

Ohlédnutí za Opel handy cyklo maratnem

Dny se krátí, babí léto pomalu, ale jistě, ustupuje, nastává čas podzimních plískanic a ranních mlh. Kola jsou již zaparkovaná ve sklepech, garážích a ložnicích a my se vrhli na jiné sporty. S blížícím se koncem roku přichází čas bilancování, a tak oprášíme v hlavách vzpomínky na naše prázdninové cykloputování okolo České a Slovenské republiky a společně se ohlédneme za letošním Opel handy cyklo maratnem.

Opel handy cyklomaraton

je unikátní závod smíšených týmů zdravých a handicapovaných cyklistů.

Týmy jedou non-stop napříč Českou a Slovenskou republikou po trase dlouhé 2222 km, kterou musí dokončit v časovém limitu 111 hodin. Průjezdními body jsou rehabilitační ústavy, spinální jednotky, speciální centra, lázně atd. Jejich úkolem je podle GPS souřadnic jednotlivé průjezdní body vyhledat, zvolit si k nim vlastní trasu a následně na místě do cyklopasu potvrdit průjezd razítkem.

V tomto závodě nejde ani tak o vítězství jako o šíření myšlenky, že život na vozíku nekončí a lidé handicapovaní i zdraví mohou společně fungovat bez větších problémů. Chceme tímto ukázat veřejnosti, že soužití s handicapovanými není věda, ani disciplína určená lékařům a terapeutům.

(převzato a zkráceno z www.111hodin.cz, kde je možno najít podrobný seznam průjezdních bodů a pravidla maratonu a spoustu dalších informací o týmech, jezdcích atd.)

Jak to všechno začalo

Rozhodnutí zúčastnit se maratonu se zrodilo někdy na přelomu loňského a letošního roku po besedě s handbikerem Heřmanem Volfem (jedním z organizátorů OHCM) v RÚ Hrabyně. Já sám jsem byl osloven někdy v půli ledna a okamžitě jsem souhlasil, ačkoliv jsem předtím seděl na handbiku asi jen dvakrát v rámci sportovních akcí v RÚH.

Ústav se také rozhodl podpořit myšlenku závodu a stal se jedním z průjezdních bodů.

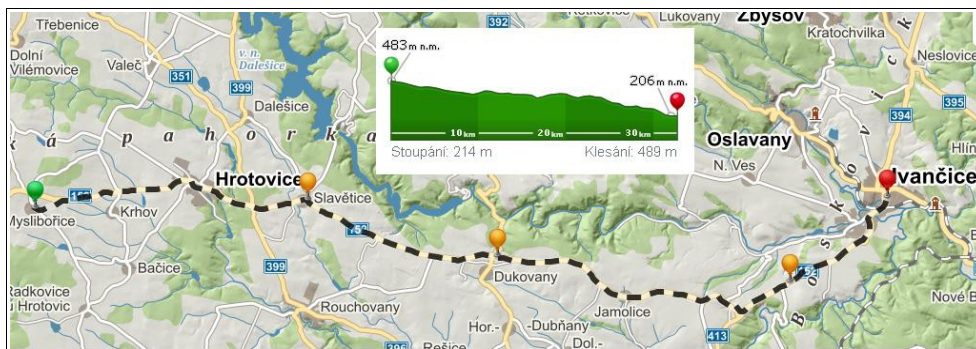
S vědomím, že akce je ještě daleko, jsme ji dali na nějaký čas k ledu. Tým měl handbikera, ale ne handbike, nebylo jasné, kdo vlastně pojede, jak to zabezpečíme, kolik nás to bude stát, ale měli jsme chuť a nadšení a to bylo hlavní.

Jaro

Jarní sluníčko nás přimělo nejen oprášit kola, ale také vzpomenout si, k čemu jsme se to vlastně upsali. Zhruba od konce února byla známá předběžná podoba letošní trasy, a tak jsme mohli osnovat plány a kout pikle. Pomalu jsme dávali dohromady finanční rozpočet, začali shánět sponzory, handbike, plánovat trasu a někteří začali dokonce i trénovat. Ale stále jsme nebyli kompletní.

