

Paracyklistika

Návod k použití

Kateřina Antořová

Prolog

Podnětem pro vznik tohoto „Návodu“ byl nápad shromáždit pár informací, které podle mého názoru mohou pomoci začínajícím paracyklistům a jejich blízkým. Na handbiku jezdím teprve od roku 2013, od té doby, co mě úraz posadil na vozík. Na třech kolech jsem toho přesto za sedm roků hodně zažila. Hmatatelným dokladem o tom je krabice plná pohárů a medailí zakopnutá pod stolem. Mnoho vzpomínek a informací se nachází v mé hlavě a byla by škoda, kdyby zůstaly jen tam. Abych se dostala do první světové pětky handbikerek, musela jsem se hodně naučit. A stále se učím.

Tenhle text píšu pro ty, kteří se jednou za týden chtějí projet pro radost, i pro ty, kteří mají vyšší cíle. Aby neopakovali stejné chyby, které jsem dělala já.

Za to, že jsem se k tomu odhodlala, děkuji Tomáši Pouchovi a všem ostatním, kteří oddílu Černí koně pomáhají získávat handbiky a tricykly pro děti.

Obsah

1. Co je to paracyklistika?	2
2. Kdo je paracyklista?	3
3. Na čem jezdí paracyklista	5
4. Bezpečnost	7
5. Díky, trenére	10
6. Jsem paracyklista, a co dál?	11
7. Něco o fyzice	12
8. Vyhrává, ale pořád mluví jen o jídle	15
9. Droga nebo potravin?	17
10. Nouzový stav	18
11. Cestování	20
12. Konečně závody!	21

1. Co je to paracyklistika?

Když je něco para, znamená to, že dvě věci existují paralelně neboli souběžně. V tomto případě cyklistika pro zdravé s cyklistikou pro handicapované.

Paracyklistika má 4 odvětví podle typu kola, které se používá:

- upravené silniční kolo pro amputáře a ty, kdo se na kole dokáží udržet
- handbike pro sportovce s ochrnutými nebo chybějícími dolními končetinami nebo se zároveň částečně nepoužitelnými horními končetinami
- tricykl pro ty, kdo mohou šlapat nohama, ale nemají dostatečnou stabilitu pro jízdu na kole (měla bych říct pro spastiky, ale tenhle pojem musím dodatečně vysvětlit)
- tandem pro lidi se zrakovým postižením

Tohle je hrubé zevšeobecnění. Existují výjimky nebo onemocnění, která jsou posuzována jinak. Kdo chce detailnější vysvětlení, nalezne je na stránkách UCI (Mezinárodní cyklistická unie) www.uci.org/docs/default-source/rules-and-regulations/16-par-20200211-e.pdf.

Takže první problém je v tom, že paracyklistika není jedna, ale čtyři. Druhý problém se týká milovníků tlustých pláštíků: Paracyklistika je silniční cyklistika. Jestli musíte nutně jezdit v lese přes kořeny a po kamenech i přesto, že vám osud většinu svalů nenávratně vzal, nebo hodně ztížil jejich ovládání, tak to dělejte. V tom já vám neporadím, aby bylo jasno.

První věc, kterou musí udělat začínající sportovec, je zeptat se sám sebe: PROČ? A odpovědět si upřímně. Například: „Chci závodit na kole, protože chci jednou vyhrát Tour de France, mít na sobě zelený dres jako Sagan nebo duhový trikot Mistra světa...“ A PROČ NE! Přece nepřestanu snít, mít sny je normální, i když nejsem normální „chodák“.

Jak jsem si na otázku PROČ odpověděla já? Co chci, to je svoboda. A tu mi tenhle sport dává. Mohu jet na handbiku, kam mě silnice povede, aniž bych měla za zadkem kupu asistentů. Když něco dělám a dávám tomu tolik svého času, chci to dělat pořádně. A taky se chci stále aspoň nepatrně zlepšovat. Jak jinak si to mohu objektivně ověřit než při závodě, kde je nějaká konkurence – myšleno zahraniční konkurence. Doma můžu závodit jen s muži.

Vrátím se ke slovu „normální“, které často používám ve smyslu normální cyklista versus paracyklista. Je to zjednodušení a mně je úplně jedno, jak se nám, lidem na vozíku, říká. Vždycky záleží na kontextu. Jednou slyším: „Jé, to je hustý!“ Jindy „Udělejte místo pro toho invalidu.“ Upřímné jsou děti. Jedna malá holčička v kočárku, která se mnou jela v autobuse, to hezky rozsekla - maminka jí trpělivě vysvětlovala, že nechodím, chtěla říci něco v tom smyslu, že paní je nemocná, jenže se nepatrně zarazila, neboť vypadám zdravěji než většina mých vrstevníků. Začala tedy „Paní je ...“ a bystré dítě doplnilo „... divná“.

Ano, z pohledu dítěte jsme „divní“, nebo jiní. Mnoho divných lidí posunulo tenhle svět dopředu. Einstein, Hawking, Mozart, van Gogh – ti všichni byli „divní“. Proto předpoklad úspěšné paracyklistické kariéry je vyrovnat se s handicapem a se svým tělem uzavřít příměří.

Pokud tento text čtou rodiče budoucích paralympioniků, pak je to trochu složitější. Máte sice trochu „divné“ dítě, ale možná bude řešením brát je jako normální. Bez lítosti, ale i bez obdivu. Buďte prostě jen rodiče, ne trenéři, ne fanatičtí fanoušci a také ne sportovní manažeři.

2. Kdo je paracyklista?

Nejdřív trocha teorie. Každý sval je řízen na dvou úrovních: mozkiem a míchou. Jejich signály mají ve svalech různou odezvu, proto i jejich výpadky mívají odlišné projevy. Pokud vypadne signál z míchy, končetina je chabá a bezvládná. Já spodní polovinu těla vůbec necítím, ani zimu, ani žár, hýbat s ní nemůžu. Jsem paraplegik. Mohla bych na tom být ještě hůř, kdybych se poranila v oblasti krční páteře. Anebo také ne – škála poškození míchy je široká. Většinu z nás posadilo zranění míchy na vozík a následně na handbike.

Druhý typ postižení souvisí s defektem mozku. Když vypadne signál z mozku, končetina je napjatá, svaly jsou zaťaté a znemožňují i pasivní pohyb. Tomu se říká spasticita. Mozek je na rozdíl od míchy plastický – může se naučit své ztráty kompenzovat. Spastik jezdí na tricyklu nebo na normálním kole. Handbike pro něj může být prvním krokem k rozhýbání těla.

Zbývají paracyklisté, kteří ruku nebo nohu nemají. To jsou „šťastní“ lidé, čím více končetin jim chybí, tím jsou lehčí a tím méně mají starostí s hubnutím (to je samozřejmě vtip). Lidé bez jedné ruky a/nebo nohy většinou závodí na normálním kole.

Odpověď na otázku „Na čem a s kým budu závodit?“ získá sportovec s tělesným postižením poté, co projde procedurou zvanou klasifikace. Klasifikaci potřebují všichni, kteří chtějí provozovat sport na mezinárodní úrovni. Klasifikace je zdravotní kontrola, která člověka zařadí do závodní kategorie v rámci zmíněných odvětví paracyklistiky. Může se stát, že vaše svaly jsou schopné pohybu na jiném závodním stroji. Přijet na závod s handbikem a zjistit, že jsem tricyklista nebo cyklista, je smutné. Česká paracyklistika bohužel nemá certifikovaného národního klasifikátora.

V České republice je plus mínus 60 klasifikovaných závodníků, kteří závodí či závodili v jednom z odvětví paracyklistiky: mezi muži je 15 cyklistů, 10 tricyklistů a 22 handbikerů. Mezi ženami převažují tricyklistky (6), cyklistky (5) a je jen jedna jediná handbikerka, a to ta, která toto povídání sepisuje. Na seznamu klasifikovaných závodníků jsou jak ti, kteří si jeli jednou vyzkoušet mezinárodní závody, tak ti, kteří mají medaile z Mistrovství světa. Většina z nich má něco mnohem cennějšího než medaile. Mají zkušenosti, které mohou pomoci těm, kteří začínají. Bydlí některý z nich kousek od vás? Zkuste je oslovit. K čemu jinému ty fejsbuky jsou? Jejich seznam najdete v Master Listu na níže uvedeném odkazu.

Jak získat klasifikaci? Na stránkách UCI www.uci.org/para-cycling/classification najdete závod Světového poháru nebo Mistrovství světa, kam se chcete přihlásit. Přihlásíte se minimálně 6 týdnů předem prostřednictvím svého oddílu. Ten by vám také měl pomoci s obstaráním závodní licence, kterou vystavuje Svaz cyklistiky.

