukavice dvojce, jedny do teplého a druhé do chladného počasí, případně vyměnit mokré či znečištěné za suché a čisté. Na ruce musí perfektně sedět na všech prstech a na dlaních by se materiál neměl shrnovat. Při jízdě v terénu není vhodné používat pevné kožené silniční rukavice s protektory, které nezaručí tak citlivé ovládání, jako nepatrně lehčí adventure rukavice určené pro kategorii adventure. Pro výběr doporučte návštěvu specializované prodejny a konzultaci s odborníky.

KAPITOLA

2

Základní technika
motocyklu

Základní technika motocyklu

Přestože se technika motocyklů vyvíjí poměrně rychlým tempem, zůstávají pravidla ke kontrole motocyklu před jízdou stejná. Motocyklista nemusí být mechanik, ale měl by znát základní pravidla nastavení ovládacích prvků a kontrolní mechanismy, aby neprovozoval motocykl ve špatném technickém stavu. Především by měl správně připravenou technikou snížit možnost vzniku nehody. Je vhodné na každém kurzu motocykl účastníkům zkontrolovat, případně nastavit. Pokud by došlo ke zjištění závad, pak s kurzem pokračovat až po jejich odstranění a nedopustit zvýšenou možnost vzniku nehody.

Provozní kapaliny

Před každou jízdou je zapotřebí zkontrolovat, zda z motocyklu neunikají kapaliny. V případě, že pod motocyklem objevíme mokrou skvrnu nebo vidíme část motocyklu potřísněnou kapalinou, je zapotřebí nevyjíždět a hledat příčinu. Unikající kapaliny neohrožují pouze jezdce, ale také ostatní účastníky při případném najetí na skvrny. Oprava si v tomto případě obvykle žádá odbornou pomoc.

Pneumatiky

Motocykl kategorie cestovních endur je konstruován tak, aby se dokázal adekvátně pohybovat na silnici a zároveň byl použitelný také na nepevném povrchu. Vše se odvíjí od jeho výbavy, technických parametrů a zejména obutých pneumatik, které dokážou předpoklady motocyklu umocnit a nebo naopak deklasovat. Pokud motocykl není vhodně obut do pneumatik určených pro jízdu v terénu, vzniká na nepevném povrchu problém s potřebnou adhezí a zvyšuje se riziko pádu. Při špatně zvoleném obutí není jezdec schopen využít veškeré výhody či přednosti motocyklu. Hrubý terénní vzorek zaručuje ideální přilnavost a samočisticí funkci pneumatiky.



Pneumatiky hustíme na hodnoty tlaku předepsané výrobcem motocyklu za studena, bavíme-li se o běžném ježdění v turistickém módu, nikoliv o závodním režimu, kdy se tlaky mohou citlivě upravit. Při vyšších tlacích v pneumatikách, než doporučuje výrobce motocyklu, dochází k nedostatečné adhezi s terénem a tím se rapidně zvyšuje riziko pádu. Při tlacích nižších než doporučuje výrobce motocyklu se v terénu docílí lepší adheze, ale zároveň se zvyšuje riziko defektu pneumatiky a poškození ráfku. Pokud se před jízdou v terénu cíleně sníží tlak v pneumatikách, je nezbytné tlaky upravit na hodnoty předepsané výrobcem při návratu do běžného silničního provozu.

Před jízdou je nutná vizuální kontrola typu a zaměření pneumatik. Dále pak opotřebení, tlaků a stáří pneumatik. Nezapomínejme na stáří pneumatiky. Se stárnoucí pneumatikou z materiálu odchází příslušná chemie a pneumatika tvrdne. Stáří pneumatiky zjistíme z označení DOT na boku pneumatiky. Neměli bychom provozovat pneumatiku starší, než nám doporučuje výrobce. Obecně se dá říci, že maximální stáří pneumatiky by mělo být 5 let. Silniční pneumatiky jsou pro jízdu v terénu nevhodné. Na nepevném povrchu nezaručí požadovanou přilnavost, a tím se zvyšuje riziko pádu.

Brzdová soustava

Technika brzd se přesunula od bubnových systémů směrem ke kotoučovým, které dnes díky své účinnosti tvoří absolutní většinu. Motocyklista by měl vědět, co na brzdové soustavě kontrolovat, aby se nedostal do krizové situace způsobené technickou příčinou. Kontrolu začínáme u nádobky s brzdovou kapalinou. Kapaliny nesmí být málo, aby při zmáčknutí brzdové páčky došlo k dostatečnému tlaku a brzdová soustava se nám nezavzdušnila. Brzdové kapaliny nesmí být však ani moc, protože se při brzdění zahřívá a vlivem tepelné roztažnosti v nádobce její objem expanduje. Ve chvíli, kdy kapalina nemá prostor pro své rozpínání, začíná tláčit na brzdové destičky směrem ke kotouči. Je to jediné možné místo, kam se může rozpínat. Jakmile začnou brzdové destičky škrtat o brzdový kotouč, dochází k drobnému, ale hlavně neustálému přibrzdování. Takové přibrzdování má za následek ještě větší zahřívání a v důsledku toho ještě větší rozpínání. Následně se ocitáme v neřešitelné situaci, kdy motocykl nejde při jízdě odbrzdřit a tlak na brzdiče se zvětšuje.

Kotouče by neměly vykazovat praskliny a zvlnění, která následně zapříčiňují škrtání o brzdové destičky. Po nadměrném opotřebení dochází k tzv. projetí kotoučů, které hůře snáší teplo a tím se snižuje účinek při brzdění. Při prasklinách může zahříváním dojít k pnutí a tím i k poškození kotouče během jízdy.

Protože jsou brzdové destičky terénních motocyklů podrobeny vlivu nečistot, doporučuje se častější kontrola. Brzdové destičky s tenkou vrstvou směsi na destičce se zahřívají a ztrácejí účinnost. Proto je vhodné destičky měnit včas. Pokud by došlo k úplnému projetí, motocykl by ztratil účinek brzd a následně by mohlo dojít k poškození kotouče.

Tlumiče a pérování

Tlumiče a pérování zajišťují správnou přilnavost pneumatiky k povrchu. Po projetí nerovnosti nejde pouze o utlumení nárazu, ale také o eliminaci následných kmitů tak, aby se motocykl nerozeskákal. Na tlumičích kontrolujeme, zda netečou. Měli bychom účastníky obeznámit s možností nastavení. Není vhodné si libovolně nastavovat přední vidlice, neboť proces nastavení je vcelku alchymie, a je proto lepší vyhledat odborníka. Zadní tlumič je však standardně jednoduše nastavitelný. Z výroby je motocykl nastaven na obecnou váhu jezdce, proto je vhodné jej přenastavit dle aktuální váhy motocyklisty a stylu jízdy. Příliš měkké pérování při jízdě v terénu znamená nedostatečné tlumení a nežádoucí zatížení podvozku motocyklu. Naopak příliš tvrdé nastavení pérování se projevuje nestabilitou motocyklu a nekomfortu jezdce při jízdě v terénu.

Řetězová sada

Řetěz se poměrně rychle opotřebovává a pro jeho dlouhou životnost je zapotřebí se o něj starat. Základem je správný průvěs řetězu. Dle manuálu příslušného motocyklu víme, jak velký má být (cca 4–5 cm). Při malém průvěsu nám hrozí, že nebude správně fungovat tlumení a hrozí i přetržení řetězu. U abnormálního průvěsu dochází k vlně, kterou na řetězu vytvoří záběrové kolečko. Následně může dojít k přeskocení řetězu nebo nadměrnému opotřebování předního kolečka a rozety.

Řetěz bychom měli pravidelně ošetřovat mazivy k tomu určenými. K mazání dochází poměrně často (dle výrobce motocyklu cca každých 500 km), dále vždy po dešti a namočení řetězu. Mazivo bychom po aplikování měli nechat zavadnout (alespoň 20 min), aby nedošlo vlivem odstředivé síly k odlétávání potřebného maziva. Řetěz se maže po celém obvodu a na vnitřní straně. Při aplikaci maziva je zapotřebí pečlivě dbát na to, aby nedošlo k nastříkání maziva na pneumatiku. Řetěz motocyklů provozovaných v terénu je mnohem více zatěžován okolními vlivy a nečistoty, a proto je potřeba jeho údržbě věnovat více pozornosti.

Ovládací prvky

Nastavení ovládacích prvků motocyklů kategorie adventure je náročné v tom, že musí vyhovovat jednoduchému ovládání motocyklu při jízdě v sedě i ve stoje. Převážná většina motocyklů disponuje ovládacími prvky, které se dají nastavovat a přizpůsobovat jezdci. Každý účastník by měl vědět, jak mají být ovládací prvky nastaveny. V podstatě se nastaví jednou a tak i zůstanou. Není třeba se trápit se tím, že na páčky špatně dosáhneme apod. To vše ubírá soustředění na jízdu a při každém úkonu se prodlužuje reakční doba a i doba na vykonání příslušného úkonu. Nastavíme si sklon a záběr spojky. Zápěstí s nataženými prsty by mělo být rovnoběžně s páčkou, ruce nesmí být zalomené a ani vytočené na jednu či druhou stranu. Stejně tak nastavíme přední brzdu. Nezapomínejme nastavení ovládacích prvků na nohách – řadicí páčky a zadní brzdy. I to by mělo korespondovat s tělesnými proporcemi jezdce tak, aby pod páčku mohl dobře zasunout chodilo a zároveň aby na obě páčky dobře dosáhl. Další důležitou věcí je vystředění vůle na plynu, protože má velký vliv na reakci motoru při změně zatížení.

Nastavení motocyklu na nepevný povrch a přizpůsobení jezdci.

Velice důležité je nastavení ovladačů a přizpůsobení motocyklu pro jízdu na nepevném povrchu, kdy se jezdí v sedě nebo ve stoje.

Řídítka

Řídítka nastavujeme řídítka, která jsou pro jízdu v terénu dobré naklopit směrem dopředu. Záleží na motocyklu, ale dá se říct, že řídítka je ideální nastavit do osy vidlice (viz. obrázek níže). Všeobecně se dá říct, že řídítka blíže k jezdci vyhovují silničnímu ježdění v sedle, a naopak řídítka nastavena více dopředu ježdění ve stupačkách. Nastavení řídítek ovlivňuje pozici páčky spojky a brzdy, takže proto je dobré páčky nastavovat vždy až po řídítkách. Většinou to s sebou vezme i pozici zrcátek, takže je musíme znovu nastavit pro ideální výhled za sebe.

Vždy je potřeba začít nastavením řídítek a až po nich se věnovat páčkám, protože pootočení řídítek jejich pozici logicky ovlivní.



Páčka přední brzdy a spojky

Páčky spojky i brzdy by měly být jistým kompromisem pro jízdu ve stoje i vsedě. Opět tedy nastavíme do základního nastavení, které si dále upravíme podle svých priorit. Každopádně platí, že páčky nesmí být sklopeny extrémně dolů, protože vsedě by na ně nebylo možné dosáhnout a nutilo by to mít zápěstí zalomeno nepřírozeně dolů. To samé platí v opačném případě, kdyby byly páčky přehnaně nahoru, tím pádem by bylo zápěstí zalomeno krkolomně nahoru. Pak by při jízdě ve stoje nešlo citlivě ovládat ani brzdou, ale ani spojkou, to by byla chyba. Motorku je proto ideální postavit na centrální stojánek nebo opřít o zeď v garáži, posadit se na ní a objímky páček lehce povolit a pootočit do pohodlné polohy. Potom si stoupnout do stupaček a opět pozici upravit. Ve finále by měly být páčky mírně sklopeny dolů. Důležité je mít obě páčky ve stejné pozici, tedy ve stejném úhlu sklopení a nikdy by neměly být zároveň s koncem řídítek, ale zhruba jeden až jeden a půl centimetru od kraje. Opět je dobré usednou do sedla a při správném posedu s offroadovou pozicí loktů položit prst na páčku. Tím se ukáže pozice páček vůči kraji řídítek. Pozice páčky ovlivňuje také tuhost ovládání, a pokud tedy chceme docílit lehčího chodu, je potřeba docílit větší páky, což v praxi znamená páčku posunout více ke středu řídítek. Je neuvěřitelné, jaký kousek stačí pro citelnou změnu. Nastavuje se také vzdálenost páčky od konce řídítka. Dobré je pamatovat na to, že se objímky páček nesmí utahovat na krev, ale nechat jim mírnou volnost k protočení. Tím se totiž při pádu eliminuje zlomení páčky.

Řadící páka, demontáž gumy ze stupaček

Nyní se přesuňme dolů a nastavíme si řadící páčku. Ještě, než začneme nastavovat řadící páku a pedál zadní brzdy, tak je velice důležité demontovat gumu ze stupaček a docílit kovové stupačky s odhalenými hroty. Guma na stupačce slouží pro eliminaci vibrací do chodidla a je vhodné ji používat zejména na silnici při delších přejezdech. V terénu může být guma na stupačce nebezpečná, protože znečištěná či mokrá podrážka boty na ni klouže a při jízdě ve stoje to může být nebezpečné a hrozí pád. Pro demontáž gumy je v některých případech potřeba použít nářadí, v některých nikoliv. Jedině na stupačce bez gumy bude při jízdě ve stoje noha držet, nebude nechtěně klouzat, a to platí hlavně v okamžiku, když se bota namočí při průjezdu kaluže nebo brodu. Toto je otázkou chvilky. Pokud je páčka ponořena moc dolů, jen těžko pod ni dostaneme vysokou špičku offroadové boty a nebude jednoduché zařadit vyšší kvalt, nicméně to nesmíme přehnat, protože pak bylo naopak ztížené řazení rychlostí dolů. Naopak přehnaně vysoko položený trn řadící páky je také nežádoucí, protože jezdec musí výrazně zvednout chodidlo ze stupačky. Před jízdou si motorku postavíme na stojan a vyzkoušíme dostat špičku pod trn řadící páky a na sucho zařadit i podřadit.



Pedál zadní brzdy

Podobné je to také s pedálem zadní brzdy, který by měl vyhovovat jízdě vsedě, ale i jízdě ve stoje. Ideální je mít pedál stavitelný, což to znamená stavitelný trn pedálu zadní brzdy, který lze nastavit do vyšší nebo nižší pozice. Toto řešení se hodí při ježdění, kdy často střídáme terén a silnici. Pedál zadní brzdy je dobré nastavit tak, aby hrana ozubeného trnu byla víceméně zároveň s horní hranou stupačky. Někdo preferuje mít trn brzdy o fous výš než je hrana stupačky, což vyhovuje zejména jízdě ve stupačkách. Pokud by byl pedál brzdy příliš dole, byl by problém citlivě dávkovat brzdňý účinek při jízdě ve stoje a pokud by byl naopak moc nahoře, nebylo by pohodlné brzdit vsedě.