Od začátku nám bylo jasné, že pečlivé naplánování trasy je polovina cesty k úspěchu, stejně jako vyvarovat se bloudění, časovým ztrátám při střídání a technických problémech (např. defektech).

A tak jsme plánování trasy věnovali mnoho a mnoho hodin, hledali jsme kompromis mezi vzdáleností, nastoupanými metry a kvalitou silnice. Hned na začátku jsme si řekli, že nepojedeme za každou cenu po nebezpečných úsecích silnic, byť by to bylo rychlejší. Že si to chceme užít a hlavně se vrátit ve zdraví domů a ne zbytečně riskovat.



Ukázka plánování – rozpitván byl každý kilometr trasy ...



...tomu odpovídající profil, vždy jsme přesně věděli, co nás čeká...

Průjezdni místo	km od startu	čas jízdy	čas absolutně	datum	
Stráž n. Nežárkou	501,06	18:33	04:33:00	31.7.2014	čtvrtek
Český Rudolec	535,06	19:49	05:49:00	31.7.2014	
Budeč	558,06	20:40	06:40:00	31.7.2014	
Jaroměřice n. Rokýtnou	584,06	21:38	07:38:00	31.7.2014	
Dukovany	606,06	22:27	08:27:00	31.7.2014	
Ivančice	625,06	23:9	09:09:00	31.7.2014	
Brno	650,18	24:5	10:05:00	31.7.2014	
Slavkov u Brna	675,18	25:0	11:00:00	31.7.2014	
Motorest Samota	707,18	26:12	12:12:00	31.7.2014	
Uherské Hradiště	727,18	26:56	12:56:00	31.7.2014	
Slavkov	747,18	27:40	13:40:00	31.7.2014	
Nové Mesto nad Váhom	777,18	28:47	14:47:00	31.7.2014	
Velké Kostolany	807,18	29:54	15:54:00	31.7.2014	
Šurovce	833,06	30:51	16:51:00	31.7.2014	
Nitra	869,06	32:11	18:11:00	31.7.2014	
Levice	914,06	33:51	19:51:00	31.7.2014	
Banská Štiavnica	955,06	35:22	21:22:00	31.7.2014	
Kováčová	987,37	36:34	22:34:00	31.7.2014	
Detva	1014,37	37:34	23:34:00	31.7.2014	

... a v kolik hodin se budem kde nacházet, kolik km ujetu atd. Modré úseky znamenají noc – jízdu potmě

Náš plán byl dojet v limitu.

V průběhu dubna se podařilo zajistit handbike nejen na závod, ale i na trénink. Proběhly testovací jízdy, byly nutné úpravy a přizpůsobení. Začátkem května byl stroj připraven na polykání tréninkových kilometrů a já mohl konečně oprášit své dva a půl roku zahájející cyklistické oblečení a zahájit svou transformaci na handbikera.

První trénink

Svátek práce jsem oslavil prvním tréninkem. Tréninková základna byla v RÚH. Kdo trochu zná okolí, ví, že ústav leží v údolí a na všechny strany je to do kopce. Takže dvě minuty po startu tep 170. Po třech kilometrech jízdy víceméně do kopce jsem toho měl plné zuby, svaly na rukou pálily, pomalu jsem nebyl schopen ani přeřadit na lehčí převod, a tak jsem to otočil (přesněji řečeno byl jsem otočen) a jelo ze zpět, naštěstí z kopce.



Kapitánka týmu RÚ Hrabyně a handbiker Martin Škarpa při prvním tréninku na OHCM

Odlíšnosti jízdy na handbiku od jízdy na kole

V následujících několika bodech, bych rád rozebral, v čem se jízda na handbiku liší od jízdy na kole a v čem je handbike specifický.