Poté, co získáte licenci a jste na závod zaregistrováni, si obstaráte zdravotní zprávu v angličtině. Je dobré, když svého lékaře seznámíte s definicí kategorie/kategorií, které přicházejí do úvahy. Asi je lepší oslovit lékaře velké nemocnice – já jsem měla zprávu ze Spinální jednotky při Klinice rehabilitace a tělovýchovného lékařství nemocnice v Motole. Jde o to doložit stav pohybového aparátu. Součástí zprávy je i seznam léků, které budoucí závodník pravidelně užívá. Budoucí paracyklista by neměl brát látky, které se neslučují s řízením, byť nemotorového vozidla.

UCI zveřejní na svém webu minimálně 10 dní před závodem seznamy závodníků přihlášených na klasifikaci s přesným časem klasifikace. Pokud závody začínají ve čtvrtek, klasifikace může probíhat v úterý a ve středu, záleží na počtu nových závodníků. Na klasifikaci dorazíte včas a se svým závodním strojem. Nebudete si hrát na většího invalidu, než jste, zároveň pokud ujdete jen pár kroků, a to ještě s vypětím všech sil, nebudete hrdina a přijedete na vozíku. Klasifikátor pozná podle toho, jak máte svaly vyvinuté, zda vozík používáte běžně nebo ne. Klasifikátor si přečte zprávu, položí pár otázek a pak mu předvedete pár cviků, aby vizuálně i hmatem ověřil funkčnost svalů. Může vás pro první závod zařadit do hůře postižených a bude vás sledovat. Buďte féroví a nesnažte se jeho rozhodnutí ovlivnit. Absolutní spravedlnosti nikdy nedosáhnete. Pokud budete pokračovat v závodění, budete v krátké době vyzváni k účasti na potvrzovací klasifikaci.

Z předchozího je jasné, že s administrací přihlášky na závod může pomoci sportovní oddíl. Pár oddílů pro handicapované by tu bylo, ale málokdy organizují společné tréninky. Malí paracyklisté, schopní jezdit na normálním kole, by se měli vnutit do nejbližšího cyklistického oddílu. Kontakt najdou na webu <https://www.czechcyclingfederation.com/procleny/krajske-svazy/>. Zažijí se svými vrstevníky spoustu legrace a jistě i pár perných chvil, ale to ke sportu patří.

Malí handbikeři a tricyklisté zatím podle mých informací do cyklistických oddílů nepronikli. Není to jen o výkonu, který je nižší, ale v případě handbiku i o jiném tempu (do kopce pomaleji, z kopce rychleji) a o přidružených okolnostech (horší schopnost orientace u tricyklistů). Závody pro ně organizují Černí koně www.cernikone.cz/, Spastic Handicap www.spastic.cz/jiri-hindr-cyklistika, TJ Halma Plzeň www.tjhalma.cz/.

Dospělí si vystačí s osamělým tréninkem s přítelem na telefonu, který je záchranou v případě havárie či defektu. Většinou je na silnicích a na cyklostezkách „přelidněno“. I já začínala na cyklostezkách – v půl šesté ráno v Braníku podél Vltavy, po poledni v Brandýse podél Labe. Jenže to bylo před sedmi lety. Jezdila jsem o trochu pomaleji a na cyklostezkách nebylo tolik lidí. Po srážce s neposlušným psem jsem přešla definitivně na silnici. Tam se tolik psů, inlinistů a malých dětí bez dozoru nepohybuje. O bezpečnosti napíšu více později.

3. Na čem jezdí paracyklista

Bicykl - závodní, nejčastěji karbonové kolo s úpravou. Jak kolo upravit, nevím, k tomu by vám více řekl Michal Stark (nadkolení amputace) nebo Jirka Ježek (podkolení amputace) nebo Petr Kocman (amputace ruky).

Tricykl- výrobce závodních tricyklů sídlí ve Zlíně www.noquestionbike.eu/cz/ramy/tricykl. Na speciální tricyklu závodila Lada Ekrťová. Byl to prototyp, vypadal stabilněji, museli byste se obrátit o radu přímo na Ladu nebo jejího přítele.

Handbike - můj první handbike byl Schmicking z druhé ruky, velmi solidní německý stroj, dost těžký a hranatý, přesto pro začátečníka ideální. Vymetla jsem s ním pár příkopů a zataček, stačilo jen narovnat ohnuté díly a jelo se dál. www.schmicking.com/handbike-race

Pak jsem si koupila TopEnd. Už samotné převzetí handbiku poslaného z USA bylo dobrodružství - na celnici v Ruzyni jsme strávili hezkých pár hodin. Pak jsem na něj sedla a přeradila - a řetěz zůstal viset na špatně obrobeném převodníku. Dva měsíce pak stál handbike v garáži. Musela jsem překonat nechuť k fušeřině ze země, kde se na kole moc nejezdí (a kde se řeší reklamace zasláním výrobku zpět, což z Evropy není levná věc). Nakonec jsem si na něj zvykla, vyměnila všechny komponenty a jezdila na něm dva tři roky. Nebylo to ono. Hliníkový rám nebyl úplně tuhý, část mé energie se ztrácela. bike-on.com/force-nrg.html

Od roku 2018 mám handbike české výroby www.bladecustom.com a byla to láska na první pohled. Na závodě v Lounech mi ho Vašek půjčil a ono to jelo skoro samo! Konečně jsem se přestala dřít a začala vyhrávat závody. Miláček je celý z karbonu, váží okolo 11 kilo a je krásně tuhý. Teď mám půjčenou novou variantu s jiným úchopem a řazením, uvidíme, jak to bude fungovat.

Existují i jiní výrobci:

Carbonbike carbonbike-usa.com/, Wolturnus <https://wolturnus.dk/en/products/>, Maddiline www.maddilinecycle.com/index.php/it/.

Kolo je dobré si na chvíli půjčit na nějakém českém závodě a odzkoušet je. Karbonový rám nemá standardizované velikosti. Každý výrobce má svou formu/formy a kvůli vám novou dělat nebude. Délka nohou není problém - opěrky na nohy se dají posunout. Trošku větší problém vznikne tehdy, když má člověk krátké tělo a krátké ruce a nedosáhne pohodlně na kliky v nejvzdálenější poloze. Může si pak většinou přizpůsobit zádovou opěrku, ale čím výše sedí, tím větší má odpor vzduchu. Poloha vleže je limitována tím, že oči závodníka musí být 1 cm nad šlapacím středem. Tím narážím na to, že konstrukce závodního handbiku (ale i tricyklu a tandemu) podléhá pravidlům UCI (laicky řečeno základní rozměry kola, velikost kol atd. musí být v souladu s těmito pravidly) www.uci.org/docs/default-source/rules-and-regulations/16-par-20200211-e.pdf.

Dětské handbiky vyrábí Černí koně www.cernikone.cz/, pouze Černí koně vám mohou pro dětský handbike zajistit sponzora.

Nový handbike stojí řádově 100-350 tisíc Kč. Dá se sehnat v bazaru na FB. Skupina se jmenuje „Handbike equipment for buy, sale and exchange“. Na můj první second-hand handbike mi asi polovinou přispěla nadace. Na další jsem si musela vydělat a použít sponzorské peníze.

Svaz cyklistiky má od roku 2020 díky dotaci ČEZ dva handbiky pro reprezentanty, kteří si svým závoděním zajistili účast na Paralympiádě. Jeden z nich teď dávám dohromady, aby byl použitelný pro závody v Tokiu, druhý má Patrik, který je nejúspěšnějším závodníkem mezi muži (kategorie H1). Vzhledem k situaci celé ekonomiky to nevypadá, že by jakákoli státní instituce zakoupila v dohledné budoucnosti nějaký další závodní handbike.

4. Bezpečnost

Je cyklistika bezpečný sport? To je hloupá otázka. Copak je na našich silnicích bezpečno? Ale kvůli tomu lidé nepřestanou jezdit autem. Budu v následujícím textu upřímná, cyklistika nepatří k super bezpečným sportům. Ale jsou i sporty, kde nejen můžete přijít k úrazu, ale jejich provozování ničí nerovnoměrným zatěžováním vaše tělo.