Sedlo – nastavení výšky, riziko při nesprávném snížení motocyklu

Za předpokladu, že je motocykl vybaven polohovatelným sedlem a nabízí vyšší a nižší pozici, důrazně doporučujeme sedlo nastavit do nižší pozice. Cestovní enduro je dost často vyšší konstrukce, a to může připravit komplikace menším postavám. Sedlo v nižší poloze znamená větší jistotu při manévrování s motocyklem v nižších rychlostech, snížení těžiště, ale i to, že řidič lépe došlápne na zem a má potom větší oporu. To je důležité v terénu, kde jsou nerovnosti, odkloněné plochy a kluzký povrch. Při jízdě v terénu, jak už bylo zmíněno, existuje nastavení sedla do nižší pozice, ale také další přizpůsobení výšky. Pozor na radikální snížení výšky motocyklu a zasahování do podvozku a pérování. Při snížení motocyklu se v žádném případě nesmí zasahovat do geometrie a dělat nešetrné úpravy podvozku, které jsou v rozporu s doporučeným nastavením výrobce! Typickým případem nevhodného snížení je například povolení v brýlích, kdy se přední část motocyklu nešetrně posadí dolů. V tu chvíli vznikne mezi předním kolem a spodními brýlemi nedostatečná vzdálenost a při propružení dochází ke kontaktu, který negativně ovlivní odpružení motocyklu a hrozí nebezpečí pádu.



Asistenční systémy

Součástí moderních motocyklů kategorie adventure je elektronika. Jde hlavně o ABS, kontrolu trakce a jízdní režim, co má vliv na odezvu a reakci na plynovou rukojeť. Podle typu motocyklu je elektronika zastoupena ve větším či menším rozsahu, a proto je důležité vědět, co je potřeba při jízdě v terénu nastavit.

ABS

Protiblokovací brzdový systém je nejrozšířenějším elektronickým asistentem na motocyklech. Systém funguje na principu porovnávání rychlosti předního a zadního kola při brzdění. Čidla mnohokrát za sekundu snímají rychlost, a pokud řídicí jednotka ABS zaznamená nižší rychlost jednoho z kol, vyhodnocuje, že dochází k jeho blokování a tudíž možnosti ztráty adheze pneumatiky a následně smyku. Aby tomuto ABS předešlo, na velmi krátkou chvíli povolí brzdový tlak, a tím umožní pneumatice dostat se zpět nad mez blokování. Celé se to odehrává bez změny polohy brzdové páčky, takže i při jejím maximálním stisku v tu chvíli nedochází k maximálnímu tlaku v brzdové soustavě. Tím sice může dojít k mírnému prodloužení brzdné dráhy, ale je minimalizována možnost pádu způsobeného přebrzděním jednoho z kol a smyku. Na nejmodernějších motocyklech ABS spolupracuje s šestiosou IMU jednotkou, díky čemuž dostává informace nejen o rychlosti kol, ale také úhlu náklonu motocyklu, zrychlení a dalších parametrech jízdy. Pomocí toho pak dokáže brzdovou sílu přizpůsobit i jízdě v zatáčce a tím zvýšit bezpečnost při nouzovém brzdění v náklonu. U některých motocyklů určených pro jízdu v terénu ABS umožňuje vypnout svou funkci, případně nastavit míru zásahu. V režimu určeném pro jízdu v terénu je ABS u většiny motocyklů kategorie adventure aktivní pouze na předním kole. Citlivost ABS na předním kole má terénní charakteristiku a na zadním kole je ABS deaktivováno úplně. Proto je tento režim pro jízdu v terénu nejvhodnější. Při aktivovaném ABS v terénu, zejména pak při výrazném klesání a na kluzkém povrchu, je brzdná dráha nebezpečně prodloužena tím, že systém ABS nedovolí zadní kolo zablokovat a nechá kolo odvalovat.

Kontrola trakce

Kontrola trakce je elektronický systém, hlídající prokluz zadního kola při prudké akceleraci, zejména pak na kluzkém povrchu. Systém porovnává otáčení předního kola a zadního kola a v případě, že se zadní kolo roztáhne rychleji než přední kolo, elektronika přeruší distribuci výkonu a tím zamezí nechtěnému akceleračnímu smyku, tak jinak, hrabání zadního kola. Při zdolávání výjezdů na nepevném povrchu je velice důležité kontrolu trakce deaktivovat a docílit požadovaného přenosu výkonu na zadní kolo bez omezení elektronikou. Naopak při aktivované kontrole trakce je přenos výkonu výrazně omezen, a v některém případě natolik, že motocykl dokonce zastaví. Jednoduše řečeno, hrozí, že elektronika výkon motoru cíleně přerušuje a může nastat okamžik, kdy motorka úplně zastaví a zůstane stát ve výjezdu. Před zdoláváním výjezdů na nepevném povrchu je nutné zkontrolovat, zda účastník provedl deaktivaci kontroly trakce.

Elektronické jízdní režimy

Přehnaná citlivost elektronických asistentů v některých případech není při offroadovém ježdění žádoucí, a proto je potřeba buď úplně deaktivovat, nebo nastavit na terénní charakteristiku, která je výrobcem motocyklu definována, jako terénní režim. Za předpokladu, že je motocykl vybaven tímto speciálním režimem pro jízdu na nebezpečném povrchu, důrazně ho začátečníkům i mírně pokročilým doporučujeme. Takový režim může být nazván různě, konkrétně Offroad, Enduro, Explorer nebo Rally. Intenzita elektronických asistentů je utlumena a například kontrola trakce dovolí kontrolovatelný prokluz zadního kola, ovšem ve správnou chvíli zasáhne a nedovolí přehnanému akceleračnímu smyku. V režimu určeném pro jízdu v terénu je ABS u většiny moderních motocyklů aktivní pouze na předním kole, přičemž jeho citlivost má terénní charakteristiku a na zadním kole je ABS deaktivováno úplně. V případě začátečníků důrazně doporučujeme využívat přednastavené terénní režimy, které pro běžné ježdění v terénu funguje velice dobře a zásadním způsobem jezdce nijak neomezuje. Zároveň je nezbytně důležité si v rámci tréninku vyzkoušet, jak se motocykl chová se zapnutou elektronikou a jak funguje bez ní, alespoň ABS a kontrolu trakce. Jedině tak je možnost elektroniku pochopit a využívat ji ke svému prospěchu.



U motocyklů kategorie adventure vybavených elektronickým plynem je možnost nastavit odezvu na plynovou rukojeť vlastním režimem. Reakce na pootočení plynovou rukojetí je hlídána elektronikou, a díky tomu není prudká či dokonce agresivní, ale naopak pružná a jemná. Výkon motocyklu na nebezpečném povrchu se lépe dávkuje, v porovnání s motocyklem, který elektronickým plynem není vybaven a vše závisí na citlivém dávkování rukou. Obecně platí, že výbušná reakce a agresivní nástup výkonu není v terénu žádoucí.

KAPITOLA

A large, light yellow number '3' is positioned on the right side of the page, partially overlapping the word 'KAPITOLA'.

Teorie – příprava
před jízdou

Teorie – příprava před jízdou

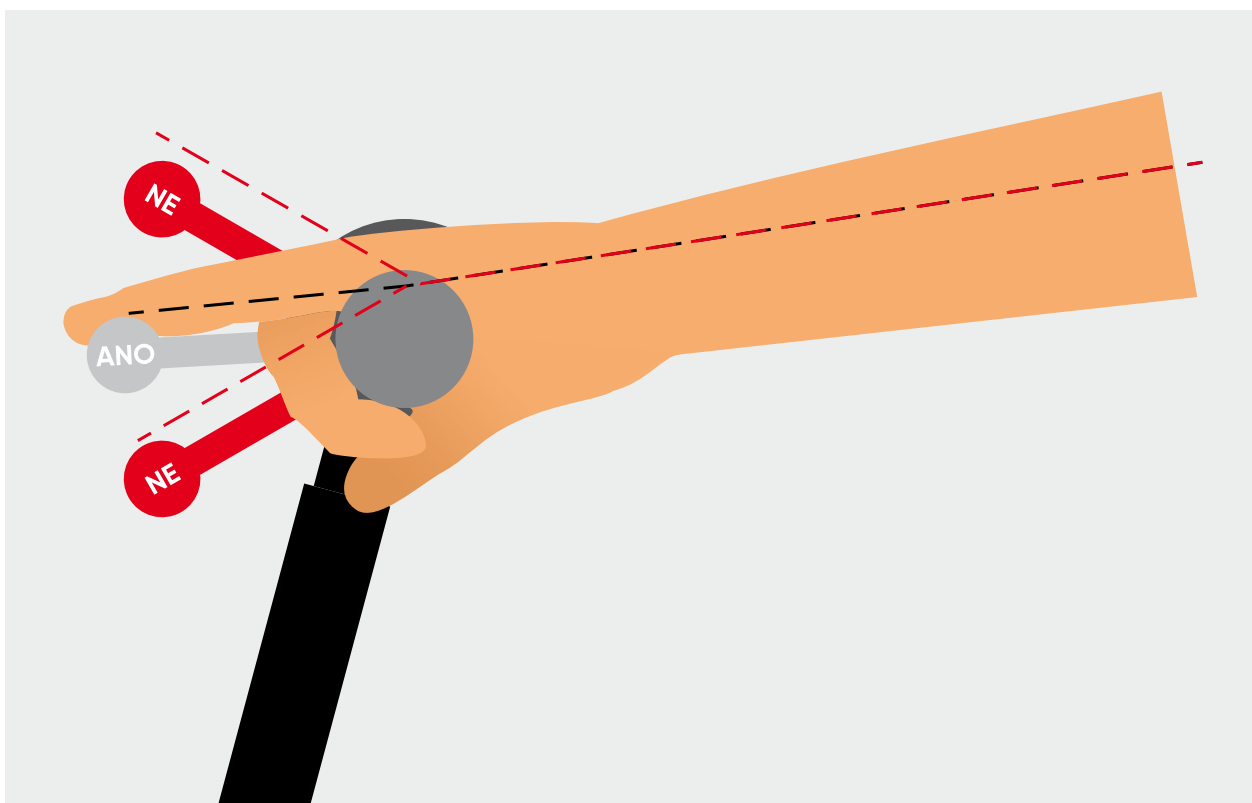
Základem teorie jízdy je správné používání ovládacích prvků. V případě individuálních lekcí, nebo menší skupinky jezdců jej můžeme kontrolovat přímo na motocyklu. U většího počtu účastníků je vhodné zařadit tuto tematiku do teoretické části tak, aby všichni účastníci věděli, jak správně motocykl ovládat.

Pro nácvik správného používání ovládacích prvků je třeba postavit motorku na hlavní nebo boční stojan a všechny úkony na motocyklu ukázat a vysvětlit.

Způsob ovládání páčky přední brzdy

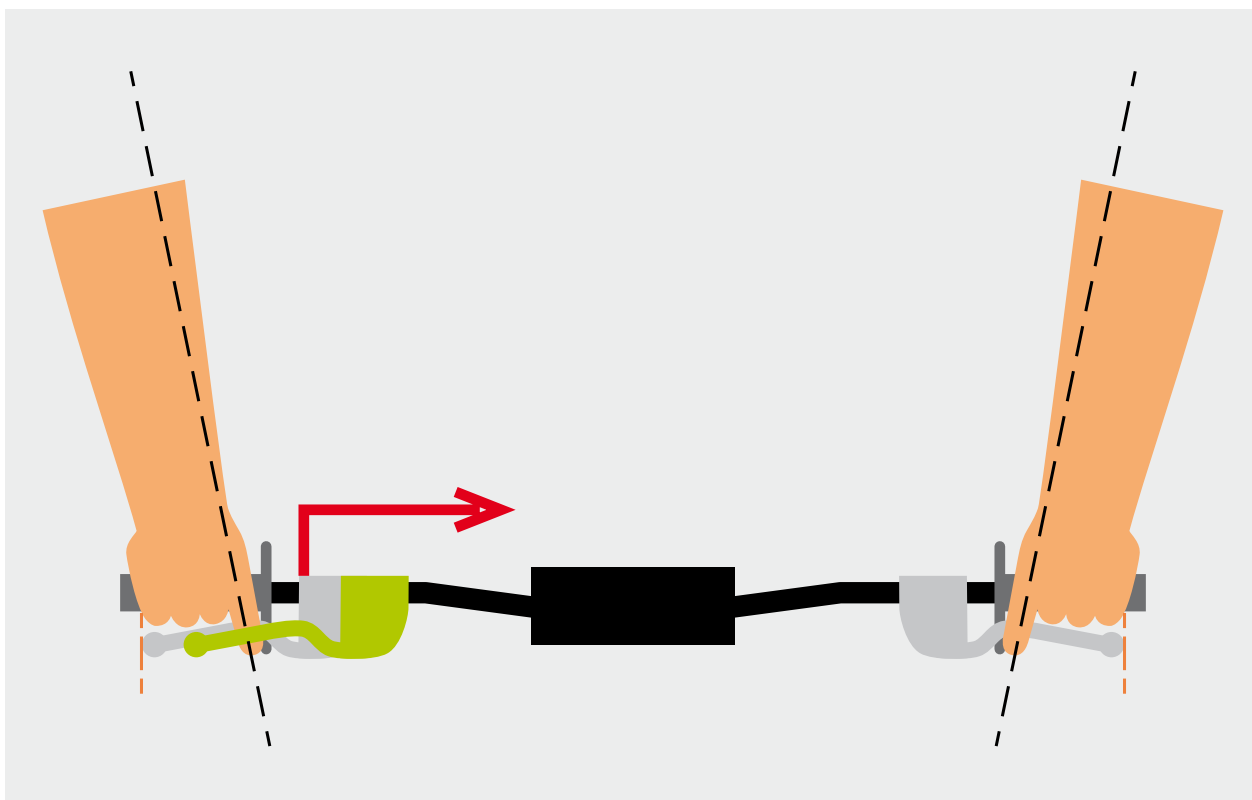
V první řadě je třeba si uvědomit, že pozice rukou na rukojetích se mění v závislosti na rychlosti a terénu, který se projíždí a je závislá na pozici páčky spojky a brzdy. K ovládání přední brzdy používáme výhradně jeden nebo dva prsty. Ovládání čtyřmi prsty zapříčiňuje špatnou citlivost a nechtěné zablokování předního kola. Pokud řidič drží rukojeť plynu všemi prsty, nemá kontakt s brzdovou páčkou a při použití brzd dochází k časové prodlevě, než se prsty přemístí. Při krizovém brzdění pak ubíhají drahocenné metry a následuje křečovitý stisk páčky všemi prsty. To může na nezpevněném povrchu snadno vést k zablokování předního kola a následný pád. Při jízdě v terénu se odvíjí držení plynu všemi prsty od rychlosti a terénu, který se projíždí. Obecně platí, že při pomalé technické jízdě je připraven jeden nebo dva prsty na páčce brzdy a při akceleraci nebo při jízdě do kopce se drží plynová rukojeť všemi prsty.