- když už jsem to nakouzl s tím, že jsem „byl otočen“, tak první věc, kterou musím zmínit je manévrovatelnost. Handbike je přibližně o 60 - 70cm delší než kolo. Přední kolo je mezi nohama, takže s ním nejde prudce zatočit. Poloměr otáčení je asi jako u nákladního auta. Z toho vyplývá, že na normální cestě se nejsem schopen najednou otočit. Byl bych se schopen otočit, ale zase podobně jako s autem: popojet - couvnout, popojet – couvnout. Nejrychlejší a nejbezpečnější otočení probíhá tak, že doprovod sesedne z kola, uchopí handbike vpředu, nadzvedne přední kolo a namísto otočí, kam je třeba. Ze začátku a do neznámých míst raději s doprovodem, pokud síly dojdou v dlouhém nepřehledném stoupání plném zatáček, je to překerní situace a pokoušet se otočit sám se může rovnat pokusu o sebevraždu.
- Světla výška nad zemí 7cm při rozvoru 1,5 m se ukázala na naše silnice jako silně limitující. Přejíždění terénních nerovností, sjetí i z malého obrubníku a podobně končilo škrtáním spodku handbiku o zem a to i v případě, že na chodník nebyl přímo schod, ale byl tam krátký nájezd. podobná situace byla i v alejích, kde kořeny stromů prorůstaly pod cestou a zvedaly její povrch. To se částečně podařilo odstranit osazením větších zadních kol.

- nepříjemný je i boční sklon silnice (běžná věc, silnice je do oblouku, nejvýše je střed, ke krajnicím se svažuje). Na kole bych prostě držel kolmou polohu a jedu, na handbiku jsem nakloněn. Ne, že bych přímo vypadával ven, ale je to nepříjemné. Kromě toho je tu ještě jedna horší věc, a to že řízení táhne v takovém případě ke kraji a je nutné to trochu pravou rukou stále přetlačovat, což je známá věc i pro každého, kdo jel na invalidním vozíku někde po chodnících a cestách, nejen po chodbách ústavu či nemocnice.

Na obrázku se vidět případ takové jízdy, včetně změny polohy těla. Bohužel tím se dostává osa šlapacího středu mimo osu těla.



- Cyklista na kole je schopen spoustu překážek a nerovnosti odfiltrovat tím, že se zvedne ze sedla „odpruží“ nerovnosti v kolenou, to na handbiku nejde, vše jde natvrdo do zadku, zad a krku. Ve větší rychlosti je důležité si neukousnout jazyk.
- Rozhled a orientace. Na handbiku jsem strávil dobu od května do půli srpna. Od kvetoucích třešní až do žní. Hlava je tak o metr níže než na kole. Tomu odpovídá i rozhled. Je jiný. Omezenější. Později jsem viděl překážky, hlavně ty na horizontu. Hůře se také odhadovala hloubka děr v cestě. Když už jsem zmínil ty žně, nemusela to být právě kukuřice, abych občas na křižovatkách neviděl přes obilí či vzrostlou trávu. Dostat se na rozhled často znamenalo vysunout nohy s předním kolem do cesty, což není příjemný pocit. V pololežaté pozici také nejde otočit hlavu, kontrolovat tak situaci za sebou je bez zpětného zrcátka nemožné.



Pohled na svět z handbiku (zámek Velké Hoštice)

- Pololežatá pozice, blízko u země s sebou nese ještě další úskalí. Zaprvé voda a bláto, která by při rychlosti kolem 12 km v hodině skončila na středovém složení, maximálně na lýtkách, končí v obličejí, podobně jako prach. Za druhé, hlava není jako na kole v předklonu, a tak nefungují tak dobře větrací otvory na helmě. A nakonec za třetí, v letním žáru je to jako na grilu, shora slunce, zespodu žár od silnice. Což je ještě pořád lepší, než když při čekání na zelenou vedle zastaví nákladňák a hlava se rázem ocitne hned vedle výfuku.
- Poslední věc je sice zcela zřejmá, ale přesto se o ní zmíním. Handbike má tři kola, zatímco jízdní kolo jen dvě. To jedno kolo navíc by nebyl sám o sobě takový hendikep, ale jízdní kolo je vozidlo jednostopé, zatímco handbike třístopé a to už je rozdíl velmi citelný. Trefit tři kola mezi díry na našich cestách byl mnohdy nadlidský úkol. Trefování zadními koly mezi různé sloupky, mnohdy nesmyslně osazené na cyklostezkách, bylo často o fous. Podle mě jsou tyto sloupky spíše

nebezpečné a nemají tam co dělat, neboť komplikují život i cyklistům, kteří vozí děti v přívěsných vozících za kolem.