Bezpečné sporty jako boccia, stolní tenis nebo curling, jsou pro mě jen zábava na jedno odpoledne v týdnu. Ale sport? Možná později, zatím jsem na to moc mladá a zdravá (pokus o vtip). Pro fyzickou kondici je nutný pohyb. Bez pohybu tělo chátrá a stárne. Není moc možností, jak se může hýbat člověk s poškozenou míchou tak, aby splnil parametry vytrvalostní zátěže. Plavání, handbike, „nordic walking“ na vozíku, možná ještě tenis a badminton. Kolektivní sporty vynechávám a vynechávám také „běh“ s pomocí vozíku, kterému se říká formulka. Za prvé jsem to ještě nezkoušela, za druhé tato disciplína vznikla ještě před objevením handbiku a provozuje se nejčastěji na atletickém oválu. Sice se na formulce závodí i v městských maratonech, ale všichni, kdo to vyzkoušeli, říkají, že je to velmi, velmi nepohodlné a mnohem nebezpečnější než handbike.

Zůstanu u nebezpečí, která vás mohou potkat s handbikem.

1. Zatáčky

Handbike vypadá stabilně. Ale zkuste projet čtyřicítkou kruhový objezd. Mám v okolí pár kruháčů a zatáček, kde to trénuji. Na jednom z nich jsem na svém prvním handbiku přepálila rychlost a skončila - naštěstí jen v zabahněném příkopu. Narazila jsem si žebra a nohu. Na závodě v Hustopečích v roce 2013 jsem v zatáčce vlétla do hrazení. Sešité obočí, zlomený nárt. Vloni v Rakousku jsem kvůli přecenění svých sil po projetí zatáčky vlétla do díry a udělala i s handbikem salto. S lehce promáčknutou přilbou a odřeninami jsem závod dokončila. Tak to není tak špatná bilance zhruba padesát tisíc najetých kilometrů, ne? Na handbiku se mi nic moc nestalo. Zato v červnu jsem si doma při slézání z vozíku na žíněnku zlomila komplikovaně kotník. Protože jsem jen průměrně šikovná ženská, musela jsem se na handbiku naučit používat brzdu. Taky mám pud sebezáchovy. Do neznámé zatáčky nikdy nejedu na hraně svých možností. Nakláním se a vystrkuju loket, jak mě to kluci učili. A základem závodění je dobře znát trať.

2. Srážka s jiným vozidlem

Tohle je objektivní nebezpečí, nezmizí, ač vy uděláte vše, co je možné. Sousedé se mě často ptají, zda se aut nebojím. Nebojím. Ne, že bych byla tak odvážná. Spíše jde o to, že o případném nebezpečí nemůžu vědět. Na handbiku ležím připoutaná širokým sucháčem (nemůžu vypadnout) a jedu ve své bublině. Spoléhám se na to, že řidič, který umí kličkovat mezi retardéry, kanály a dírami v silnici, nemůže přehlédnout něco tak velkého, jako je handbike. Více se bojím protijedoucích aut. Už se mi párkrát stalo, že řidič řízl zatáčku dost ostře a nedal mi moc prostoru. Proto nerada jezdím serpentiny z kopce v lese, kde handbike není vidět a jede i bez šlapání víc než padesátkou. V tu chvíli není moc času na řešení možné kolize. Jak řešit „neviditelnost“ handbikera? Praporek, zpětné zrcátko, světlo na praporku (ještě lépe dvě světla na praporku – jedno svítí dopředu, druhé dozadu), světlo na hrazdičce (ano, jezdím s hrazdou, kdyby to neubrzdl nějaký cyklista za mnou), oranžové tričko, odrazky na botách a vzadu na

hrazdě. Jezdím jen za světla a mimo dopravní špičku. Mám 3-4 tréninkové trasy a doufám, že místní mě tam za ta léta už znají.

Nepříznivé počasí

To zní dost banálně, ale uvědomte si, že na rozdíl od cyklisty handbiker-paraplegik nemůže zastavit u okraje silnice a utíkat se schovat v případě krupobití, sněhové přeháňky nebo bouřky. Součástí předtréninkové přípravy je tedy důkladná analýza počasí: dešťové srážky, vítr, teplota. Nejezdím, když je teplota pod pět stupňů. Nejedu do Voděradských bučin, když hlásí vichřici: obecně i předpovídaných 5m/s je v poryvech často víc, pokud mi ty poryvy hází handbikem, nemohu jet těsně u krajnice, jedu blíže středu vozovky, ale necítím se úplně dobře, protože se mi za zády tvoří kolona aut, která nemohou předjet. Nejezdím, když mají být dle Meteocentra srážky nad 0.2 mm. Přesto se dešti nedá stoprocentně vyhnout. Ani organizátor závodů je nezruší kvůli dešti. V Holandsku jsme jednou čekali pět minut na startovní výstřel v krupobití. Jet v dešti se dá, stát v dešti je o zdraví, navíc v hustém dešti je handbike skoro neviditelný, proto je sledování předpovědi nezbytné. Doma mě manžel celou zimu otužuje udržováním teploty v podkroví okolo 18 stupňů.

4. Zranění z přetížení

Svalová či jiná zranění z přetížení se nevyhýbají ani handbikerům, ale z tohoto pohledu je to nadprůměrně zdravý sport. Obě končetiny zatěžuje souměrně (narozdíl od tenisu, hodů či vrhů), provozuje se v ročním období, kdy nehrozí omrzliny a sedací kosti, které si paraplegik otláčuje na vozíku, si konečně vleže odpočinou. Problémům s otlaky nohou lze předejít úpravou handbiku (vypodložení měkkou pěnou), změna gripů a klik pomůže k tomu, aby nedocházelo k namáhání loktů a zápěstí, posilování zajistí, aby svaly nebyly přetěžované.

Nespletla jsem se. Posilování pod dohledem zkušeného trenéra nejen pomůže k vyšším výkonům, ale dovolí zapojit do hry více svalů (odstraní svalové disbalance). Chodím do posilovny a jako rehabilitaci plavu znak. Minimálně jednou týdně kilometr. Zatím jsem jeden rok lehce cítila loket (na handbiku, který byl už ojetý a málo tuhý). Celkově vidím jízdu na handbiku jako ideální rehabilitační cvičení. Po šesti hodinách sezení na vozíku v práci, či osmihodinové cestě na závody, se těším na trénink jako na návrat do života. Podmínkou je sportovat vleže. Mnoho mých kamarádek si pořídilo handbike, na kterém sedí, v domněnku, že se do klik lépe oprou, a tudíž pojedou s vynaložením menší síly. Není to pravda (viz kapitola o fyzice).

5. Sluneční záření

Handbiker jezdí v brýlích nejen kvůli tomu, aby mu kamínky odlétávající z předního kola nepadaly do očí, ale i proto, aby dobře viděl (zejména slunce nízko nad obzorem může být nebezpečné nejen pro paracyklistu, špatně vidí všichni řidiči, proto jízdu v tuto dobu omezují na minimum). Člověk nesmí opakovat chyby, které udělal již někdo před ním. Znam detaily dvou havárií auta a handbiku – vždy v nich oslnění hrálo smutnou roli.

Kromě brýlí je dobré se před jízdou namazat. Opalovacím krémem s vysokým faktorem, pochopitelně. Jsme dvě stejně staré handbikerky, které máme na obličeji jizvu od vyříznutého basaliomu. To je semimaligní nádor, který nemetastazuje, naštěstí. Budu se tedy mazat celý rok, nikoli jen na jaře jako dosud. Rakovina kůže je to poslední, co bych chtěla.

Ještě krátké připomenutí pravidel silničního provozu:

Cyklista je z hlediska Zákona o silničním provozu považován za řidiče. To mj. znamená, že nesmí na bicykl usedat pod vlivem alkoholu či jiných omamných látek (pozor na léky, které nesmí před jízdou užívat ani řidič).

Osoby mladší 18 let jsou povinny za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu a jezdec na bicyklu ji musí mít nasazenou a samozřejmě řádně připevněnou na hlavě. Přilba snižuje riziko poranění hlavy o 69%.

Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; neplatí to pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.

Dvoustopého vozidla se týká toto pravidlo: K jízdnímu kolu se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 900 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku ...přívěsný vozík musí být opatřen **vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem**. ...vozík musí být označen **žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300 mm vztyčeným ve výšce 1200 – 1600 mm nad úrovní vozovky**.

V praxi můžete využít i následující: Zastaví-li vás bdělý občan s tvrzením, že na silnici nepatříte, což se mi stalo již dvakrát, můžete mu zarecitovat, že handbike je kolo, které splňuje parametry přívěsného vozíku a je také náležitě označeno a následně ho požádat, aby se svým vozidlem nebránil plynulosti silničního provozu.

5. Díky, trenéře

„Nejhorší jsou děti, co nikdy nedělaly sport a na který žádný trenér sedm let neřval jako kráva“, říká Laco Deczi.