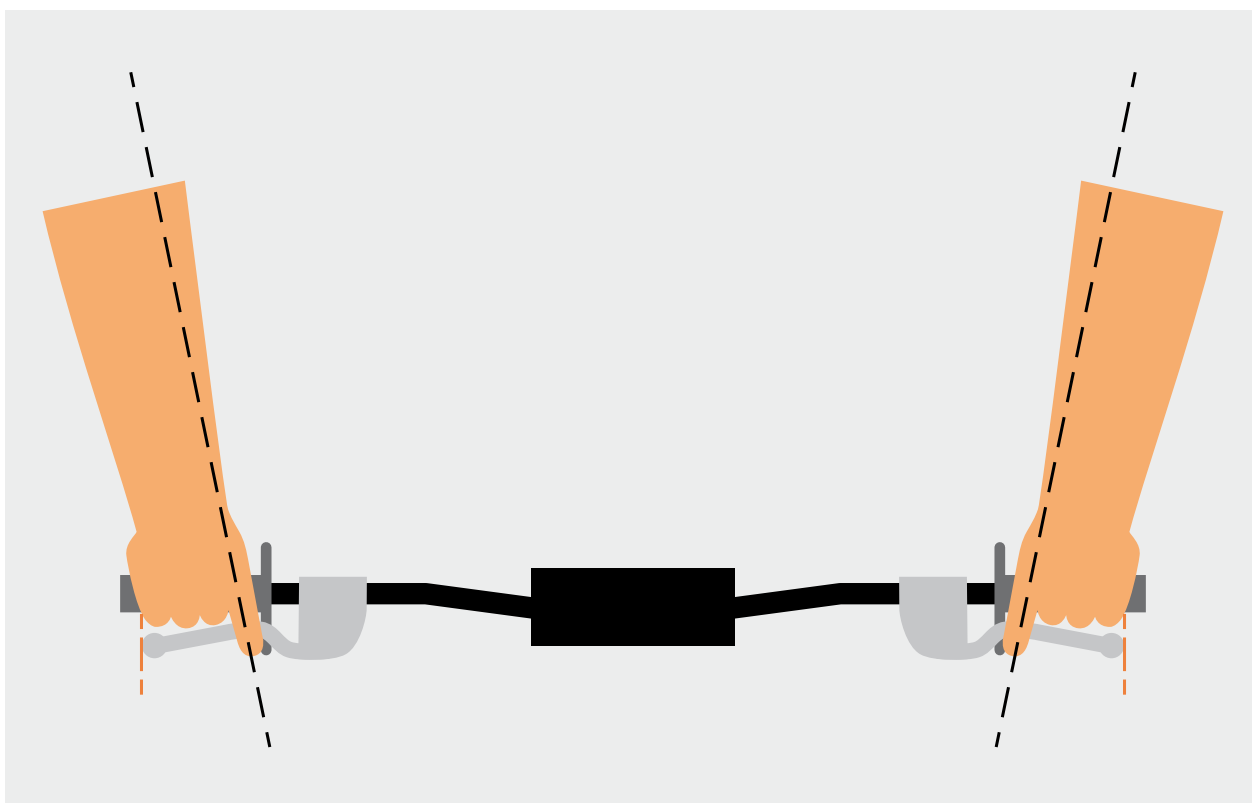




Nutnost: Ubezpečit jezdce, že dvěma prsty dokáže vyvinout dostatečný tlak, aby došlo k maximálnímu účinku brzd.

Se současnou technikou je snadno možné docílit takového účinku brzd, že se dá motocykl zvednout na přední kolo, a to jedním prstem. O účinku brzd se absolvent kurzu přesvědčí při trénování brzdných manévřů. Je však zapotřebí, aby si správný úchop vštípil do hlavy již při pomalých úkonech a správné používání prstů bylo pro něj automatické.





Způsob ovládání páčky spojky

Při jízdě v terénu je jízda často korigována pomocí spojky a rozhodně neplatí, že se spojka používá pouze při rozjezdu, zastavení nebo řazení. Ideální způsob ovládání spojky je obdobný jako u ovládání přední brzdy. Záběr spojky je však výrazně ovlivněn technikou motocyklu a jejím nastavením. Proto si ovládání rozdělíme do dvou částí:

Pozice chodidla na stupačce a ovládání řadící páky

Rychlost je zásadním faktorem, který ovlivňuje pozici chodidla na stupačce, přičemž v pomalém trialovém terénu je chodidlo na stupačce na nejširší části chodidla a při vyšších rychlostech se přesouvá z důvodu zrychlené brzdné reakce ke středu chodidla, přesněji řečeno bota se zasekne za podpatek. V žádném případě není chodidlo na stupačce na úplné špičce boty a zrovna tak není na patě. Při řazení se noha posouvá vpřed a po zařazení se vrací zpět. Kontrolujeme správnou pozici chodidla na stupačce.





Pozice těla pro jízdu v sedě

Jízda v terénu je především o pozici řidiče ve stoje, tedy ve stupačkách motocyklu, ovšem to neznamená, že neexistují případy, kdy je vhodné na motocyklu sedět. Tím důvodem je snížení těžiště, možnost kontaktu chodidla s povrchem a v případě ztráty rovnováhy pád z nižší výšky. Správný posed při jízdě v terénu je odlišný ve srovnání s posedem při jízdě na silnici. Pozice chodidel je stejná, jako byla popsána výše, tedy na nejširší části chodidla/podrážky boty. Jedině tak je zaručeno ideální ovládání motocyklu zatlačením do stupaček. Pozice těla je směřována co nejbliž k nádrži a v žádném případě není situována do zadní části sedla. Pozice v sedě je uvolněná a kolena v žádném případě nesvírají nádrž. Řídítka jsou uchopeny v širokém úchopu, což znamená lokty od těla směřující nahoru, viz. foto. Tím řidič docílí větší páky při ovládání motocyklu a zrovna tak stabilitu nebo vstřebání rázů od předního kola při průjezdu terénem. Zároveň docílí nutnou pozici při odtlačování motocyklu při zatáčení viz. foto. Při jízdě v sedě směřuje pohled před motocykl a v žádném případě není fixován bezprostředně před přední kolo, takže brada nesmí být u prsou.

POZOR začátečníci, nejprve je důležité osvojit si jízdu v terénu v sedě a teprve potom se na motocyklu postavit. Niže položené těžiště



Kontrolujeme

- Pohled vedený před motocykl.
- Posed u nádrže.
- Správnou pozici loktů při uchopení řídítek.
- Pozici nohy na stupačce a ovládání řadicí páky.
- Pozici nohy na stupačce a ovládání zadní brzdy.

Pozice těla pro jízdu ve stoje

Chodidla jsou na stupačce v dříve popsané pozici, nohy jsou povoleny v kolenou, to ale neznamená, že jsou pokrčeny v kolenou nebo naopak propnuty. Aby při jízdě ve stoje dosáhl jezdec na řídítka, je důležité ohnout tělo v pánvi, nikoliv se krčit v kolenou nebo zádech. Paže nejsou podélně těla, ale v tzv. offroadové pozici, tedy v širokém úchopu, kdy lokty směřují směrem nahoru. Dá se říct, že předloktí je rovnoběžně s řídítky a vidlicí motocyklu. Tento úchop zaručí ideální pohyb v obou osách, ideální páku při manipulaci s motocyklem do stran a pohlcení rázů od předního kola.

Kontrolujeme

- Pohled vedený před motocykl.
- Lehce propnutý a uvolněný postoj.
- Správnou pozici loktů při uchopení řídítek.
- Pozici nohy na stupačce a ovládání řadicí páky.
- Pozici nohy na stupačce a ovládání zadní brzdy.

Uvolnění paží při uchopení řídítek

Již ze statické pozice musí být zřejmé, že se řidič o řídítka neopírá, ale k rovnováze na motocyklu využívá střed těla. Kontrolujeme, zda nemá propnuté lokty a jeho paže jsou uvolněné, přičemž ruce nesvírají řídítka.

V případě zjištění nedostatků během cvičení, účastníka kurzu rovnou opravujeme a přesouváme mu končetiny do správné polohy. To kontrolujeme i následně po celou dobu kurzu při jednotlivých úkonech tak, aby si účastník správné polohy končetin osvojil a dělal je následně zcela přirozeně. Pokud účastník vykazoval špatné ovládání některého z ovládacích prvků, je zapotřebí se na tento jeho zlovyk pozorně zaměřit a neustále ho kontrolovat a eventuálně opravovat.

Pohled jezdce

Pohled jezdce směřuje vždy před motocykl a není vhodné ho fixovat přímo před přední kolo. Pohled a vzdálenost pohledu vždy ovlivňuje rychlost, takže se dá říct, že čím vyšší rychlost, tím se pohled směřuje dál a naopak. Při jízdě v terénu je mnoho vedlejších vlivů, nerovností a překážek proto je vedení pohledu velmi důležité. Tisíckrát opakovaná poučka „kam koukám, tam jedu“ je důležitější, než se může zdát. Každý má pocit, že kouká dostatečně daleko. Je však nutné účastníkovi ukázat, kam až by mohl vidět a o co by to či ono viděl dřív. Dalo by se tedy spíše radit: „Koukej tam, kam chceš jet!“

Kontrolujeme

- Nežádoucí pohled se sklopenou hlavou, kdy je brada u prsou.
- Lehce propnutý a uvolněný posed a postoj.

POZOR na pohled a nepřiměřeně sklopenou hlavu, kdy je hlava sklopena k prsům, tím pádem je zrak fixován bezprostředně před přední kolo. Zde se může projevit špatná volba přilby nebo nevhodná velikost, tedy omezení výhledu.

KAPITOLA



Teorie a praxe – jízdní
část

Teorie a praxe – jízdní část

Ovládání motocyklu a stabilita

V této kapitole jsou popsány úkony zaměřující se na ovládání a jízdu v terénu, tedy na nepevném povrchu. Velmi často řidiči motocyklu opomíjí trénink v pomalé rychlosti a zbytečně se soustředí na rychlou jízdu, a to dost často znamená naučení se hodně zlovyků, kterých se později špatně zbavují. Čím se motocykl pohybuje pomaleji, tím méně funguje gyroskopický efekt a motocykl není stabilní. Zde se projeví cit pro rovnováhu účastníka. Pokud účastník špatně ovládá motocykl, je pravděpodobné, že nastanou problémy při jízdě v terénu.

Rozjezd a pomalá jízda v přímém směru

Při stání a zařazeném převodovém stupni je zapotřebí uvolnění hnacího traktu tak, aby nedocházelo k unášení lamel spojky a jejímu zbytečnému zahřívání. V případě, že nám postačí dva prsty ke korigování nebo úplnému odpojení, používáme výhradně dva prsty. Pokud nám však prsty překáží nebo spojka disponuje tuhým chodem, pak použijeme více prstů.

Řazení vyšších převodových stupňů

Při řazení na vyšší převodové stupně není zapotřebí dlouhého odpojení hnacího traktu, nýbrž pouhého odlehčení záběru motoru. Proto vždy používáme maximálně dva prsty.

Pomalá jízda a práce se spojkou

Ovládání motocyklu kategorie adventure je nutné zvládat v nízkých rychlostech. Rovnováha je základem faktorem terénní jízdy, a díky ní jezdec zvládne mnoho kritických situací. Klade se důraz na citlivé pouštění a přidržování spojky v záběru. Zpomalení řešíme přišlapováním zadního brzdového pedálu. Při rozjíždění, nebo při jízdě v členitém terénu lze pro ovládání spojky použít všechny čtyři prsty. Pro další jízdu jsou stále připraveny dva prsty na spojce, a tím je zaručen kromě rychlé reakce také bezpečný úchop řídítek.

V žádném případě není motocykl sevřen koleny, ale naopak je žádoucí, aby mezi koleny a nádrží či rámem motocyklu vznikla lehká vůle.

Jak na správný rozjezd – Odkazuje silniční metodika

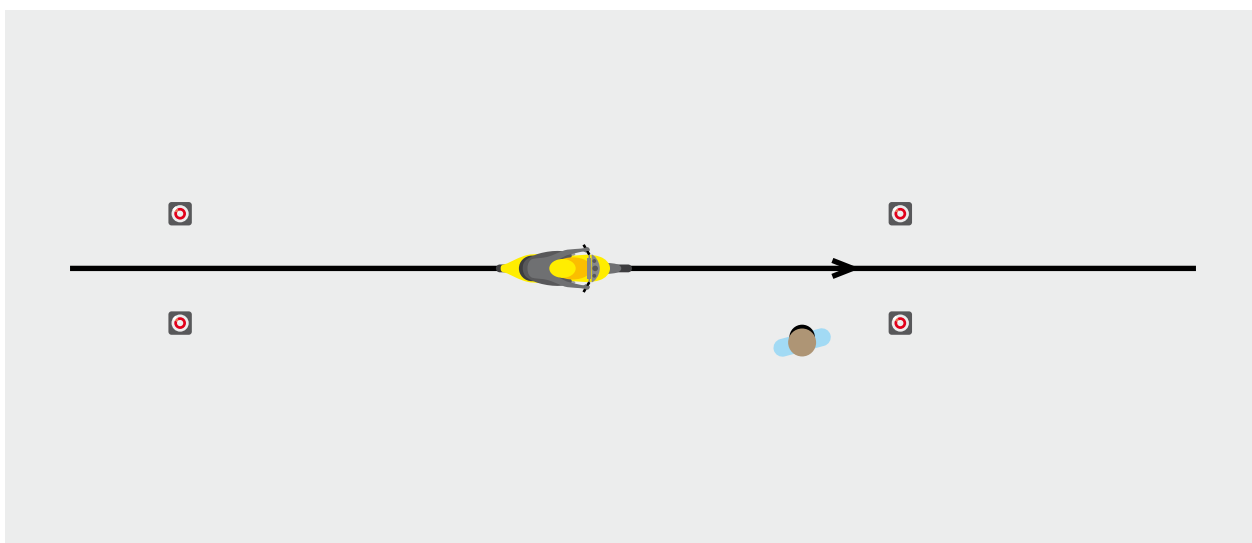
Zastavení s vysednutím

Pro bezpečné zastavení nejen na silnici, ale zejména v terénu na motocyklu kategorie adventure je důležité natrénovat zastavení s lehkým vysednutím z motorky. Jezdec si tím zaručí požadovanou stabilitu při zastavení bez ohledu na to, v jakém terénu operuje a poradí si s vysokým motocyklem kategorie cestovních endur, ve svahu a členitém terénu. Opět je důležité brát v potaz důležité nastavení sedla do nižší polohy, která eliminuje pád „na krátkou nohu“.