- Na závěr výčtu vlastností aspoň něco pozitivního. Aerodynamický odpor je na handbiku výrazně nižší než na kole. A taky se nemůže stát, že si zapomenete na křižovatce vycvaknout tretru a svalíte se na zem:)

Květen

Po prvním tréninku mě týden bolely ruce, pak následovaly tréninky další. I když se dařilo dojet skoro každý týden o nějakou vesnici dále, stále nebyl důvod k přehnanému optimismu. Za prvé jsem jezdil kolem 20 km a nedovedl jsem si představit, že bych to zopakoval pět dnů po sobě. Za druhé to byla rychlost, do kopců jsem se plazil 6-7 km/h a to nebyla nijak extrémní stoupání. I když z kopců jsem dosahoval rychlosti přes 60 km/h, v průměru na celou trasu to bylo 13km/h. Dvanáctiprocentní stoupání jsem okusil jednou a připomínalo to spíše benchpress. Dolů to naopak jelo pěkně. Holky, když se mnou jezdily, tak se těšily na kopce, jelikož věděly, že tam si odpočinou, zatímco z kopců jsem jim ujížděl.

Pochopil jsem, že vrchař ze mě nebude. Ruce nejsou nohy, stačí porovnat velikost těchto svalových skupin. A i když mám dost silné ruce, nemohu do kopců se svým skoro metrákem živé váhy (no živé...od Th4 spíše neživé) ani zdaleka konkurovat cyklistům (k tomu je ještě nutno připočítat cca 16 kg váhy handbiku). Ten průměr mi dělal starosti, a tak jsem začal znovu analyzovat trasu a hledat místa, kde bych mohl jet a být pro tým přínosem.

Z hlediska týmu nemělo absolutně žádný smysl, abych se vrhal slepě někam do kopců a např. hodinu a půl se někde trápil do desetikilometrového stoupání. Jednak bych tím vytvořil oproti plánovanému průměru ztrátu, kterou by zbytek týmu např. 6-8 hodin stahoval, jednak bych se totálně odpravil pro následující dny. Začal jsem hledat úseky rovinaté s mírnými spíše tempařskými kopci, nakonec jsem vytipoval asi 21 úseků v délce od 18 do 42 km v celkové délce 650 km, kde by to „šlo“.

Další úseky, kterých jsem se jako handbiker dobrovolně vzdal, tentokrát ne kvůli převýšení, ale kvůli manévrovatelnosti, byly průjezdy velkých měst. Měl jsem obavy, že i přes navigaci uhnu někde špatně a řešit takový to omyl na handbiku je horší než na kole. Další důvod, kolony, zácpy. Cyklista se kolem aut protáhne a jede dál, případně si snadno odskočí na chodník či cyklostezku. Já bych to tam poctivě odstál s hlavou u výfuku. Není čas ztrácet čas.

Je konec května. Sponzoři začínají přibývat, jen nás je stále jen šest. Opět přepočítávám trasu, přibýly průjezdy v Orvišti a Uherském Hradišti. Přibýlo starosti. Je jasné, že trasa bude mít reálně spíše 2300 km než 2222 km. Srovnání s loňskem už je zcela mimo. Loňská trať byla kratší o dobrých 500 km. Navíc druhá půlka, tj. od otočky v Košicích je výrazně těžší a síly budou ubývat. V druhé půli nás čeká překonání hřebenu Beskyd a v Jeseníkách výjezd na Dlouhé Stráně, což považuji za stoupání alpských parametrů. Dále nelehká cesta podhůřím Krkonoš a Jizerských hor...

Pomalu poznávám vozový resp. kolový park ostatních členů týmů. Horská a treková kola různého stáří a stavu. Jelikož mám strach o dojetí v limitu, neopouchám stranou žádnou drobnou výhodu, která by nám to mohla usnadnit, a tak začínám pomalé přesvědčování, ať si zkusí někde půjčit silničku, nebo aspoň přezují kola do nějakých plášťů, které neváží kilo samy o sobě, případně ať nasadí pevnou vidlici...