Laco má na mysli spíš kolektivní sporty než cyklistiku, ale něco pravdy na tom bude. V určitých fázích sezóny by vám trenér minimálně měl říkat, zda nejezdíte moc pomalu a později zase, zda to není moc rychle. Nemusí přitom rvát, ale rozhodně má mít autoritu. Trenéra nehledejte mezi rodiči, manželi a přáteli. Udělat si z nich trenéry nefunguje, věřte mi. Úspěšný trenér je jako Jekyll a Hyde. Vůdce, který je šaman a náčelník dohromady, jednou chápající a inspirativní, podruhé přísný a nesmlouvavý.

Něco o tréninku můžete nastudovat z literatury - za všechny jednu knihu: Joe Friel, Tréninková bible pro cyklisty. Každý člověk je sice originál, ale základní zásady platí obecně: Jezdit vytrvalostní tréninky (objemové) a rychlostní tréninky (intervalové). Dobře regenerovat. Vystihnout ten správný okamžik, kdy tělo zničíme za hranice jeho možností a pak nechám svaly, aby rostly. To je věda. Nejtěžší je správně odpočívat, říkal i desetibojař Tomáš Dvořák.

Co platí pro děti? Tohle je odpověď trenéra cyklistiky: "Vývojově člověk dospívá po šestnáctém roce. Do té doby se má rozvíjet obratnost, koordinace a rychlost. Jednou týdně jet na výlet a dělat další sporty a všestranně se rozvíjet. Byl bych na specializaci opatrný. U nás přichází až u kadetů (15-16 let). Klidně si v žácích mohou zkusit nějaký závod, ale nevěnoval bych se tomu jako prvotnímu a jedinému sportu. A rozvíjel bych to dalšími sporty".

Co to znamená pro handicapované děti? Rozvíjet stabilitu, ne vytrvalost. Jezdit technicky náročné tréninky (hodně zatáček, změn tempa, z kopce, do kopce, ale ne dlouho). Dám příklad ze života. Syna srazilo v deseti letech auto, přerвало mu peroneus tibialis - takový docela důležitý nerv na noze a ukončilo tak jeho slibně se rozvíjející atletickou kariéru. Co s ním? Z bazénu měl záněty středního ucha, na střelbu byl moc malý, tak ho napadla rychlostní kanoistika. Já s tím moc nesouhlasila, ale prosadil si to. Po roce, kdy se už na kajaku udržel, mi jeho trenérka řekla, že to chytil na poslední chvíli. Okolo 14 let se to prý již nenaučí nikdo. Rozuměj, nenaučí se stabilitě. Když jsem viděla děti, jak na těch uzounkých kajacích blbnou, nevěřila jsem, že je to tak těžké. Nebudu to protahovat, největším mým úspěchem bylo 10 vteřin a 10 cm od mola! Nestihla jsem ani jeden celý záběr pádla! (To jsem ještě chodila.)

I u cyklistiky je stabilita důležitá. A asi je i důležité naučit se jet rychle do zatáčky. Také budoucí paracyklista musí využít období, kdy se tělo vyvíjí. Je to pro něj životně důležité do budoucího soběstačného života, nikoli jen pro závodění. V mé kategorii závodí handbikerka, která má přerušenu míchu od 3 let (tatínek ji přejel, když couval do garáže). Od mládí sportovala a sporty střídala. Jezdí do zatáček mnohem rychleji než já, a to začala závodit na handbiku teprve před sedmi lety, stejně jako já. S vozíkem a jinými divnými hýbadly (formule, monoski) prožila dětství. Rozhodně jí to nezávidím, ale její zručnosti už nikdy nedosáhnou.

Hledání trenéra není jednoduché. Vím o jednom a ten trénuje mě a další dva handbikery. Píše nám plány, vidí do mého cyklopočítače (tj. nahrávám mu tréninky do platformy Garmin), dvakrát do roka se sejdem. To stačí? Nevím. Ráda bych, kdybych mohla s někým občas vyjet. Párkrát jsem se domluvila s handbikery z okolí a dost mi to dalo.

6. Jsem paracyklista, a co dál?

Původně jsem chtěla psát o tréninku. Pro inspiraci jsem si přečetla pár článků, které najdete na internetu (do vyhledávače dejte třeba "trénink cyklistika"). Jsou tam dobré rady, nebudu je opisovat, ještě by mě autor nařkl, že mu kradu "know how". Jenže, kdybych se jich **doslovně** držela, dodnes bych asi jezdila jen po českých silnicích. Člověk musí poslouchat trenéra, zjistit, co mu sedí a co na to říká tělo a také hodně přemýšlet!

Jediná moje rada zní: musíte cyklistiku milovat, trénink vás musí bavit a na závodění se musíte těšit jako malý Jarda na Vánoce. Jinak je to jen dřina, hladovění, nervy deptající vypětí a zase dřina. Dřiny se nezbavíte, ale pokud cyklistiku milujete, dá se vydržet. Poznala jsem během sedmi let hodně paracyklistů. Některé obdivuju ne proto, že mají doma tolik medailí, ale proto, jak dlouho vydrželi jezdit.

Profesionální cyklistika se od té amatérské liší asi jako výstup na Sněžku od výstupu na Mont Everest. Pokud je váš cíl mít doma duhový dres, budete se muset stát profesionálním cyklistou. To **neznamená**, že vás cyklistika bude živit. To znamená, že se budete snažit přiblížit tomu, co dělají a jak trénují profesionální cyklisté. A každý z nich má svůj návod, ze kterého se můžete poučit a vzít si z něj to, co je pro vás použitelné.

Poslouchám zkušenější, čtu, dívám se na závody v cyklistice. Před pár lety bych nevěřila, že se budu dívat v televizi na Tour de France. Jen kvůli tomu jsem si televizi pořídila, do té doby mi dvacet let doma vůbec nechyběla. Většina rad je sice do určité míry obecně platná, ale d'ábel spočívá v detailu. A ten dělá rozdíl mezi vítězem a poraženým.

Ještě se vrátím k finanční stránce. Žádného paracyklistu v ČR paracyklistika neuživila (je rozdíl, zda vás platí za sportování nebo za marketing). Jinými slovy profi cyklista je pro mě ten, který má na zaplacení složenek i ve chvíli, kdy mu skončí všechny sponzorské a marketingové smlouvy. Je velmi nebezpečné myslet si, že paracyklistika bude moje práce, moje zaměstnání. Není zde žádná Dukla nebo jiný oddíl, který by nabídl pravidelný příjem.

K tomu už jen stručně: Každý psycholog vám řekne, že v životě musíte mít plán "A" a plán "B". Jed'te podle plánu "A" jako profesionál na 105% v čase, který mu vyhradíte. Ale pár hodin si nechte na plnění plánu "B". Bez plánu "B" hrozí nebezpečí, že dlouhodobě nebudete odolávat tlaku, který si sami na sebe vytvoříte. Pak vás zlomí zásah zvenku (nemoc, úraz, pandemie apod.) nebo konec sportovní kariéry.

Můj plán B je práce v bance na půl úvazku. Díky ní mám na složenky. Navíc jsem mezi zdravými lidmi, a tudíž nohama pevně na zemi. Pokud se mi v práci nedaří, jedu se projet směr Ondřejov. Kopec v Kostelních Střimělicích mi všechny starosti z hlavy okamžitě vyžene!