Pravé chodidlo je vždy položeno na stupačce, přičemž zároveň fixuje motocykl pomocí pedálu zadní brzdy. Stehno pravé nohy je položeno na sedle a jezdec je vysednut na levou stranu a podle terénu je levá noha téměř prohnuta. Dle terénu a prostředí lze praktikovat na opačnou stranu. V tom případě je důležité mít motorku zabrzděnou pomocí přední brzdy, případně mít vypnutý motor a zařazenou rychlost. Zařazená rychlost nedovolí motocyklu nežádoucí pohyb dopředu ani dozadu. Pozor ale na vymáčknutí spojky, protože v tu chvíli se motocykl může dát do pohybu.

Jízda v přímém směru se zastavováním



Popis cvičení

Potřebné: 4 kužely, případně vodorovná čára

Plocha: 5×20 m – asfalt, beton (případně tvrdý suchý povrch)

Časová dotace: 6× – doporučujeme neopouštět nácvik, dokud nedojde ke správnému aplikování, úkon je základem pro následná cvičení (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Účastník jede nejprve v sedě co nejrovněji v koridoru 40 cm. Rychlost jízdy je co nejpomalejší. Doporučujeme pod 6 km/h, aby se nedalo jet na volnoběžné otáčky, ale účastník byl nucen používat k nižší rychlosti spojku a nožní brzdu. Pokud je to na účastníka složité a nepohybuje se rovně, provádíme zpočátku úkon s vyšší rychlostí a postupně ji snižujeme. Spojku odpojujeme a postupně připojujeme do záběru tak, aby se motocykl nerozjel, ale pohyboval pouze pomalou rychlostí.

Po několika opakováních přidáme zapojení ovládání zadní brzdy. Precizní práce se zadní brzdou a spojkou patří mezi nejdůležitější dovednosti na motocyklu kategorie adventure, protože pomáhá zpomalit či zabrzdit motocykl. Jejím použitím se motocykl stabilizuje. Při jízdě v sedě klademe velký důraz na zastavení s vysednutím z motocyklu.

Po tréninku v sedě dojde na cvičení ve stoje, kdy se účastník rozjede nejprve v sedě a postupně se trochu nadzvedne a pokusí se postavit. Vyšší rychlost jízdy je z počátku jednodušší. Další tréninkové jízdy se postupně zpomalují a důraz se klade také na zastavování s vysednutím mimo motocykl.



Zdůvodnění cvičení

Smyslem cvičení jízdy ve stoje je trénink rovnováhy, protože chybí opěrný sedící bod. Správné vnímání bodu záběru spojky a citlivé dávkování nožní brzdy, které následně oceníme i při dalších úkonech.

Kontrolujeme

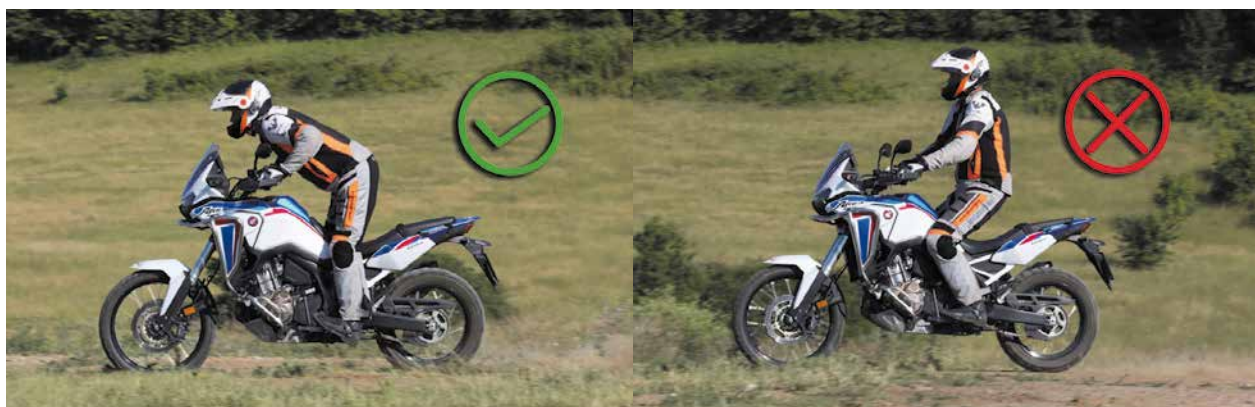
- Zda má účastník kurzu nohu stupačce a zároveň fixuje motocykl zadní brzdou, což je nesmírně důležité pro stabilizaci motocyklu.
- Pohled vedený před motocykl.
- Správný uvolněný posed a postoj, kdy řidič motocykl nesvívá kolena.
- Uvolněné ruce.
- Citlivé ovládání spojky.
- Použití nožní brzdy.
- Vysednutí z motocyklu při zastavení.

Využití v praxi

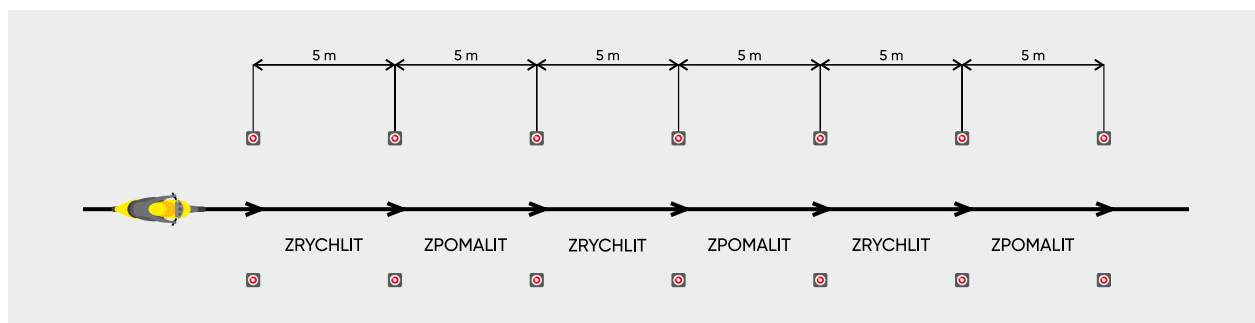
- Pomalá jízda v terénu, případně pomalá jízdy v provozu v kolonách.
- Technické pasáže v terénu trialového charakteru.
- Zastavení na odkloněné ploše.
- Vyjeté koleje na polní cestě.

Akcelpace

Při akceleraci, chcete-li zrychlení, je důležité vycházet ze základní jízdní pozice a přitom klademe velký důraz na správné přenášení váhy těla směrem dopředu, zejména pak trupu a hlavy. Při akceleraci, v okamžiku přidání plynu se pozice těla posouvá nad řídítka, jako je znázorněno na první fotce. To platí jak při jízdě v sedě, tak při jízdě ve stoje. Při zrychlení ve stoje se v žádném případě nepokrčují kolena, motocykl nesvívá kolena a trup se neposouvá směrem dozadu. V takovém případě hrozí nechtěné prudké přidání plynu, ztráta kontroly nad motocyklem, vysmeknutí řídítek z rukou a neúmyslné zvednutí předního kola. Při ubrání plynu se tělo vrátí do základní pozice. Kontrolujeme nežádoucí sevření motocyklu kolena, přehnané pokrčení v kolenou a nežádoucí přenesení váhy těla směrem dozadu, jako je znázorněné na druhé fotce.



Cvičení akcelerace



Popis cvičení

Potřebné: 14 kuželů

Plocha: v min. délce 40 m, případně delší (asfalt, beton nebo lehká šotolinová cesta, popřípadě suchý travnatý povrch).

Časová dotace: 5–10 (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Účastník se nejprve rozjede v sedě co nejrovněji v koridoru 150 cm na první rychlostní stupeň a na délce pěti metrů plynule přidá plyn a krátkodobě akceleruje. V dalších pěti metrech ubrání plyn, případně použitím brzd zpomalí na rychlost chůze. Toto cvičení se několikrát opakuje v délce minimálně třiceti metrů.

Po tréninku v sedě dojde na trénink ve stoje, přičemž dodržíme postup, jako při jízdě v sedě. Při jízdě ve stoje klademe velký důraz na správnou jízdní pozici a precizní přenášení váhy těla nad řídítka. Plyn je ovládán citlivě a plynule, a tím se eliminuje nežádoucí prudká akcelerace, při které se motocykl může řidiči vymknout kontrole, případně dokonce postavit na zadní kolo.

POZOR po zavření plynu dojde ke kompresi motoru a tím brzdění, může dojít k přepadnutí těla do přední části motocyklu kde je plexistít.

Zdůvodnění cvičení

Smyslem cvičení je trénink plynulé akcelerace a koordinace těla při přidání plynu. Nejprve trénujeme na zpevněném povrchu a až to účastník zvládá, tak cvičení opakujeme na nezpevněném povrchu. Řidič musí pochopit posunutí těla dopředu a využití vlastní váhy, díky které eliminuje ztrátu kontroly nad motocyklem a nežádoucí křečovitě držení řídítek. Pevné sevření řídítek je častou příčinou namožení předloktí nebo svalové křeče, které mohou zásadně ovlivnit další jízdu v terénu.

Kontrolujeme

- Uvolněné ruce.
- Citlivé přidávání a ubírání plynu.
- Správný uvolněný posed a postoj, kdy řidič motocykl nesvívá koleny.
- Při zrychlení motocyklu kontrolovat posun těla směrem dopředu.
- Směrování pohledu dostatečně daleko před motocykl.

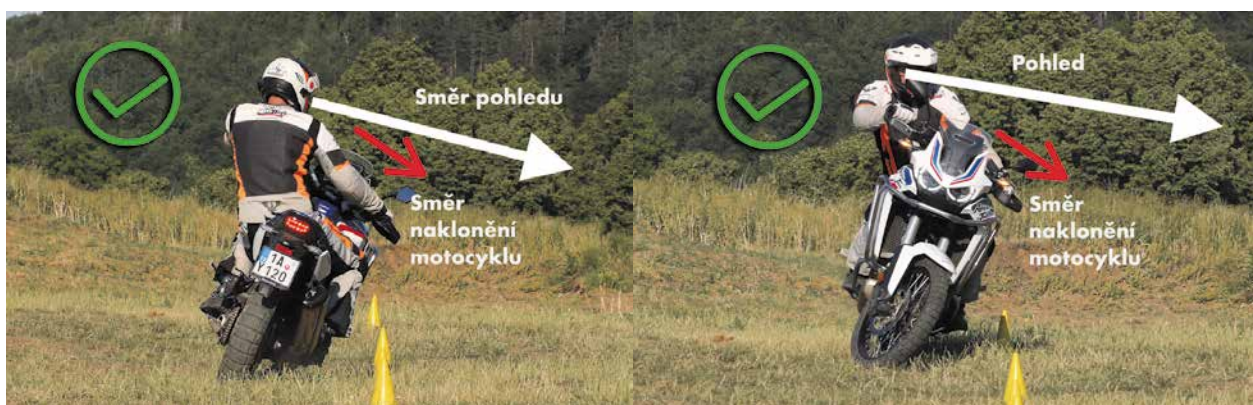
Využití v praxi

- Terénní jízda ve stoje s postupným zrychlením a zpomalením.
- Jízda po polních a šotolinových cestách.
- Jízda do stoupání.

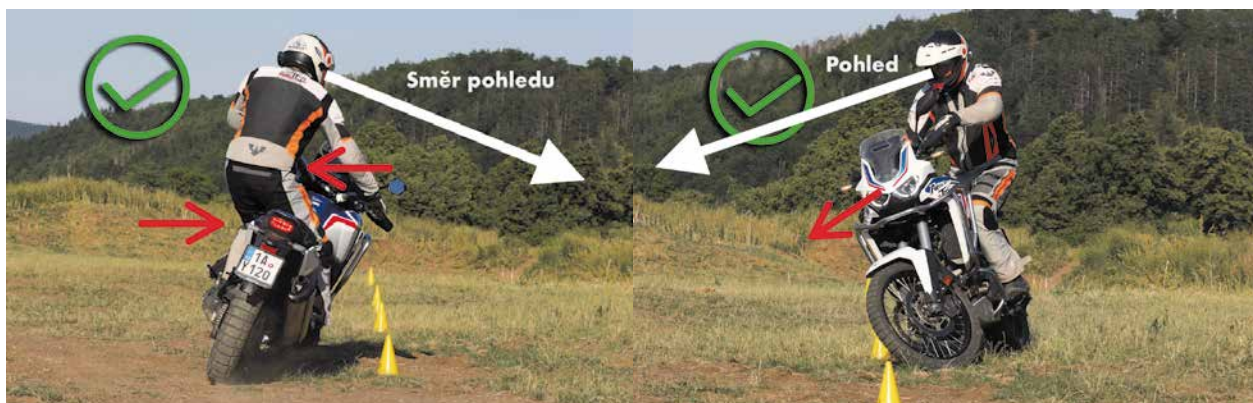
Zatáčení, otočení a změna směru

Zatáčení na nepevném povrchu probíhá v sedě i ve stoje a pozice jezdce za řídítky motocyklu je vždy závislá na několika faktorech, jako jsou například povrch, poloměr zatáčky a rychlost. Velký důraz se klade na pozici těla a přenášení váhy řidiče, dávkování zadní brzdy, spojky a plynu nebo správný pohled. Nesmíme opomenout na precizní práci se zadní brzdou a spojkou. Citlivá práce chodidla na pedálu zadní brzdy a dávkování jemného brzdného účinku je nezbytně důležité při zatáčení v nízkých rychlostech, protože účinně a bezpečně stabilizuje motocykl. Rázy chodidla na pedálu zadní brzdy při brzdění a prudké ovládání brzdy může zadní kolo zablokovat, tím může dojít k zhasnutí motoru, následné ztrátě rovnováhy a pádu.