Tady se hodí napsat krátké vysvětlení. Nikdy jsem neměl obavy, že bychom to nezvládli ujet. Taky jsem neměl obavy o fyzickou kondici členu týmu. Jsou to všestranní sportovci, ale cyklistika není jejich jediným a hlavním koníčkem, spíše doplňkem. I když někteří najedou hodně a není problém pro ně dát přes 100km za den, nejezdí primárně na rychlost, ale na pohodu a v tom mohl být problém. Je to jako ujít 10 km za dvě a půl hodiny a být úplně v pohodě a čerstvý a uběhnout 10x100 m na krev a být KO.

Takže shrnuto: konec května, je nás stále šest a mám obavy o dojetí v limitu.

Červen

K týmu se přidávají poslední dva chybějící členové: Dan a Kryštof. Kluci, kteří na kole jezdí opravdu hodně. Kluci, kteří jsou ve srovnání s námi cyklističtí profesionálové.

Pilně trénuji po všech stránkách na handbiku i bez něj, na suchu i ve vodě. Každá aktivita se počítá.



V přípravě jsem se neštítel žádné aktivity, přestože na první pohled má s cyklistikou pramálo společného.

Přesunujeme tréninky z kopců u Hrabyně do nížiny kolem řeky Opavy. Trénujeme třikrát týdně. Jedna tréninková dávka kolem 40-45 km, průměrná rychlost šplhá nad 20km/h. Optimismus narůstá. Zároveň poznávám nové kraje. Všichni se naplno obouvají do tréninku. Koncem měsíce zvládám první 80km trénink.



Vítězné gesto po první „osmdesátce“.

Konec června: optimismus roste, s příchodem Dana a Kryštofa přestávám mít obavy o stihnutí limitu. Navíc Lukáš si nechává skládat nové kolo, Martina a Karol se vybavují novými silničkami a mé průměry se posouvají nad 20km/h, takže už nebudu taková brzda týmu, jak jsem si původně myslel.

Opět přepočítávám trasu a stanovuji cíl dojet pod 100 hodin. Zbývá nám ujasnit poslední dlouho diskutovaná věc: jak to zvládnout logisticky.

V čem je OHCM náročný a jak na to?

OHCM 111 hodin není náročný samotnou délkou, ale tím, že účastníci jsou neustále „na cestě“. Čistě prakticky to vychází na průměr 20km/h. Ale pozor čistý průměr, tj. průměr, kdyby se nonstop jelo. Započítáme-li zdržení při střídání, na křižovatkách, železničních přejezdech atd. je nutno počítat s tím, že samotná jízda se musí odehrávat v průměru klem 21km/h. Skutečná délka je víc než 2222 km, k tomu připočítat nějakou rezervu na bloudění, takže raději 21,3 km/h. Do toho vliv několikadenní únavy, případně rozmary počasí... jestli je to moc nebo málo, to posoudí každý podle své výkonnosti.

Při rovnoměrném rozdělení je to 280 km na hlavu. Rozděleno do 4 dnů je to 70 km denně a to zase ještě do 2-3 úseků. Tady problém není. Kdyby se to jelo na uzavřeném okruhu, kde by byl závodník do 30 minut po sesednutí z kola najedený, umytý a v posteli, byla by to dokonce sranda. Těžké na tom je to strávit těch 4-5 dnů víceméně v autě.

Taktiku jsme dlouho plánovali. Jak to rozdělit, aby to bylo rychlé a zároveň si trochu odpočinout. Úseky jsme chtěli kolem hodiny, aby to neztrácelo rychlost. Nakonec jsme se rozhodli rozdělit na dvě party. Každá z nich pojede 12 h. Denní a noční tým. Při plánovaném průměru kolem 24 km/h to znamenalo 288km/12h. Po předání druhé skupině, první skupina těch 288 km nadjede, vyspí se a pak zase převezme kolík a jede dále. Nadjetí by mělo trvat i při průměru kolem 50km/h kolem šesti hodin. Zbývajících šest jídlo a spánek. Podle toho jsme stanovili i předběžná místa střídání a zajistili nocleh. Zároveň volíme místa střídání tak, aby nadjíždějící skupina měla možnost si oproti cyklistické trochu zkrátit trasu a získat více času na odpočinek.