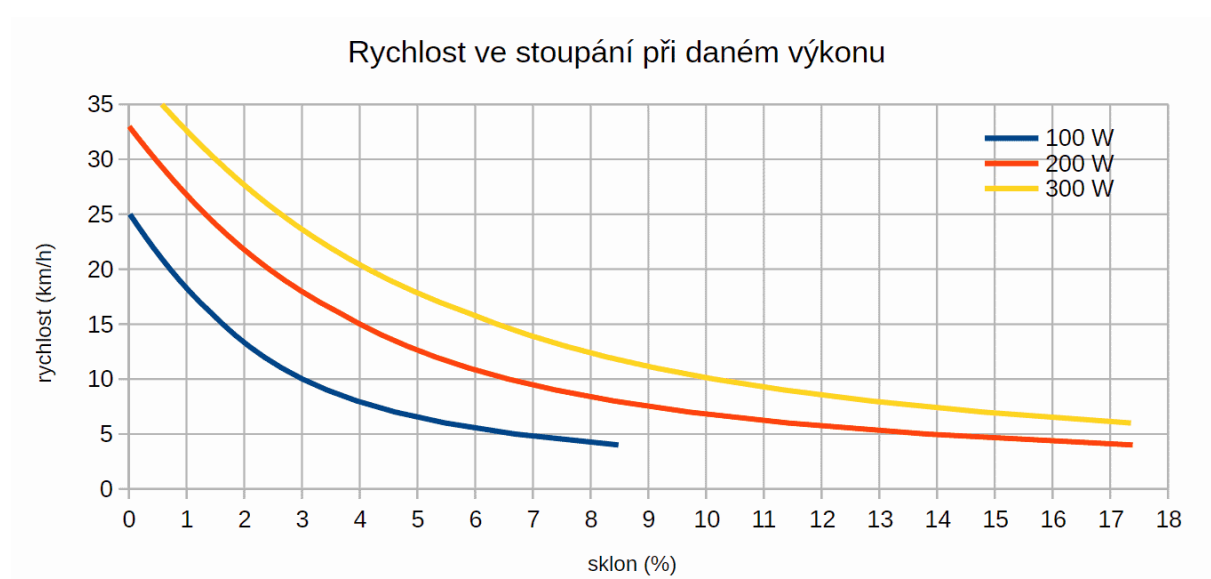
7. Něco o fyzice

Pokud šlapete na normálním kole, je výkon ovlivněn souhrou mnoha svalů. Největším a nejdůležitějším z nich je sval hýžďový, jinde jsem se dočetla, že je to čtyřhlavý sval stehenní. Pro mě celkem podružná informace, ani jeden nemám. Sílu svalu, resp. jeho výkon můžete změřit a použít do výpočtu. Jak změřit zapojení více svalů dohromady? To už je obtížnější a do hry vstupuje těžko odhadnutelný synergický efekt (jednoduše řečeno 1+1 nemusí být dvě ale třeba 2,1). Dalo by se říci - čím méně svalů lze použít, tím méně je výkon ovlivněn synergickým efektem a tím více záleží na fyzice. Člověk s poraněním míchy nemá moc svalů, které by mohl zapojit do hry. Bohužel s sebou veze celé tělo. Proto je pro něj pochopení fyzikálních souvislostí jízdy důležité.

Něco o fyzice jsem čerpala na www.iveloc.cz/casopis/clanek/velo-2005-10-ukazka1/, zkusím to interpretovat a odvodit souvislosti týkající se handbiku (tricyklista je cyklista, musí počítat jen s vyšším odporem vzduchu, jinak i pro něj platí výpočty uvedené v článku). Omlouvám se, pokud nebudu úplně přesná.

1. Váha neboli hmotnost

Na cyklistu na kole působí tíha F_g o velikosti vycházející z jednoduchého vzorečku $(M + m) \cdot g$, kde g je tíhové zrychlení (přibližně $9,81 \text{ m/s}^2$). M je hmotnost cyklisty, m je hmotnost kola. Hmotnost kola a jezdce se sčítají. To znamená, že drahá úspora gramů na kole může být velmi snadno a mnohem efektivněji nahrazena zhubnutím cyklisty. Při pohybu po rovině se jedná o jednoduchou přímou úměru (čím těžší je cyklista, tím vyšší síla ho poutá k zemi, zároveň se zvyšuje i vodorovná složka síly). Ovšem při cestě do kopce se nejedná o přímou úměru, závisí na sklonu kopce, a to podle grafu funkce tangens. Jinými slovy, čím je kopec prudší, tím je pohyb cyklisty obtížnější a ve výsledku hmotnější cyklista musí vynaložit mnohem víc energie než cyklista lehčí (mnohem více ve srovnání s tím, když oba jedou po rovině), pokud chce tedy jet do kopce stejnou rychlostí (viz graf).



2. valivý odpor

Čím větší valivý odpor, tím je cyklista pomalejší. Valivý odpor závisí na obutí kol, materiálu, jeho povrchu, tlaku v galusce a hmotnosti jezdce. Slovy odborníka: „Odporová síla je zhruba přímo úměrná kontaktní ploše s povrchem a ta zase síle, která kolo přitlačuje kolmo k podložce. Další důležitou veličinou je koeficient valivého odporu daného kola, jehož velikost závisí zejména na poloměru kola, typu pláště a tlaku v něm. Zvýšení tlaku třeba z pěti na deset atmosfér může přinést snížení tohoto koeficientu až o desítky procent. Velký vliv na valivý odpor má síla působící kolmo k podložce, která závisí na zatížení kola, tedy na hmotnosti jezdce.“ A zase jsme u toho, že hubení to mají v cyklistice snazší. Hubení s pořádně nafouknutými galuskami.

3. odpor vzduchu

Do velikosti odporové síly vzduchu promlouvá rychlost větru a jeho směr, hustota vzduchu a velikost plochy, do které se vzduch právě opírá (nejčastěji přední plocha, ale boční vítr občas zamíchá kartami). Ovlivnit může cyklista jen tuto plochu, tedy své rozměry a rozměry kola. U handbikera mohou výrazně brzdit velká chodidla. Proto velmi nelibě nese, pokud má závodit s amputářem. Nejen kvůli hmotnosti, kterou už snížil, aby minimalizoval svou tíhovou sílu. Samozřejmostí je aerodynamická přilba. Přilby nejsou konstruované pro jízdu vleže, handbiker musí přemýšlet a porovnávat v obchodě, co se do handbiku vejde (časovkářská přilba se zobcem vzadu tedy rozhodně ne). Nohy handbiker často obouvá do závodní obuvi sánkaře, která má snížit odpor vzduchu.

Odpor vzduchu hraje významnou roli při jízdě v balíku, kdy při silničním závodě jedou cyklisté za sebou. Význam jízdy v balíku mohou dokázat na hodnotách ze svého cyklopočítače. Na hodinovém závodě v Ústí nad Labem jsem v roce 2019 jela dohromady s Aničkou a střídaly jsme se (aspoň pokud si pamatuju, možná s námi jeli i další handbikeři). V roce 2020 jsem při zhruba stejném větru, tepové frekvenci a výkonu jela trať sama. Subjektivně jsem přijela úplně vyřízená, také jsem dala o 1000 záběrů více. Přitom jsem jela průměrně o 3 km/h pomaleji! Prý se dá v balíku ušetřit až 40% energie, u handbiku s menším odporem vzduchu, než má kolo, to ale bude trochu méně.

4. vztah výkonu a rychlosti

Líbil se mi výpočet uvedený v článku, jehož autor porovnal tři cyklisty, kteří mají stejnou hmotnost, jsou stejně velcí a jedou po rovině. Příklad:

První cyklista má kolo o váze 12 kg, je schopen podat po delší dobu výkon 200 W,

druhý má kolo jen 8 kg a má stejný výkon 200W,

třetí má kolo také 8 kg, dokáže však podávat po delší dobu výkon 400 W.

Když dosadíme hodnoty do vzorce, dostaneme rychlosti jednotlivých jezdců 31,1 km/h, s opravdu nepatrným odstupem 31,2 km/h cyklista s kolem o 4kg lehčím, avšak jasně vzdálených 40,1 km/h pro jezdce s dvojnásobným výkonem.

Příklad je nesmyslný v tom, že paracyklista se může zlepšit mnohaletým tréninkem o pár desítek wattů, ale určitě svůj výkon nezdvojnásobí. Tady platí to, co jsem zmínila na začátku – používáme jen pár, z pohledu anatomie průměrně velkých svalů. Pokud jejich objem naroste na dvojnásobek, neznamená to, že zdvojnásobíte výkon. Zvýšíte-li díky nakynutí svých svalů svou váhu, špatně se vám pojede do kopce! Nejlepší svaly jsou tedy svaly malé a výkonné.

5. kadence

Tady budu kopírovat článek, protože tohle mám ověřeno empiricky: "Závislost výkonu na rychlosti při dané aktivaci prochází maximem a pro rostoucí aktivaci se poloha maxima posouvá k vyšším rychlostem. Pro generování určitého výkonu tedy existuje optimální kadence, kdy je potřeba minimální svalové aktivace a s rostoucím výkonem tato optimální kadence roste. Protože svalovou aktivaci lze měřit pomocí elektrod umístěných na kůži, je možno tyto optimální kadence snadno zjistit. V jednom konkrétním experimentu s osmi dobrovolníky provozujícími různé sporty byly pro výkony 100, 200, 300 a 400 W zjištěny optimální kadence 57 ± 3 , 70 ± 4 , 86 ± 8 a 99 ± 4 min⁻¹. Při vrcholných výkonech vyžadujících výkony přes 400 W (rekord v hodinovce, časovka nebo výjezd na Alpe d'Huez při Tour de France) jsou kadence kolem 100 za minutu běžné. Snažit se o stejnou kadenci na vyjíždce při 200 W by však z pohledu fyzikálních zákonitostí bylo zbytečné plýtvání silami."