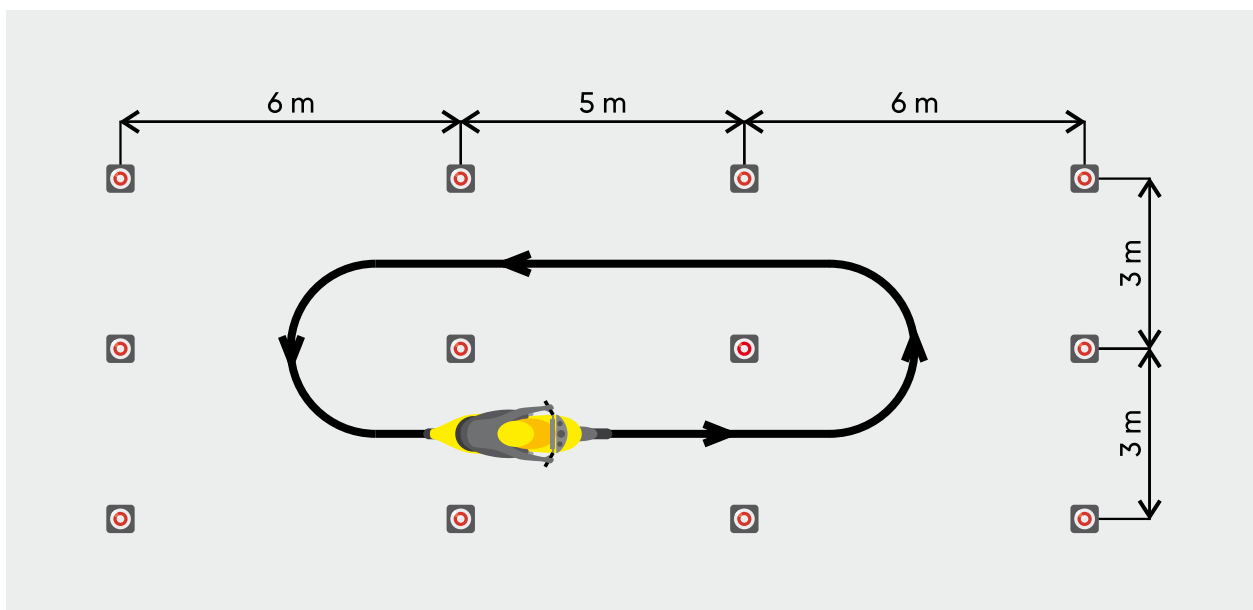
Zatáčení v sedě i ve stoje offroadovým způsobem probíhá na principu odtlačení motocyklu. Při jízdě v sedě sedí jezdec v přední části sedla, dá se říct co nejbliž k nádrži, a tím se docílí pozice řidiče co nejbliž ke krku řízení. Řidič odtlačení dostává motocykl pod sebe, přičemž jeho tělo se stává protizávažím. Lokty jsou v offroadové pozici, tedy v širokém úchopu, kdy lokty směřují směrem nahoru. Díky tomu je zaručena požadovaná páka a o precizní ovládání motocyklu v zatáčkách. Pohled jezdce směřuje ve směru jízdy do zatáčky a v žádném případě nesměruje bezprostředně před motorku.



Při jízdě ve stoje, tedy ve stupačkách, jezdec vychází ze základní pozice a podobně, jako při zatáčení v sedě, motocykl dostává odkloněním pod sebe, přičemž váha těla je protizávaží. V případě, že jezdec zatáčí doleva, odkloní motocykl na levou stranu pod sebe, levá ruka je téměř propnuta, pravé koleno lehce tlačí do pravého boku nádrže a zadek je situován na pravou stranu. Při zatáčení se v žádném případě neklopí hlava, neotevírají nohy do „očka“ a lokty nejsou u těla. Pohled jezdce směřuje po směru jízdy do zatáčky a v žádném případě nesměruje bezprostředně před motorku. Tímto způsobem se projíždí jak ovál, osmička, tak slalom.



Cvičení otáčení v oválu



Popis cvičení

Potřebné: 12 kuželů (10 žlutých, 2 červené)

Nejprve probíhá cvičení na pevném povrchu (asfalt, beton).

Po bezpečném zvládnutí trénujeme na nestabilním povrchu (hlína nebo suchý travnatý povrch).

Časová dotace: 4 – 5 oválů je potřebné provádět na obě strany jak v sedě tak ve stoje. (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Projíždění dráhy ve tvaru oválu. Toto cvičení nejprve na pevném povrchu provádí účastník v sedě vždy minimálně 4× doleva a 4× doprava. Po zvládnutí cviku, následují tréninkové jízdy ve stoje, opět 4× doleva a 4× doprava.

V druhé fázi následuje projíždění dráhy ve tvaru oválu na nepevněné ploše. Počet cvičení je shodný s jízdou na pevné ploše.

Cvičení začíná jezdec otáčením kolem vnitřních kuželů, směrem doleva. Výseč dráhy by se měla vejít do ohraničení vnějšími kužely. Klademe také důraz na vedení pohledu. Před nájezdem do oblouku jezdec zpomalí, vymačkává spojku a za použití nožní brzdy motocykl stabilizuje. Zpomalit by měl i z důvodu pneumatik, které nemusí mít dostatečnou adhezi, hlavně na nepevněné ploše. Pro bezpečnější průjezd jezdec vysune levou nohu jako tykadlo k ose předního kola.



Tím se zabezpečí stabilita při případném smyku. Následuje pouštění spojky do záběru s lehkým přidáním plynu. Pohled směřuje na konec oválu. Následuje stejný proces do opačného pravého oblouku. Pozor na nechtěné zmáčknutí přední brzdy v rámci celého cviku a zamezení případného zamknutí řízení a následného pádu. Je nutné klást důraz na cit na zadní brzdou, který není v noze takový, jako u prstů při používání přední brzdy.

Potom co jezdcí bezpečně a správně projedou alespoň 3 ovály za sebou, přidáme částečné vysednutí. U úkonu v pomalé rychlosti vysedáme do opačné strany, nežli vede oblouk tak, abychom motocykl v náklonu vyvažovali. Vysednutí je pouze částečné a není třeba jej nikterak extrémně přehánět. Jde o to, že při prvním vysedání je to pro jezdce nestandardní poloha a i malý posun mu může přijít extrémní. aby se účastník naučil na motocyklu pohybovat.



Po tréninku v sedě dojde na trénink ve stoje, přičemž dodržíme postup, jako při jízdě v sedě.



Zdůvodnění cvičení

Toto cvičení je základem pro jakýkoliv průjezd zatáčkou v terénu. Účastník si osvojí citlivou práci se spojkou a odstraní strach z otáčení v malé rychlosti na nepevném povrchu.

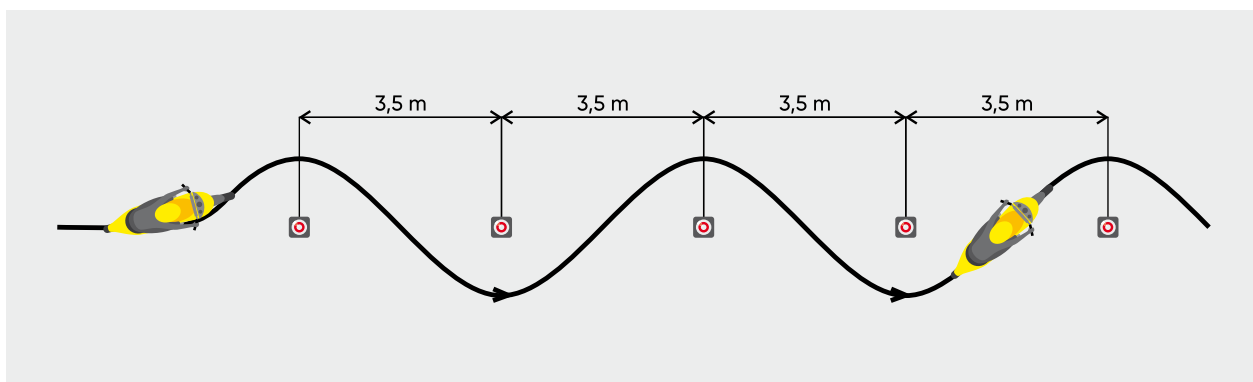
Kontrolujeme

- Uvolněné ruce a správně nastavené lokty.
- Citlivou práci se spojkou a dávkování plynu.
- Posed který je v přední části sedla.
- Směřování včasného pohledu při otáčení směrem na konec oválu.

Využití v praxi

- Průjezd technickou zatáčkou v terénu.
- Otáčení na polní cestě pomalý slalom.

Pomalý slalom



Popis cvičení

Potřebné: 5 a více kuželů

Plocha ke cvičení pevná (asfalt, beton nebo suchý travnatý povrch)

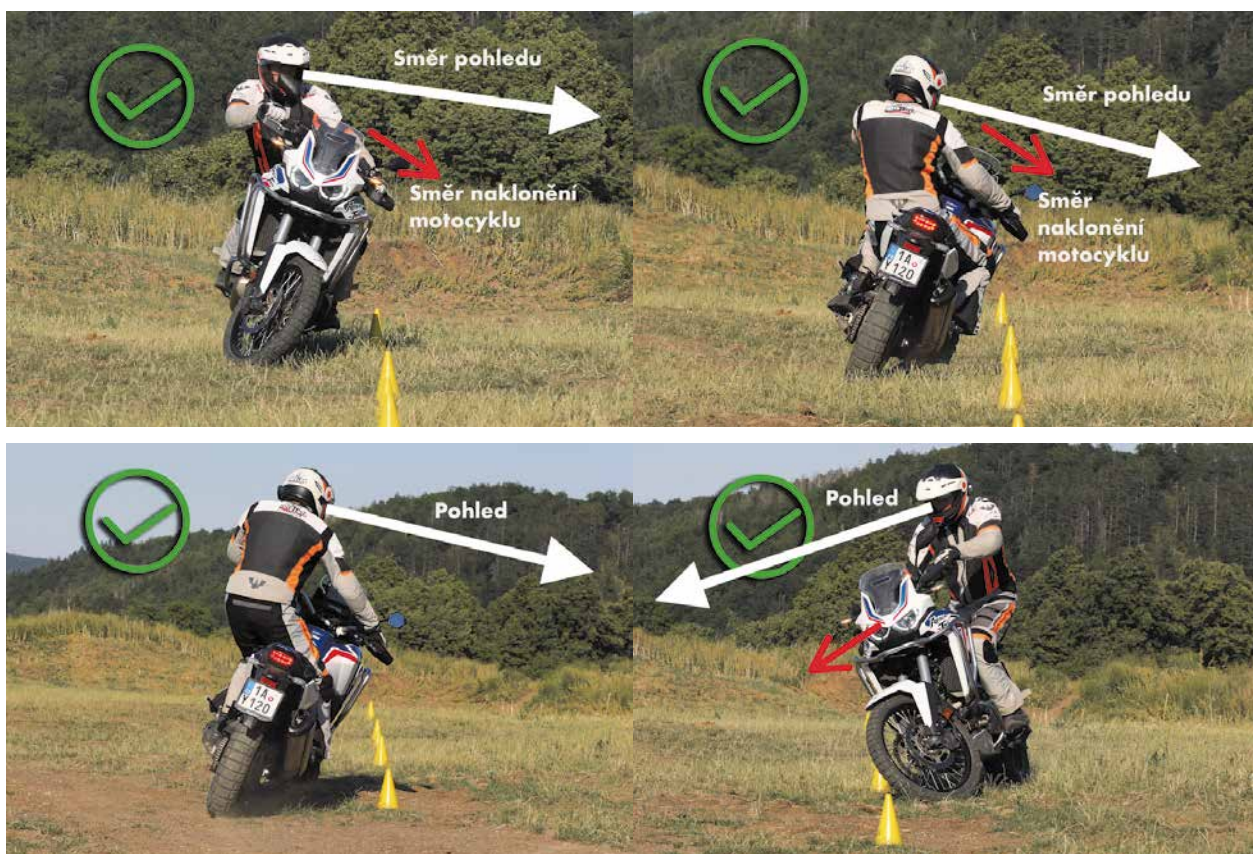
Časová dotace: 8× – v případě dostatku času aplikujte, dokud nedojde k projetí všech kuželů bez jejich shození (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Účastník projíždí slalom pomalou rychlostí, nejdříve několikrát v sedě a po získání jistoty při tomto cviku následují jízdy ve stoje. Před příjezdem k prvnímu kuželu jezdec vymačkává spojku a najíždí do slalomu na volnoběh. Náklon motocyklu vychází z boků a vrchní částí těla motocykl vyvažujeme. V případě vyšší rychlosti zpomalíme motocykl za použití zmáčknutí spojky a sešlápnutí nožní brzdy. Před případnou ztrátou rychlosti opět přidáváme plyn a pouštíme spojku do záběru. Rozjíždíme se jen do rychlosti nutné ke stabilitě motocyklu a motor spojkou opět odpojíme ze záběru.

POZOR na silniční naklánění těla s motocyklem, které v nízké rychlosti může způsobit pád!!!





Lokty jsou v offroadové pozici, tedy v širokém úchopu, kdy lokty směřují směrem nahoru. Díky tomu je zaručena požadovaná páka a o precizní ovládání motocyklu v zatáčkách. Pohled jezdce směřuje ve směru jízdy do zatáčky a v žádném případě nesměruje bezprostředně před motorku.

Kontrolujeme

- Pohled vedený před motocykl.
- Odklonění motocyklu na stranu zatáčení jak v sedě tak i ve stoje.
- Správný a uvolněný posed.
- Při postoji správně proplé nohy.
- Citlivé ovládání spojky a nožní brzdy.

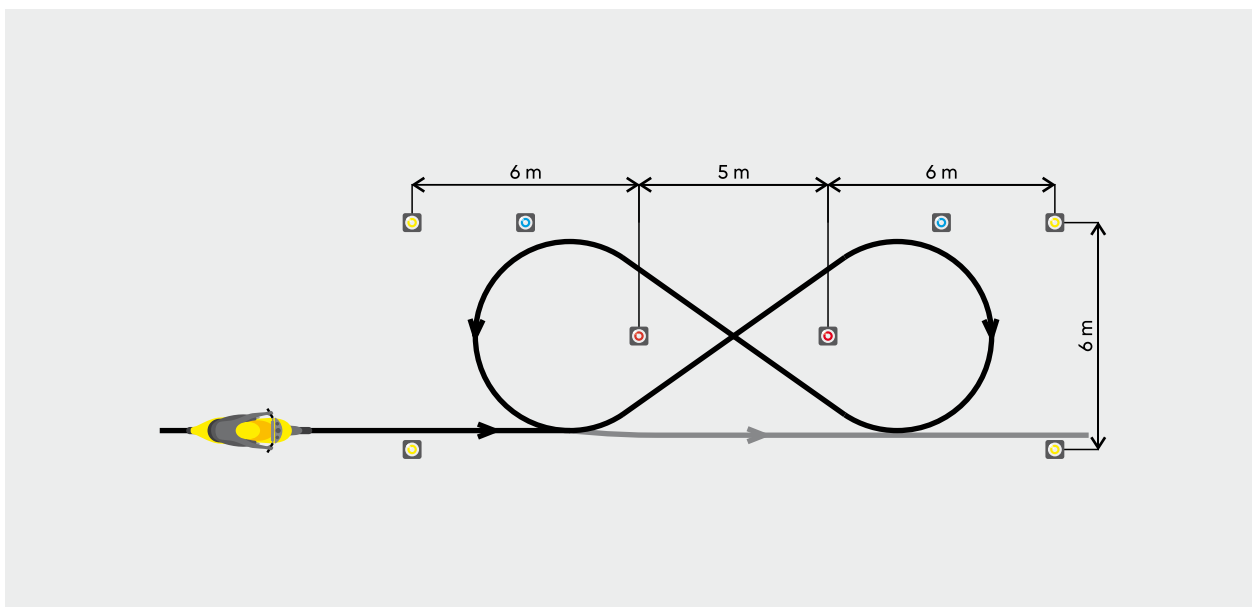
Zdůvodnění cvičení

Smyslem cvičení je trénink změny směru při pomalé jízdě v terénu a vyvažování motocyklu pohybem těla

Využití v praxi

- Vyhnutí se v terénu různým překážkám.
- Jízda po polních cestách kde je potřeba často měnit směr.

Osmička



Popis cvičení

Potřebné: 8 kuželů (4 žluté, 2 červené, 2 modré)

Plocha: pevná (asfalt, beton nebo suchý travnatý povrch)

Časová dotace: 4 – 5 osmiček je vhodné provádět ve více opakováních s přestávkou mezi sériemi za účelem zabránění případné závratě a únavy (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

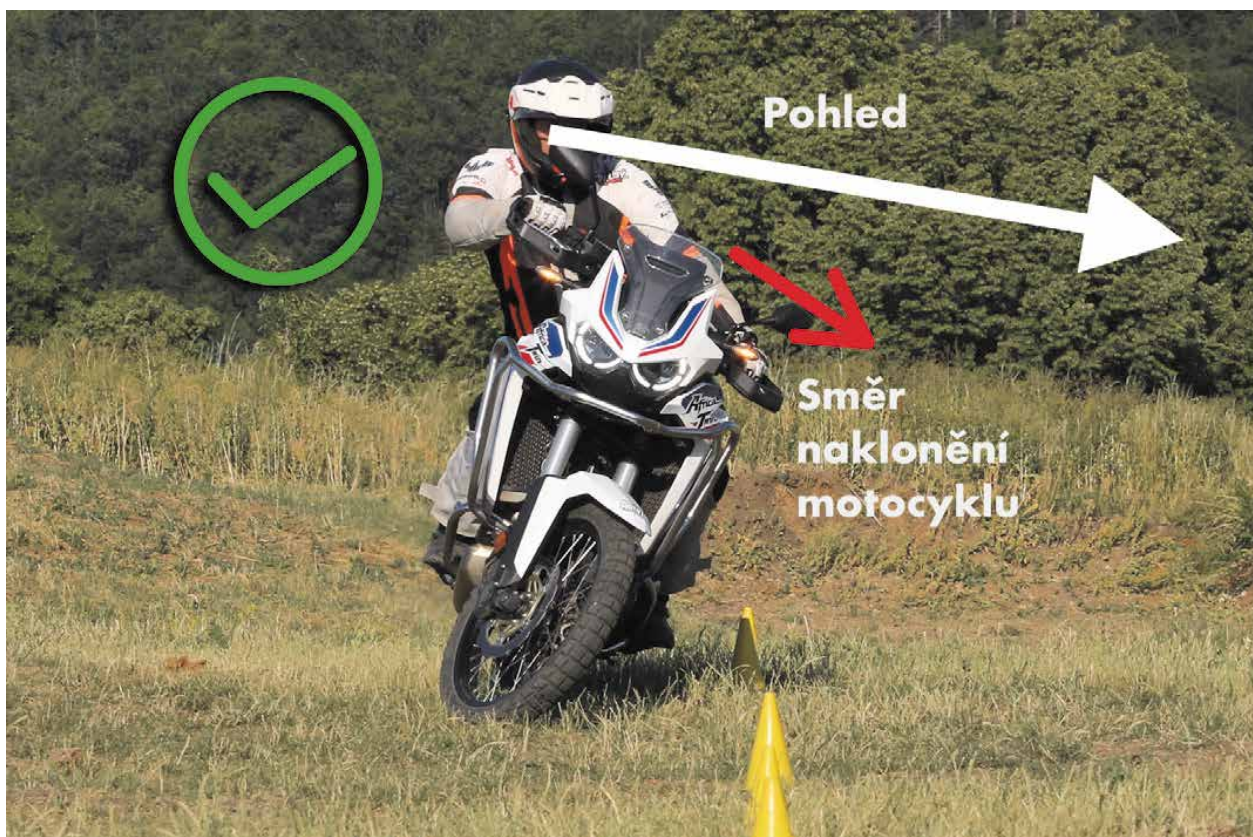
Projíždění dráhy ve tvaru osmičky. Toto cvičení nejprve provádí účastník v sedě a potom teprve následují tréninkové jízdy ve stoje. Pro bezpečnější průjezd osmičky v sedě jezdec vysune nohu jako tykadlo k ose předního kola jako u cvičení oválu. (otočení doleva – levou nohu a zatočení doprava – pravou nohu)

Toto cvičení nejprve na pevném povrchu provádí účastník v sedě vždy minimálně 4× doleva a 4× doprava. Po zvládnutí cviku, následují tréninkové jízdy ve stoje, opět 4× doleva a 4× doprava.

V druhé fázi následuje projíždění dráhy ve tvaru osmičky na nepevné ploše. Počet cvičení je shodný s jízdou na pevné ploše.

V první fázi cvičení se jezdec otáčí kolem vnitřních kuželů, kolem jednoho středového kuželu v levém oblouku a kolem druhého středového kuželu v pravém oblouku. Výseč dráhy by se měla vejít do ohraničení vnějšími kužely. Před nájezdem do oblouku jezdec zpomalí, vymačkává spojku a za použití nožní brzdy motocykl stabilizuje. Zde klademe důraz na vedení pohledu. Pohled směřuje zpět za středový kužel. Následuje přidání plynu a poté teprve pouštění spojky do záběru. Pohled směřuje na konec diagonály. Spojka se drží v záběru a z oblouku se vyjíždí pod záběrem motoru. Následuje stejný proces do opačného oblouku. Pozor na nechtěné zmáčknutí přední brzdy v rámci celého cviku a zamezení případného zamknutí řízení a následného pádu. Je nutné klást důraz na cit na zadní brzdu, který není v noze takový, jako u prstů při používání přední brzdy.

Postupně jezdci trénují částečné vysednutí. To probíhá vždy na diagonále, kdy má je jezdec dostatek času. Motocykl se přitom nesmí takzvaně rozházet a musí zůstat stabilní. U úkonu v pomalé rychlosti vysedáme do opačné strany, nežli vede oblouk tak, abychom motocykl v náklonu vyvažovali. Vysednutí je pouze částečné a není třeba jej nikterak extrémně přehánět. Jde o to, aby se účastník naučil na motocyklu pohybovat.



Nutnost: Velmi důležité je správné směřování pohledu. Standardně se učí koukat za kužel, jezdec má však poté tendence koukat na zem. Učte účastníka otáčet hlavu, směřovat pohled za kužel a do úrovně výšky jeho očí. Pro nácvik pomůže postavit se na konec diagonály a vyzvat účastníka, aby směřoval pohled na vás.

- V druhé části oblouku předchází přidávání plynu pouštění spojky. Spojka následně klouže a motocykl je v záběru a tím je stabilní. Pokud dojde nejprve k pouštění spojky, jezdec má strach přidávat plyn a ztrácí stabilitu. Pokud by plyn přidal po uvolnění spojky, následovalo by vlivem záběru motoru poskočení motocyklu a následně by se jezdec nevešel do vyznačeného koridoru. Pokud má jezdec problém s koordinací rukou, nechť si přidá více plynu již na začátku oblouku i přesto, že je vymáčknutá spojka. Zvuk motoru naprázdno nebude tolik lahodit uchu, ale k poškozování motocyklu nedochází. S vyššími otáčkami je motocykl stabilnější.
- Pokud směřuje pohled na obrysové kužely, odstraňte je. Účastník se nebude moci fixovat na bod.
- Jestliže se nemůže účastník vejít do požadovaného koridoru, zvětšete ho. Zestabilněte jeho průjezd a následně pracujte na zmenšování oblouků.

Kontrolujeme

- Správný pohled vedený před motocykl.
- Odklonění motocyklu na stranu zatáčení jak v sedě tak i ve stoje.
- Správný a uvolněný posed.
- Při postoji správně proplé nohy.
- Citlivé ovládání spojky a nožní brzdy.

Zdůvodnění cvičení

Toto cvičení je vhodné na cvičení rovnováhy, pohledu práci se spojkou a ovládání zadní brzdy. Účelem výše popisovaného cvičení je však zejména to, že učíme účastníka správnému používání spojky při pomalém manévrování s těžším adventure motocyklem, které využije při každé enduro vyjízdce.

BRZDY

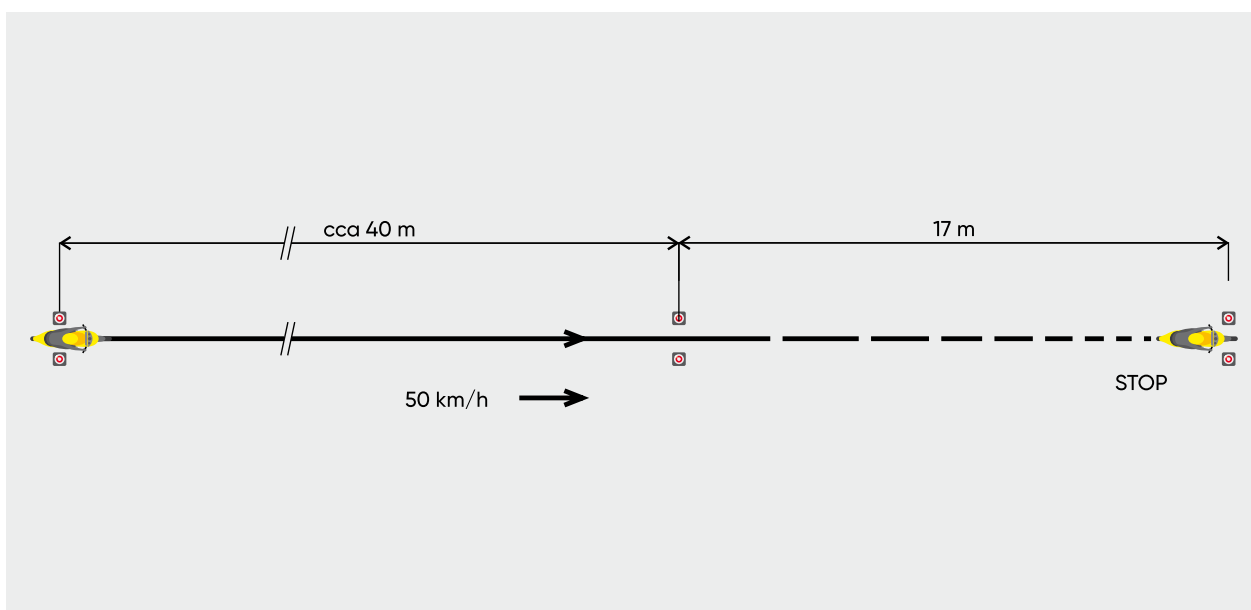
Technika brzdění se odvíjí od povrchu a profilu terénu, na kterém se brzdí. Na motocyklu kategorie adventure se brzdí, jak v sedě, tak ve stoje a využívají se obě brzdy, tedy přední a zadní. Jejich dávkování, kombinace, tedy poměr přední/zadní brzda, je závislý na povrchu a terénu. Obecně ale platí, že při offroadovém ježdění na nepevném povrchu je používání zadní brzdy mnohem častější, a efektivnější, než na silnici. Zablockované zadní kolo tzv smyk není při offroadovém ježdění na nepevném povrchu ničím neobvyklým, ovšem je potřeba se naučit se zadní brzdou pracovat a správně ji dávkovat při zapnutém systému ABS i bez něj. Elektronický asistent ABS zamezuje při brzdění na jakémkoliv povrchu zablockování kola. Více o elektronických asistentech pojednává samostatná kapitola výše.



Při brzdění je důležité využívat váhy těla, stejně jako při zrychlení, ovšem jeho váha se posouvá směrem dozadu. Při brzdění v sedě přesouváme váhu těla směrem vzad, zpevníme střed těla a jdeme do zpevněných paží, přičemž máme uvolněné ruce pro citlivé ovládání přední brzdy, plynu a spojky. Také při brzdění ve stoje přesouváme váhu těla směrem vzad a vystrčíme zadek dozadu. Čím prudší brzdění z vyšších rychlostí, tím blíže se zadek dostává nad zadní sedlo. Díky tomu je motocykl klidný, zůstává v přímém směru a nehrozí nechtěné zvednutí zadního kola.