Tady je nejzajímavější poznatek o optimální kadenci. Výpočet byl proveden v laboratorních podmínkách, tedy na trenažeru a zřejmě se zapojením jiných svalů než rukou. Také se neví, jak dlouho dokázali účastníci pokusu výkon udržet. Jiná bude kadence pro závod, který trvá cca 1,5 hodiny (únik v silničním závodu), jiná pro 20 minut v časovce. Poslední věta o vyjíždce na 200W je pro handbikera už úplně úsměvná. Takovou vyjíždku bych také někdy ráda absolvovala (nejlépe s průměrnou tepovou frekvencí pod 125). To bych rázem byla mistryně světa! Zatím jsem ráda za svých průměrných 100W při hodinovém tréninku s kadencí 85.

Co se týká kadence, bohužel někdy musíte trénovat i v závodní kadenci, která je u mě 110, u mých mužských kolegů klidně i 140 (jedná se o minutové průměry). Proto miluju závody, jsou pro mě nejlepší trénink.

Nebylo to jasné? Tak to shrnu jednou větou: závodní paracyklistika je hodně o hmotnosti, nebo ještě lépe o výkonu ve wattech na jeden kilogram tělesné hmotnosti. Je tedy jasné, že pokračování musí být o výživě. Nebo spíš o cyklistické dietě?

8. Vyhrává, ale pořád mluví jen o jídle

Do nadpisu jsem si vypůjčila slova, která kdosi pronesl o jednom z našich elitních cyklistů. Je to smutné, ale většina cyklistů z pohledu běžného smrtelníka hladoví. Tak to ve skutečnosti být nemá, jejich výživoví poradci jistě pracují na tom, aby objektivně netrpěli hladem. Otázka je, zda to tak cítí i samotní sportovci. Vypočetla jsme BMI index několika závodníků, kteří byli dobří na letošní Tour de France:

Tadej Pogačar 21, Primož Roglič 20,7, Egan Bernal 19,6, Peter Sagan 22,4, Julian Alaphilippe 20,5. A to lze předpokládat, že jejich závodní váha je minimálně o kilo menší, než se uvádí na internetu, takže na konci Tour de France mají BMI pod dvacet všichni a někteří pod 18. Toto není jen má domněnka, televize kila přidává, takže když jsem viděla pár profilů na Tour de Swiss, málem jsem je přehlídla, jak byli hubení :-).

Bez energie se závodit nedá. Jak tedy dosáhnout minimální váhy pro maximální výkon? Jednoduchá odpověď: Jíst jen to, co nejnutněji potřebuji a naučit tělo, aby si dokázalo brát energii během sportovního výkonu ze všech energetických zásob. Poměr energie dodávané v živinách by měl být u sportovce: 50 % sacharidů, 20 % tuků a 30 % bílkovin. Další pravidla čerpám z článku na alltraining a jen doplňuju svými postřehy. Tahle oblast je tak probídaná, že něco nového těžko vymyslíte. Pro dětský jídelníček platí trochu jiná pravidla (respektive málokdo si troufne nějaká pravidla stanovit). Energie na vývoj je těžko propočitatelná. Je nutné vzít do úvahy, že téměř žádné doplňky stravy nejsou vhodné pro děti - z toho lze odvodit, že i plegik a spastik by je měli dlouhodobě používat s velkou opatrností. Ještě opatrněji, pokud se jedná o ženu (ženský metabolismus je jiný a já jen žasnu, proč to není zohledněno ani ve výživových radách, ani ve farmaceutickém průmyslu).

Sacharidy

Sacharidy jsou hlavním zdrojem energie. Zdrojem sacharidů jsou cukry. Nevýhodou je, že mají o polovinu energetické hodnoty méně než tuky, v těle se dají špatně uchovávat a při nadbytku ve stravě se uloží ve formě podkožního tuku. Přijaté sacharidy jsou při správné výživě rozštěpeny, natráveny, absorbovány a transportovány do buněk v podobě monosacharidů. Nejdůležitější monosacharid je glukóza, primární zdroj energie pro všechny typy buněk. Při absorpci většího množství glukózy než organismus momentálně potřebuje, se vytvářejí zásoby sacharidů jako zdroje energie ve formě glykogenu v játrech a ve svalech. Nějaký tuk v podkoží si člověk musí vytvořit, ale cyklista by ho měl vozit co nejméně.

Sacharidy se zařazují do jídla v první polovině dne. Odpoledne pak sacharidy omezte, a to včetně ovoce. Zkuste jíst potraviny s nižším glykemickým indexem, jako jsou ovesné vločky, celozrnné pečivo, celozrnné těstoviny nebo luštěniny. Co by cyklista nikdy nevzal do úst? Průmyslově vyráběné sladkosti, zmrzlinu, limonádu včetně koly, kterou si dopřeje jen v průběhu dlouhého závodu (pokud to má vyzkoušené). Cyklista nepije nápoje sycené kyslíčnickem uhlíčitým, který blokuje využití kyslíku v krvi. Navíc tyto nápoje, pokud jsou sladké, zvyšují glykemický index, protože CO₂ proces rozkladu sacharidů zrychluje.

Mezi sacharidy se také řadí **vláknina**, kterou lidský organismus neumí dostatečně zpracovat. Pokud chcete zhubnout, je vhodné jíst pokrmy s vysokým obsahem vlákniny, omezíte tím výkyvy hladiny cukru v krvi a tím i výkyvy energie.

Bílkoviny

Bílkoviny neboli proteiny, jsou základní stavební složkou všech živých organismů, tedy i lidského těla. Jsou stavebním materiálem našich svalů, ale také mohou sloužit jako zdroj energie, nemohou se ukládat v těle do zásoby, proto je nezbytné je pravidelně doplňovat. Večer omezte sacharidy a zaměřte se na bílkoviny, které se vstřebávají pomaleji (tvaroh, hovězí maso). Jezte v takovém množství, abyste si nenarušili kvalitu spánku. Pochopitelně si to každý musí vyzkoušet sám.

Tuky

V jednom gramu se skrývá dvakrát více energie než v cukrech a bílkovinách. Měly by tvořit přibližně 30 procent denního příjmu energie. Tuk ve stravě má nezastupitelnou úlohu, protože obsahuje mastné kyseliny, které organismus nedokáže vyrobit a které jsou nezbytné pro zdraví člověka. Tyto zdravé prospěšné tuky můžete získat například z mořských ryb a řas, lněného semínka nebo oříšků. Některé vitamíny (A, D, E a K) jsou rozpustné pouze v tucích, proto chybí-li v jídelníčku tuky, má tělo těchto vitamínů nedostatek, a to může vést opět ke zdravotním potížím. Tuky nesmíte vynechat ani při hubnutí. Z vlastní zkušenosti vím, že mnohem lépe hubnu na středomořské stravě obsahující tuky z olivového oleje a ryb. Ale opět pozor na množství, ořechy a mandle obsahují tolik energie, že doporučuji vážit (i zvážit) jejich příjem.

To jsou všeobecné rady. Problém asi nebude v tom, že by je sportovec neznal, problém bude v rovnici příjem=výdej, jinými slovy: kolik toho sním a zda s tím, co odpovídá mému výdeji bude smířena i moje hlava. A dámy, paraplegici a kvadruplegici, mám pro vás špatnou zprávu: žijíte méně svalů, tak musíte i méně jíst. Zkuste naučit hlavu, že nemáte chuť na jednoduché cukry, různé chipsy a čokoládu. Zejména ve večerních hodinách. Ubyde vám spousta starostí!

Zapomněla jsem říci, že úplně nejhorší je, pokud si to nastavíte tak, že jídlo rovná se odměna.

9. Droga nebo potravinu?

Za doping ve sportu se považuje:

- zjištěná přítomnost zakázaných látek náležejících k vybraným skupinám farmakologických prostředků v tělních tekutinách sportovce
- použití zakázaných dopingových metod.

Dopingem v cyklistice je tedy i využití elektromotorku k pohánění kola. Proto nechápu, co má používání elektrokol společného se sportem. Ale to je jiná kapitola, která se paracyklistiky netýká a doufám, že ještě dlouho nebude týkat.

Někdo by mohl mít pocit, že ani klasické požívání zakázaných látek není v paracyklistice časté, ale to opravdu nemohu zaručit. Pokud jde o peníze, jsou podvody častým způsobem řešení jejich nedostatku. Spoustu historek mám z "druhé ruky", nemám tedy důkaz, že se doopravdy staly. Dopingových testů se bohužel dělá málo.