Zadní brzda je výbornou stabilizací motocyklu, což platí i pro manévrování v nižších rychlostech na silnici. Precizní práce se zadní brzdou a spojkou, patří mezi nejdůležitější dovednosti na motocyklu kategorie adventure a je důležité tréninku věnovat velký prostor jak na silnici, tak na nepevném povrchu. Nepevný povrch vyžaduje velmi precizní a citlivé zacházení s přední brzdou a je třeba eliminovat nechtěné zablockování předního kola, protože to může zapříčinit zavření řídítek a pád. Při brzdění a dávkování účinku přední brzdy je důležité páčku ovládat jedním či dvěma prsty (ukazováčkem a prostředníčkem), nikoli všemi čtyřmi prsty. Dávkování brzdy ukazováčkem, prostředníčkem, prsteníčkem a malíčkem dohromady nedovolí citlivé ovládání brzdy a zároveň jezce připraví o potřebnou fixaci řídítek. Trénink brzdňích manévru na nepevném povrchu vždy probíhá od nejnižších rychlostí a je žádoucí si vyzkoušet brzdění jednak s aktivovaným systémem ABS a pak bez něj. Brzdňý manévr probíhá na cíl, kdy jezdec dávkuje brzdy tak, aby bezpečně zastavil na určené značce. Brzdění na přesnost

Brzdění na přesnost



Popis cvičení

Potřebné: 4 kužely (2 žluté, 2 červené – nebo příčnou čáru)

Plocha: (suchý nezpevněný povrch, tvrdá ujetá hlína, šotolina)

Časová dotace:

Brždění na cíl cvičíme vždy na nezpevněném povrchu. Nejprve cvičíme s aktivovaným ABS z nižší rychlosti 20 km/h 5 × v sedě pouze zadní brzdou. Potom zvýšíme rychlost na 50 km/h a brždění na cíl cvičíme pouze zadní brzdou 5 × v sedě pouze zadní brzdou. Dále následuje stejné cvičení brždění na cíl z nižší rychlosti 20 km/h a vyšší rychlosti 50 km/h v sedě s tím rozdílem, že nebrzdíme pouze zadní brzdou, ale dojde na kombinaci přední a zadní brzdy.

Po bezpečném zvládnutí všech brzdících cviků v sedě, následuje úplně stejné cvičení se stejným počtem opakování, ale vše bude jezdec provádět na nezpevněném povrchu s aktivovaným ABS ve stoje.

Na závěr si jezdec celý proces cvičení zkusí s vypnutým ABS, tedy z nižší a vyšší rychlosti v sedě i ve stoje. (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Rozjíždíme se rovně na rychlost 20 km/h. Pod plynem jedeme v sedě až k brzdícím kuželům, u kterých zavíráme plyn, vymačkáváme spojku a začínáme intenzivně brzdit zadní i přední brzdou brzdou. Následně brzdy dávujeme takovou měrou, abychom zastavili předním kolem mezi cílovými kužely. Po několika pokusech zvýšíme rychlost na 50 km/h a postupujeme stejně, jako při nižší rychlosti popsané výše. Po nácviku brždění na přesnost v sedě provedeme nácvik ve stoje a ten probíhá stejným způsobem, jako při jízdě v sedě, tedy pod plynem jedeme ve stoje až k brzdícím kuželům, u kterých zavíráme plyn, vymačkáváme spojku a začínáme intenzivně brzdit přední i zadní brzdou. Následně brzdy dávujeme takovou měrou, abychom zastavili předním kolem mezi cílovými kužely. Důležité je při nácviku vyzkoušet brždění nejprve s ABS, v další fázi bez něj. Pokud je více účastníků, řadí se za sebou a až na pokyn instruktora vyráží na dráhu, aby při prudkém brždění nedošlo ke srážce.

Upozornění a doporučení

- Trénink je důležité provádět na suchém nezpevněném povrchu.
- Trénink na travnatém povrchu není vhodný.
- V první fázi se trénuje brždění v sedě a až ve druhé ve stoje.
- Pozor při nácviu brždění bez aktivovaného ABS na zablokované kolo a vychýlení motocyklu z přímého směru. Pokud účastník nezvládá brždění bez ABS v nižší rychlosti, není vhodné pokračovat ve vyšší rychlosti.
- Jestliže má účastník s koordinací končetin a přenášením váhy těla nad zadní kolo problém, nezvyšujeme rychlost.
- Účastník si musí vyzkoušet brzdný manévr s ABS i bez ABS.

Pozor na

- Malou intenzitu brždění v počáteční fázi a postupné zvyšování tlaku brzd s blížící se překážkou, kdy v malé rychlosti hrozí zablokování kola a tím jeho podklouznutí.
- Zamáčknutí brzdy všemi prsty.
- Velkou intenzitu brždění již od počátku a následné uvolnění brždění s lehkým dobržděním. Pokud hodně brzdíme ve velké rychlosti, snížíme tím podstatně rychlost a dostaneme tak prostor na citlivé dobrždění.

Využití v praxi

- Dobrždění k pohyblivé překážce, kdy nepotřebujeme zastavit, ale pouze snížit razantně rychlost na jeho úroveň.

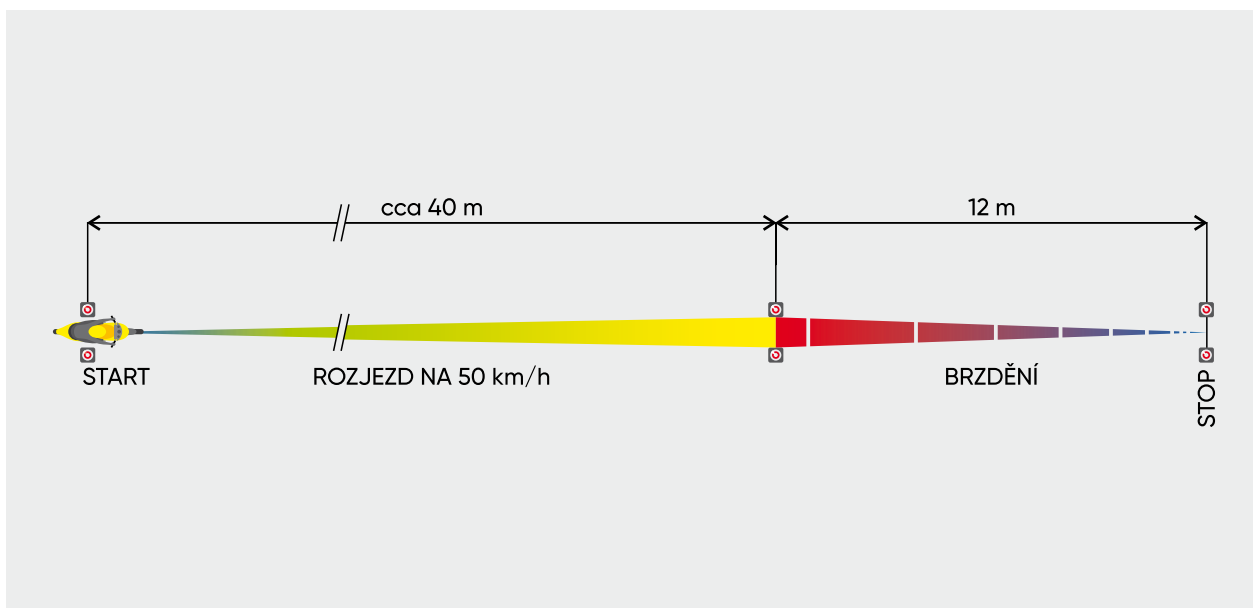
Kontrolujeme

- Správný pohled vedený před motocykl.
- Jeden nebo dva prsty na páčce přední brzdy.
- Citlivé ovládání nožní brzdy, dávkování přední brzdy a vymáčknutí spojky.
- Přenášení váhy nad zadní kolo a zpevněné paže.
- Aktivované a deaktivované ABS.

Zdůvodnění cvičení

Reakce na změnu povrchu a nutnost dostatečně rychle snížit rychlost motocyklu. Trénink práce přední brzdy a zadní brzdy na nezpevněném povrchu. Citlivé ovládání a umění také brzdu povolit tak, abychom ji správně dávkovali. Pochopení chování motocyklu na nezpevněném terénu při brždění s ABS a bez ABS.

Krizové brzdění



Popis cvičení

Potřebné: 6 kuželů (4 žluté, 2 červené – nebo příčná čára)

Plocha: (suchý nepevněný povrch, tvrdá ujetá hlína, šotolina)

Časová dotace: 5× opakování brždění s ABS v sedě z nižší rychlosti 20 km/h pouze zadní brzdou, 5× opakování brždění s ABS v sedě z vyšší rychlosti 50 km/h pouze zadní brzdou. 5× opakování brždění v sedě s ABS z nižší rychlosti 20 km/h kombinací přední a zadní brzdy. 5× opakování brždění v sedě s ABS z vyšší rychlosti 50 km/h kombinací přední a zadní brzdy.

Po bezpečném zvládnutí všech brzdících cviků v sedě, následuje stejné cvičení, ale vše bude jezdec na nepevněném povrchu s aktivovaným ABS provádět ve stoje.

Na závěr si jezdec celý proces cvičení zkusí s vypnutým ABS.

Pozor! Velmi důležité zohlednit vyčerpanost jezdce, aby nedošlo ke kritické situaci a zablokování předního kola. Pád by vytvořil psychický blok, takže je v případě únavy vhodné úkon raději nechat na jindy (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Rozjždíme se rovně na rychlost 20 km/h. Pod plynem jedeme v sedě až k brzdícím kuželům, u kterých zavíráme plyn, vymačkáváme spojku a začínáme intenzivně brzdít tak, aby se zadní kolo odvalovalo, nikoliv zablokovalo. Brzdy se snažíme dávkovat co nejintenzivněji, abychom zastavili na co nejkratší vzdálenosti. Po několika pokusech zvýšíme rychlost na 50 km/h a postupujeme stejně, jako při nižší rychlosti popsané výše. Po nácviu brždění v sedě provedeme nácviu ve stoje v nižší i vyšší rychlosti a ten probíhá stejným způsobem, jako při jízdě v sedě, tedy pod plynem jedeme ve stoje až k brzdícím kuželům, u kterých zavíráme plyn, vymačkáváme spojku a začínáme intenzivně brzdít přední i zadní brzdou. Následně brzdy dávkujeme takovou měrou, abychom zastavili na co nejkratší vzdálenosti. Po tomto nácviu si vyzkoušíme brzdít pouze zadní brzdou bez ABS z nižší rychlosti 20 km/h a cíleně dostat zadní kolo do zablokování.

Důležité je při nácviu vyzkoušet brzdění jak s ABS, tak bez něj. Pokud je více účastníků, řadí se za sebou a až na pokyn instruktora vyráží na dráhu, aby při prudkém brždění nedošlo ke zhasnutí motoru a srážce.

Trénujeme

- Obě brzdy s ABS.
- Pouze zadní brzdou s odvalováním zadního kola bez ABS (nutnost dostatečně dlouhé dráhy).
- Pouze zadní brzdou s cíleným zablokováním zadního kola bez ABS (nutnost dostatečně dlouhé dráhy).
- obě brzdy s ABS s vypnutými asistenčními systémy.
- Trénink je důležité provádět na suchém nezpevněném povrchu.
- Trénink na travnatém povrchu není vhodný.
- V první fázi se trénuje brždění v sedě a až ve druhé ve stoje.
- Důležitá je koordinace končetin, kdy dochází na ubrání plynu, dávkování brzd a vymáčknutí spojky
- Jestliže má účastník s koordinací končetin a přenášením váhy těla nad zadní kolo problém, nezvyšujeme rychlost.
- Účastník si musí vyzkoušet brzdňý manévr s ABS i bez ABS.

Časté chyby

- Neznalost funkčnosti elektronických systémů. Mnohdy mají jezdci motocykl vybavený ABS, ale při jeho aktivaci se leknou a uvolní tlak na brzdovou páčku.
- Zamáčknutí brzdy všemi prsty.
- Špatná koordinace užití zadní a přední brzdy a prodloužení brzdné dráhy malým tlakem na přední brzdou.
- Při brzdění ve stoje špatné přenesení váhy těla dopředu a ne nad zadní kolo.

Nutnost: Velmi důležité je pracovat s váhou těla a posouvat ho při brždění dozadu. Zadní kolo by v první fázi tréninku brzdňého manévru nemělo jít do smyku a díky preciznímu dávkování zadní brzdy by se mělo odvalovat a tím motocyklu zajistit lepší brzdňý účinek na kratší brzdňé dráze. Účastník nesmí koukat bezprostředně před přední kolo motocyklu, ale dál do prostoru, musí zpevnit paže a zároveň ubrat plyn a před zastavením vymáchnout spojku. Pokud je více účastníků, řadí se za sebou a až na pokyn instruktora vyrazí na dráhu, aby na dráze nedošlo ke srážce.

Kontrolujeme

- Správný pohled vedený před motocykl.
- Jeden nebo dva prsty na páčce přední brzdy.
- Citlivé ovládání nožní brzdy, dávkování přední brzdy a vymáčknutí spojky.
- Přenášení váhy nad zadní kolo a zpevněné paže.
- Aktivované a deaktivované ABS.

Zdůvodnění cvičení

Trénink maximálního brzdňého efektu na nezpevněném povrchu. Uvědomění si schopnosti užívání a kombinace přední a zadní brzdy. Znalost využití elektronických systémů vlastního motocyklu a pochopení chování motocyklu při brždění bez ABS na zadním kole. Trénink brždění zadní brzdou s cíleným zablokováním zadního kola.

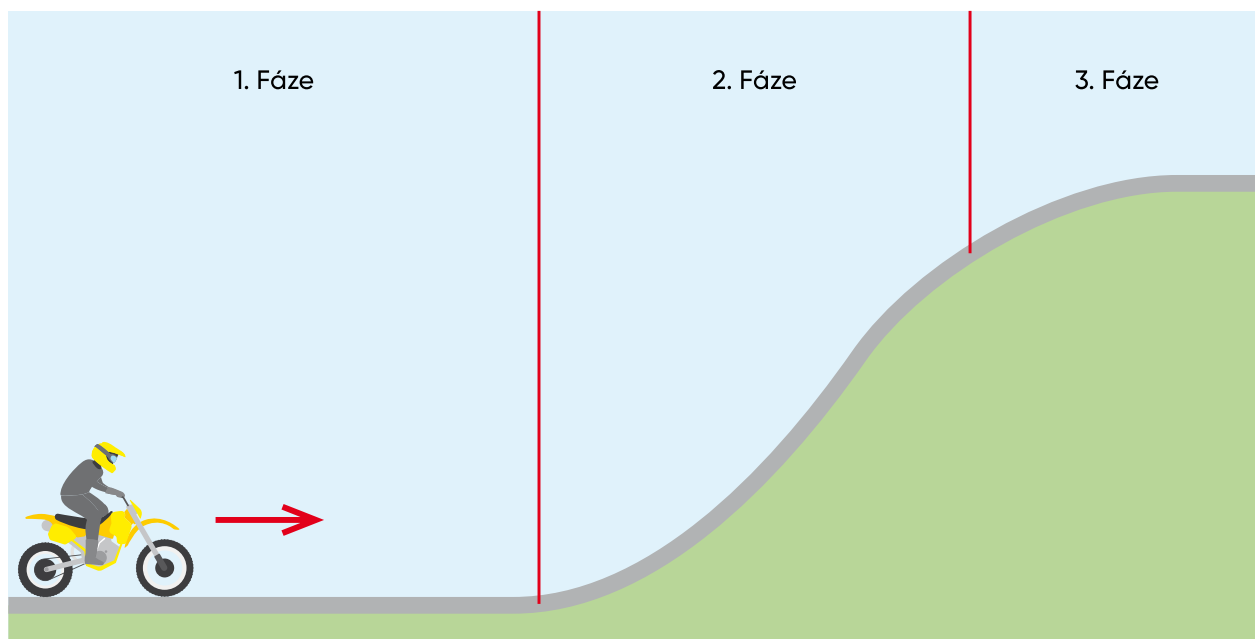
VÝJEZD

Při zdolávání výjezdu na motocyklu kategorie adventure je velice důležitým faktorem obutí motocyklu, povrch, terén a sklon kopce, ale také správná offroadová pozice jezdce a přenášení váhy nad přední kolo, podobně jako při akceleraci popsané v minulém bodě. Důrazně doporučujeme výjezd vždy provádět bez aktivované kontroly trakce a ve stoje, ovšem to neznamená, že v sedě není výjezd možný bezpečně zdolat. Při akceleraci se pozice těla posouvá nad řídítka, a to jak v sedě, tak ve stoje. V okamžiku stoupání se tělo úměrně posouvá směrem dopředu nad řídítka a nad přední kolo. V žádném případě se při zdolávání výjezdu ve stoje nepokřčují kolena, motocykl nesvírá kolena a trup se neposouvá směrem dozadu. V takovém případě hrozí nechtěné prudké přidání plynu, ztráta kontroly nad motocyklem, vysmeknutí řídítek z rukou a neúmyslné zvednutí předního kola, což je nežádoucí a v prudkém výjezdu může způsobit převrácení motocyklu.



Před zahájením výjezdu je nesmírně důležité si stoupání prohlédnout, zhodnotit a určit stopu, kterou se už během výjezdu nemění a s motocyklem se při stoupání nekličkuje. Zrak jezdce vždy směřuje dále před motocykl, dá se říct, že na vrchol výjezdu a v žádném případě se nesmí fixovat bezprostředně před motocykl. Výjezd by měl vždy probíhat kolmo nahoru a pokud možno, nenajíždět šikmo. Výjezd se rozděluje na tři fáze, tedy první fázi akcelerační, kdy se na rovině pod výjezdem získává požadovaná rychlost. Nedostatečná rychlost ve výjezdu je příčinou velkých problémů a nezvládnutí výjezdu! Pozice těla je stejná, jako při zrychlení, chcete-li akceleraci, popsané v bodě výše. Jakmile se přední kolo dotkne pomyslného úpatí, přesněji řečeno motocykl začne stoupat, tělo jezdce se posouvá ještě více nad přední kolo a dochází ke druhé fázi, a to fázi udržovací. To znamená, že se udržuje nastavená rychlost a prudce se neakceleroje, protože to by mohlo motocykl dostat do nežádoucího akceleračního smyku a vychýlení ho z přímého směru. Během výjezdu se citlivě dávkuje plyn a řídí výkon přenesený na zadní kolo, který lze korigovat spojkou. Poslední třetí fází je fáze ubrání plynu. Ta přichází ve chvíli, kdy se přední kolo dotkne vrcholu, přesněji řečeno hrany výjezdu. Motocykl se tak bezpečně převálí přes vrchol. V případě, že by jezdec stále držel plyn, hrozí nežádoucí zvednutí předního kola, případně nekontrolovatelný skok přes vrchol. Za předpokladu, že má motocykl k dispozici elektronické asistenty a jízdní režimy, je pro bezpečné zdolání prudkých výjezdů s nepevným povrchem žádoucí použít terénní režim, a vypnout kontrolu trakce, viz část o elektronických systémech.

CVIČENÍ VÝJEZDU



Popis cvičení

Potřebné: Stoupání v délce 5 – 10 m a výšce do 3 m. Povrch hlína, tráva, šotolina.

Časová dotace: 8 – 10 (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

U motocyklů vybavených elektronickými asistenty musíme před zahájením cvičení výjezdu zkontrolovat vypnutí kontroly trakce a nastavení terénního módu. Účastník se rozjíždí ze vzdálenosti 5 – 10 m ve stoje na první rychlostní stupeň směrem kolmo na výjezd. Pozvolna zrychlí v první důležité fázi ještě pod stoupáním. V případě nedostatečné rychlosti motocyklu se zvyšuje riziko pádu ve stoupání. Zde platí zlaté pravidlo: kopec bez plynu nevyjedeš! V druhé udržovací fázi účastník posouvá svojí horní část těla směrem dopředu nad řídítka a udržuje rychlost, případně u delšího výjezdu koriguje jízdu citlivým dávkováním plynu. Během výjezdu řidič směřuje pohled na vrchol, v žádném případě to není před přední kolo. V poslední třetí fázi, většinou na horní hraně výjezdu musí účastník ubrat plyn, případně vymáčknout spojku a brzdít. Motocykl se tak bezpečně převálí přes vrchol. V případě, že by jezdec stále držel plyn, hrozí nekontrolovatelná jízda s případným pádem.



Nutnost: U delšího stoupání je velmi zásadní rychlost k překonání převýšení, proto se nesmí podcenit v 1. Fázi zrychlení motocyklu. V některých situacích v terénním stoupání může dojít k prokluzu zadního kola a zpomalení motocyklu. V takovém případě je setrvačnost motocyklu velmi důležitá.

Kontrolujeme

- Pohled vedený před motocykl.
- Správný a uvolněný postoj (nesmí účastník krčit kolena a přesouvat váhu těla dozadu).
- Včasnou akceleraci (dostatečnou rychlost pod výjezdem) v 1. Fázi.
- Zpomalení ve 3. Fázi na horní hraně stoupání.

Zdůvodnění cvičení

Zde se jedná o náročnější cvik, při kterém si účastník osvojí práci s plynem a využití váhy těla ve stoupání.

Využití v praxi

- Stoupání a jízda do kopce jakéhokoliv charakteru.
- Výjezd po šotolinových a polních cestách.

SJEZD

Sjezd kopců nejrůznějších výšek a stoupání na motocyklu kategorie adventure má své zákonitosti a je důležité, aby jezdec správně přenášel váhu těla, citlivě ovládal brzdy a pracoval se spojkou a plynem. Důrazně doporučujeme sjezd vždy provádět s deaktivovaným ABS, ve stoje, ovšem to neznamená, že v sedě není sjezd možný bezpečně zdolat. Při sjezdu hraje největší roli obutí motocyklu, povrch, terén, sklon a délka kopce, který jezdec zdolává. Dá se říct, že čím kratší a prudší je klesání, tím víc jezdec přenáší váhu nad zadní kolo, podobně jako při brzdění.



Obr. kratší prudší sjezd

Pokud probíhá sjezd na delším úseku a kopec není tak prudký, není potřeba přenášet váhu tak intenzivně nad zadní kolo a stojí se v neutrální pozici tak, aby bylo možné vidět před motocykl a ovládat zadní brzdu.



Obr. delší sjezd

V případě, že je potřeba při sjezdu měnit směr jízdy a například objíždět překážku, doporučujeme přenést váhu těla ze zadní části více nad přední kolo. Při zatáčení je díky tomu docílena lepší přilnavost a motocykl lépe zatáčí.

Pozor, zrak se nesmí fixovat přímo před přední kolo.

Před zahájením sjezdu je vždy důležité stát kolmo dolů a v žádném případě před zahájením sjezdu nenajíždět na hranu šikmo. Během sjezdu je důležité pracovat se zadní brzdou, a to si žádá správné nastavení pedálu, které je popsáno v bodě nastavení motocyklu. Zadní kolo se musí odvalovat a je nežádoucí, aby se zablokovalo do smyku a motocykl se vychýlil z přímého směru, což by mohlo zapříčinit pád. Podle povrchu a prudkosti klesání je potřeba deaktivovat elektronický asistent ABS. Jedná se o systém, který při brzdění zamezuje zablokovat přední či zadní kolo a tím pádem dostat motocykl do nežádoucího smyku. Při každém sjezdu je nutné mít zařazený rychlostní stupeň, který odpovídá délce a sklonu kopce a využívat brzdny efekt motoru. Jedině tak docílíme požadovanou stabilitu a kontrolu nad motocyklem. Trénink sjezdu probíhá pozvolna a pro zpětnou vazbu si jezdec si zkouší jízdu z kopce s ABS a bez ABS.

Cvičení sjezdu

Popis cvičení

Potřebné: Menší a kratší klesání v délce 3 – 4 m, dlouhé klesání v délce 5 – 10 m.
Povrch hlína, tráva, šotolina

Časová dotace: 4× – vhodné opakovat do jistoty, kdy motocykl při rozjezdu necouvne a nedojde k zhasnutí motoru (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

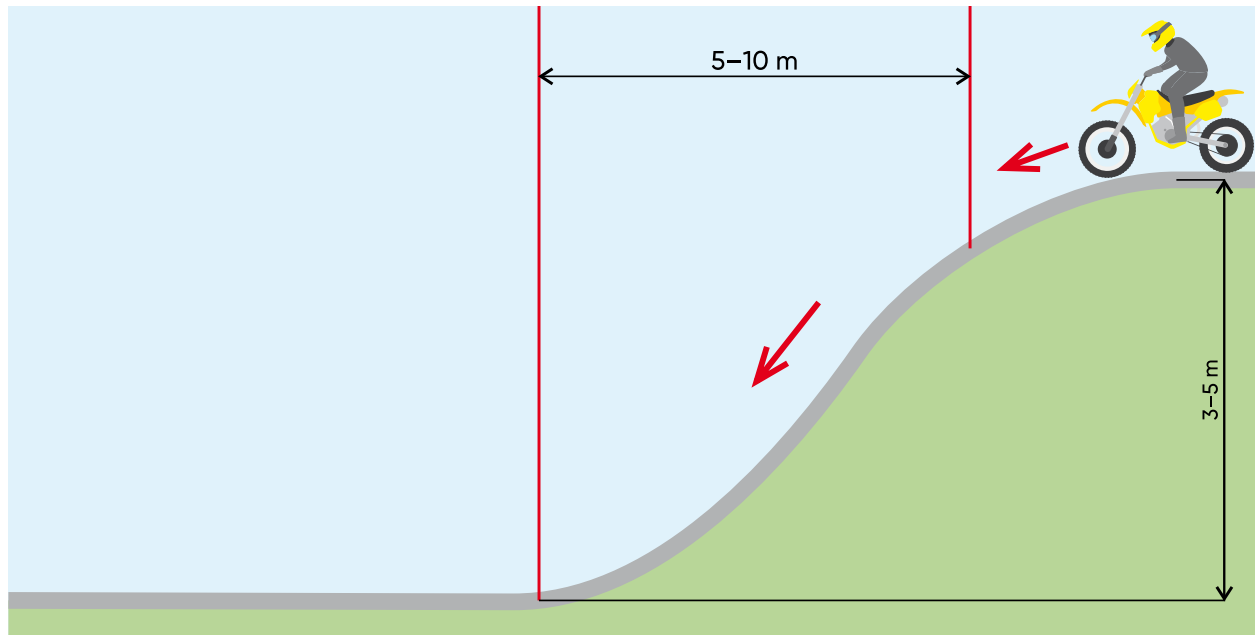
Instrukce

Důležité: U začátečníků nejdříve jízda v sedě, pomocí nožní brzdy a spojky !!! potom ve stoje.

U motocyklů vybavených elektronickými asistenty musíme nejprve před cvičením sjezdu zkontrolovat vypnutí ABS a nastavení terénního módu.

Účastník přijede v rovném směru na zařazený 1. rychlostní stupeň pomalu k horní hraně klesání. Pomocí zmáčknutí spojky a obou brzd zpomalí motocykl, potom opět použije spojku a pomocí citlivého dávkování přední a zadní brzd následuje sjezd. Jezdec využívá také brzdny efekt motoru. Zadní kolo se musí odvalovat a je nežádoucí, aby se zablokovalo do smyku a motocykl se vychýlil z přímého směru. Během sjezdu jezdec přenáší váhu nad zadní kolo, podobně jako při brzdění. Na závěr cvičení zkouší účastník jízdu z kopce s ABS. Na základě této zkušenosti bude mít představu o chování motocyklu s elektronickým systémem.

Nutnost: Jestliže máme k dispozici pro výcvik dlouhé klesání např. 20 – 30m, cvičení je stejné jedinou výjimkou je pozice těla, kdy jezdec nemusí přenášet váhu tak intenzivně nad zadní kolo a stojí v neutrální pozici tak, aby bylo možné vidět před motocykl a ovládat zadní brzdu, případně měnit v klesání směr jízdy.





Kontrolujeme

- Pohled vedený před motocykl.
- Správný a uvolněný posed a postoj.
- Těžiště těla v zadní části motocyklu pro prudký a krátký sjezd.
- Správné dávkování obou brzd.

Zdůvodnění cvičení

Smyslem cvičení je trénink sjezdu terénního charakteru a vyzkoušení citlivosti obou brzd při sjezdu. Test vypnutí a zapnutí ABS je pro pochopení tohoto systému velmi zásadní.

Využití v praxi

Kratší a dlouhé klesání na šotolinových cestách.



Partneři