Za sebe musím říci, že já bych do toho nešla (možná i díky tomu, že mě invalidní důchod nestoupne díky medaili z Paralympiády). Hlavně proto, že vyhrát podvodem by mě nebavilo. Paradoxně jsem se s dopingovou kontrolou setkala hned na svém prvním závodě v Pardubicích. Samozřejmě, že test byl negativní, ale samotná procedura mě bavila - probíhá totiž na celém světě stejně www.antidoping.cz/documents/dopingova_kontrola.pdf.

Později už jsem byla připravena, když po mě chtěli moč v Německu a poté v Belgii. Obrnila jsem se trpělivostí a zásobou vody. Po závodě jsem dehydratovaná tak, že získat 90ml může být práce na několik hodin. Ale netřeba se bát, komisaři/komisařky jsou milí lidé. Dobře se s nimi povídá, když máte čisté svědomí.

Další komunikace s antidopingovým výborem proběhla ve chvíli, kdy mi doktorka na zánět středního ucha předepsala kapičky s kortikosteroidy. Hned jsem ulovila na internetu informaci, že jde o zakázanou látku. Můj dotaz na český antidopingový výbor byl obratem zodpovězen - lokální aplikace léku prý nevádí (kapala jsem si to do ucha a nemělo to valný efekt ani na zánět). Někdy mohou zakázané látky obsahovat i doplňky stravy, ale čeští výrobci si na to dávají pozor. Výrobci v jiných zemích (a nemyslím jen Čínu) nemusí být tak důslední.

Kdy se stane potravinu drogou? Vynecháme teď cukr a čokoládu, ačkoli obojí může vyvolat závislost. V souvislosti se sportem bohužel výkony nezlepší. Jiný případ je kofein. Byl na listině zakázaných látek až do roku 1972, poté byl vyřazen, aby tam byl v roce 1984 opět vrácen jako nepovolená droga. Nicméně v roce 2004 byl ze seznamu opět vyškrtnut, údajně proto, že neexistují vědecké důkazy o jeho škodlivosti. Na tomto místě je třeba podotknout, že kofein ani v době zákazu nebyl považován za „tvrdou“ drogu a nálezy nižší než 12mg na litr moči nebyly kontrolními orgány napadány.

Kofein je tedy legální, sama ho používám, ale musí se s ním, jako s každou drogou, opatrně. Pro mě je to o to jednodušší, že kafe nepiju, moje tělo si na kofein nevytvořilo toleranci. Jinými slovy, stačí mi vzít si trochu před **důležitým** závodem a opravdu mám pocit, že jedu rychleji. Jak to funguje? Kofein je stimulant centrálního nervového systému, což se projevuje rychlejším tokem myšlenek, vyšší koncentrací a lepší tělesnou koordinací.

Všechno má své výhody i nevýhody. Po závodě minimálně do půlnoci neusnu. Další nevýhodou jsou odvodňovací účinky kofeinu, což znamená, že sportovec může dostat křeče. Jeho výkon tak může předávkování kofeinem spíše snížit. Velmi se vyplatí nad příjmem kofeinu přemýšlet, a pokud je to jen trochu možné, nepoužívat ani legální drogy.

10. Nouzový stav

Nouzový stav nemusí souviset jen s pandemií. Potká sportovce i v době zranění, nemoci, či jiných nepříznivých podmínek. Například povětrnostních. Je to stav, kdy se nedá trénovat venku. Mnozí otužilci sice jezdí i ve sněhové vánici a nedbají na varování o blížícím se hurikánu, ale řekněme si na rovinu: já k nim (už) nepatřím. Zkušenosti mě poučily, že nemusím mít všechno (v tomto případě zápal plic nebo přinejmenším rýmu).

Jak už jsem dříve psala, pokud je teplota vzduchu venku pod 5 stupňů, nejezdím. V teplotním intervalu 6 až 11 stupňů jezdím, ale pokaždé si po dojezdu říkám, že to bylo naposledy. Tři čtvrtiny těla při sportování nezahřeju pohybem. Čím rychleji jedu, tím rychleji mi mrznou nohy. Po hodině jízdy jsou ve stavu, ve kterém jiní živočichové hibernují. Po dvou hodinách tělo vydává víc energie na přežití, než na pohyb dopředu. Nepomohly mi ani ty nejzateplenější kalhoty. Přesto tyhle "pohodové" podzimní vyjížděky miluju. Každá kytky nebo barevný list jsou krásnější, neboť vědí, že je čeká smrt. Smutné. Musím je vidět, aby neumřely zbytečně!

Dost sentimentu. Představte si tedy, že je zima. Handbike je v podkroví, garáži, nebo třeba v obýváku - to je celkem jedno - a co dál? Přeci trénovat na novou sezónu! Ta začíná nejpозději v polovině listopadu. Předtím byl zhruba měsíc "pohodového" ježdění, jak jsem popsala výše. Mnozí cyklisté v době odpočinku na kolo nesednou. Jenže ti zpravidla mohou provozovat jinou pohybovou aktivitu nebo aspoň chodit. Odpočinek sportovce není polehávání před televizí. Svaly se bohužel musí každý den lehce zatěžovat, jinak se jich tělo zbaví, protože proč by živilo něco, co nepotřebuje.

Cyklistický trenažér byla hned po handbiku druhá věc, kterou jsem zakoupila po návratu z rehabilitačního ústavu. Naštěstí se jedná o standardní zboží, a tedy levný prvek sportovní výbavy handbikera (podmínkou je kolo 26" a jeho uchycení normálním rychloupínákem, trenažér obvykle umí kola 26"-28").

Do trenažéru se upíná přední kolo handbiku. Pak už stačí jen vzít si k ruce aspoň litr vody, zalehnout na měkkou a dobře savou podložku (např. ručník, který jste někde vyhráli) a můžete trénovat. Správný trénink se pozná tak, že po jeho skončení musíte podlahu vytřít. Záhadou je, proč je té vody víc na výstupu než na vstupu. Na trenažéru si člověk neodpočine jízdou z kopce nebo zpomalením na křižovatce. Proto na trenažér nemá smysl vstupovat bez hrudního pásu. Tepová frekvence je důležitým ukazatelem, bez něhož se dá lehce zničit i jinak slibná sportovní kariéra. Vytrvalostní trénink se jezdí v pásmu aerobního výkonu, proto se hlídá tepová frekvence. Sledování cyklopočítače na trenažéru vám tak řekne, kdy můžete přidat a kdy už by to byla sebevražda.

Co se ještě dá dělat v době, kdy nám zavřeli posilovny a bazény? Posilovat doma s vlastním tělem a činkami (tady moc rad nečekejte, dělám kliky, shyby a divné pohyby s dvouručkami či gumovým pásem). I tady se vyplatí studovat literaturu nebo mého oblíbeného „youtubera“ Aleše Lamku.

Co mě baví mnohem víc je Nordic walking – procházka po hladké, mírně zvlněné silnici (vozík, přední kolečko "Freewheel" a speciální hůlky). Speciální hůlky jsou hůlky s hroty na asfalt, nejlépe hůlky pro kolečkové lyže. Mám Leky junior 125 cm dlouhé a po určitých peripetiích (ztracená "rukavička" a ulomený hrot hned po druhé jízdě - zámkovku nejezdit!), mi slouží dobře. Jede to dost rychle i tam, kde je sklon silnice opravdu jen mírný. Stejně jako na lyžích

se nedá moc dobře zabrzdit, tak opravdu pozor na volbu tréninkové trasy! Pohyb na vozíku pak lyžování soupaž dost připomíná, možná víc než "walking". Dá se tak realizovat zdravotní procházka povolená i v nouzovém stavu: Pohyb je pro udržení kondice nezbytný a já se raději pohybuju reálně než virtuálně. Problém procházky na vozíku může být podzimní počasí. Před nedávnem jsem vyjela za sluníčka a přijela kompletně mokrá - to, co padalo z oblohy, snad byly dokonce malé kroupy - cinkaly mi o přilbu a znělo to trochu jako umíráček. Pak mě předjeli pohřebáci - letošní podzim by tedy zlomil i nezvratného optimistu!

Dvou a vícehodinový trénink na trenažéru je synonymem nudy. Ty krásné virtuální aplikace, které vás přenesou do prosluněné Itálie, bohužel nepoužívám. Zatím. Mediální rozptýlení kazí fakt, že sleduju tepovou frekvenci a kadenci, navíc při "šlapání" na trenažéru vzniká hluk (válec přibrzdí galusku, jinak by to totiž bylo moc jednoduché). Asi proto většina milovníků hudby trénuje se sluchátky. Hudba či sledování obrázků je dobrá kulisa, udělá tento pohyb - nepohyb trochu zábavnější, ale co naplat, venkovní vyjíždka je venkovní vyjíždka.

11. Cestování

Netušila jsem, že závodění na handbiku mě donutí cestovat víc, než jsem cestovala před úrazem. Cesty samotné беру jako nutné zlo. Nejhorší zážitek mám z non-stop cesty do Barcelony. Když jsme do katalánské metropole přijeli (autem), trvalo mi pár hodin, než jsem přesvědčila tělo, že už nemusí kopírovat sedadlo. Další problém, který s sebou cestování přináší, je hledání čistých a bezbariérových toalet. Jediné, které se nebojím použít, jsou na německých dálnicích, a to jen ty, které jsou zamčené euroklíčem. Raději se cévkuji v autě. Tenhle problém tricyklisté a vůbec muži nemají.

Co se týká ubytování, začínali jsme spaním ve stanu v kempu. Všechny kempy jsou bezbariérové. Tedy pokud nemají stařícké vybavení, protože dveřmi 60 cm širokými většina vozíčkářů neprojde. Naštěstí tu máme Evropskou Unii a protipožární předpisy, které v tomto směru šířku dveří předepisují v náš prospěch. Na určitý počet návštěvníků by měla být také k dispozici bezbariérová toaleta. Nezapomeňte se na recepci zeptat na klíč.

Ve chvíli, kdy jsem měla na zaplacení bezbariérového hotelu, paradoxně to mou situaci vozíčkáře nevyřešilo. Například v pěťhvězdičkovém hotelu v Abú Dhabí jsem na WC měla sice spoustu místa, všude sklo a nejdražší keramika, ale madlo v koupelně neudrželo ani mých 56 kg. Asi ho do té doby nikdo nepoužil. Bezbariérový hotel je minimálně čtyřhvězdičkový, i některé hotely nižší kategorie jsou „použitelné“, ale to se musí dotazem ověřit. Sprcha nebo vana jsou v mnoha hotelech těžko dostupné. Tím, že cestuji s manželem, který mi tam s brbláním pomůže, to moc neřeším.

Ani cestování letadlem není z pohledu vozíčkáře zcela bezproblémové. Vozík je uložen v nákladním prostoru, navíc rozměry WC jsou tak miniaturní, že použít cévku na sedadle je rozumnější.

Jinak se cestování s handicapem od běžného cestování neliší. Snad jen tím, že všude s sebou vláčíte vozík a handbike. Jen stěží si můžete půjčit od kamaráda či soupeře náhradní handbike, tricykl nebo vozík, takže pokud vám vybavení nedorazí na cílové letiště, máte prostě smůlu. A to nemluvím o tom, že to drahé vybavení je prakticky nepojistitelné. Pro lepší případ, pokud nedorazí jen kufr, беру si do příručního zavazadla nejnutnější výstroj (dres a přilbu).

Důležitou zásadou je cestovat v pohodě či jen s mírnými nervy, neboť přijet na závod úplně zničený jen kvůli dlouhé cestě je smutný výsměch tréninkovému úsilí. I z tohoto důvodu je lepší začít se závody doma či v sousedních zemích.

12. Konečně závody!

Jako bonbónek nakonec jsem si nechala informace o závodech v České republice a o závodech v zahraničí.

Co je pro účast paracyklisty na závodech nejdůležitější? Někdo, koho paracyklistika baví – rodič, kamarád, manžel. Prostě někdo, kdo s vámi na závody pojede a bude vám fandit, popřípadě vám pomůže zařídit to, co v danou chvíli nezvládnete. Špičkoví závodníci již okolo sebe mají více lidí – kromě asistenta také manažera, trenéra a mechanika. Závodní paracyklistika se stále více podobná své starší sestře cyklistice. Technické vybavení, tréninkový program, výživa, sponzorská podpora – vše směřuje k profesionalizaci. Ale k té máme v české kotlině ještě daleko. Na většinu níže uvedených závodů se může přihlásit handbiker, cyklista i tricyklista.

Český pohár

Závody v ČR organizují Černí koně. Na webu najdete informace, kam poslat přihlášku na jednotlivé závody kalendáře. Kromě toho jsou pravidla Českého poháru handbike (pro dospělé závodníky) také na webu www.cphandbike.cz.

Systém mezinárodních soutěží, na kterých se dají „najíždět“ závodní kilometry, zahrnuje závody Evropského poháru EHC (European Handbike Circuit <http://www.ehf-ehc.eu/>), mezinárodní závody zařazené do kategorie C1, závody Světového poháru a Mistrovství světa.

Mezinárodní závody C1

V Evropě se koná velké množství mezinárodních paracyklistických závodů. Jejich seznam je na stránkách UCI <https://www.uci.org/para-cycling/calendar>. Úroveň závodu určuje zkratka v posledním sloupci UCI kalendáře. Zkratky C1, CDM, CM jsou vysvětleny v tomto textu, CN jsou nebodované národní šampionáty. Například v listopadu 2020 bylo v kalendáři pro rok 2021 devět evropských závodů v různých destinacích (od Púchova po Bilbao). První závody bývají ve slunné Itálii. Účastnit se jich vyžaduje velkou dávku odolnosti proti stresu, neboť je třeba připravit se na to, že v Itálii se může změnit všechno. Další závody jsou v německy mluvících zemích. Organizace bývá v Německu nudně dokonalá, ale o zábavu se může postarat počasí. V Rakousku se koná čtyřdenní více etapový závod, který prověří navigátorské schopnosti řidiče auta.

Závody Světového poháru CDM

Na „světácích“ se schází elita světové paracyklistiky. Na tyto závody musí být závodník nominován Svazem (viz kapitola 2.). Svaz za vás pošle přihlášku, pomůže s organizací dopravy a jeho zástupce na místě vám bude velkou oporou. Mluvím za sebe, před závodem bych nerada trávila hodiny na „meetingu“ s pořadatelem. Obvykle jsou pořádány tři až čtyři závody Světového poháru do roka. Každý má svou specifickou atmosféru. Konečně poznáte světovou špičku! Čekají na vás jen dvě disciplíny (silniční závod a časovka), ale ani ve volných dnech si moc neodpočinete, neboť se fandí i ostatním českým reprezentantům.

Mistrovství světa CM

Mistrovství světa se obvykle koná v srpnu či počátkem září. Je to závod jako každý jiný (časovka a silniční závod), jen výsledky jsou jaksi důležitější, protože se podle nich stanovuje výše státní podpory na příští rok. Bohužel i ostatní země to mají takto nastaveno a nováček bývá nemile překvapen, jak se zvedla úroveň soupeřů, které potkával, popřípadě porážel, celý rok. Vítěz každé kategorie dostane duhový dres, který pak až do dalšího mistrovství musí oblékat na závodech Světového poháru a MS.

Paralympiáda

Handbike je paralympijský sport teprve od roku 2004 a od té doby se rychle mění technické vybavení, závodní kategorie i počty závodníků. Paralympiáda má svoje specifická pravidla a nominace. Počet závodníků je omezený, navíc se vztahuje k celé paracyklistice (tj. nejsou účastnická místa jen pro handbikery a jiná kvóta pro ostatní paracyklisty, kvóty se dělí jen na kvóty pro muže a kvóty pro ženy). Mělo by to podporovat soudržnost celého reprezentačního týmu. V důsledku je trochu nespravedlivé, pokud nejsou nominováni závodníci v kategoriích, kde je velká konkurence, a kde i umístění do osmého místa je znamením vynikající úrovně. Naopak je škoda, že Svazy nepošílají závodníky na bodované závody dva až tři roky před Paralympiádou, protože pak je celkový počet účastnických míst pro ČR ještě nižší, než by mohl být. Paralympiáda je skvělý cíl, ale než se na ni paracyklista probouje, bude ho to stát hodně práce. Tak do toho! Držím všem palce!

A co říci závěrem?

Každému přeju splnění jeho snu. Nikdy nestačí jenom snít. Paracyklistika je náročný sport, jak fyzicky, tak psychicky. Nemůžete proflákat více jak týden, aniž by se to podepsalo na výsledcích. Bez zapojení hlavy neboli mozku lepší nebudete. Důležité je, abyste si po skončení každého dne mohli říci, že máte „pozitivní bilanci“ – víc věcí jste udělali dobře, než pokazili, a je více lidí, kterým jste zlepšili náladu než těch, které jste našťvali. A hlavně vás sportování i po náročném tréninku pořád baví!

Je skvělé, když se vám povede vyhrát závod, ale pokud ne, svět se nezboří. Buď to příště zkusíte znovu anebo si najdete jinou práci a zábavu. Stále je na světě víc dveří, které jsou pro vás otevřené než těch, které vám osud zavřel!