Jana a Martina jsou stejně vysoké, budou se střídát na jednom kole. Lukáš si zase bude střídát kolo s Dankou. Takže nakonec jsme všichni na silničkách.

Každý tým bude mít k dispozici jedno osobní auto a jednu dodávku. Celkem tým tvoří 1 handbiker, 3 cyklistky, 4 cyklisti a 6 řidičů.

Po zralé úvaze jsme nakonec zavrhlí varianty, kde si v našem kraji zkrátit cestu mimo silnice. Mohli bychom sice na tom získat, ale nakonec jsme zvolili jistotu, že cyklista bude vždy na dosah doprovodnému vozu a v případě problému okamžitě střídáme.

Tak jsme to naplánovali. Ó, jak jsme se sekli.



Na návštěvě u Kuby, pro kterého jsme jeli.

Červenec

Tréninky pokračují 3-4x týdně. O víkendech zkouším opakovanou zátěž tj. odjet v pátek, sobotu a neděli, každý den kolem 40-50 km, abych se připravil na reálné podmínky závodu. Kilometry přibývají. Občas prokládám delším 60-80 km tréninkem.

Opět přepočítávám trať, tentokrát s větší radostí: vypadl průjezdní bod Čeladná, což neznamená ani tak úsporu kilometrů, jako to, že nebudeme muset zdolat hraniční hřeben Beskyd, ale můžeme v klidu jet přes Jablůnkovský průsmyk. Dále vypadly z itineráře Janské lázně a tím stoupání na Hoffmanovy boudy. Svět je zase o něco barevnější. Stanovuji nový cíl 94 hodin.

Nakonec se mi povedlo natrénovat za 3 měsíce kolem 800 km, což považuji za slušný výkon, vzhledem k tomu, že jsem na handbiku začínal od nuly.

V úterý 29.7. balíme naše věci nakládáme kola do aut a vyrážíme do Prahy. Na dálnici 70km před Prahou uvízneme. Odbočujeme tedy a míříme na Kladruby, aspoň si projedeme poslední etapu našeho závodu a nebudeme již bloudit. Najedeme i zotavovnu na Slapech a spokojeně dorážíme do Prahy. Scházíme se se zbytkem týmu, který jel vlakem, absolvujeme poslední pořádné jídlo, probíhají poslední porady a jdeme spát.

Tým RÚ Hrabyně pro OHCM 2014

Závodníci:

Martina Korhelíková, Jana Valová, Lukáš Kotzmunda (všichni fyzioterapeuté v RÚH), Daniela Stuchlá(ergoterapeutka v RÚH), Martin Škarpa (bývalý pacient RÚH), Kryštof Sas, Daniel Honka, Karol Korhelík

Doprovod:

Jiří Prokeš, Michal Vašíček, Matěj Honka, Hana Burkotová, Libor Dadej, Lukáš Dadej

Závod

Jelikož mám tuto část nějak slitou v jeden celek a jednalo se nepochybně o nejmotivnější část, nechávám promluvit své spolubojovníky: Martinu Korhelíkovou(MK), Janu Valovou (JV) a Dana Honku(DH). K tomu mé komentáře a otázky(MŠ). Část vznikla před závodem, část po závodě.

MK: Závod pro nás začal ve středu 30.7. 2014, kdy jsme se vydali v 9:35 na trať jako osmý tým v pořadí. Na start jsme postavili nejzkušenější jezdce týmu, Dana a Kryštofa, ani ne tak proto, že by byli z nás nejrychlejší, ale hlavně proto, že mají na silničkách odjeto nejvíce, měli tudíž nejlepší předpoklady vypořádat se s rušnou pražskou dopravou.



Policie očividně bránila naším borcům to rozbalit naplno:)

Vše se rozjelo, počasí přálo, byl vhodný nekopcovitý terén, proto štafetu přebíral handbiker Martin. Roztočili jsme čtyřdenní kolotoč štafetového střídání, který se nesměl zastavit. Jeli jsme ve dne v noci, za slunce i za deště, bylo nám chladno i horko. Myslím, že všichni jsme prožívali chvíle radosti, smutku, zlosti, vyčerpání, nevyspání, hladu, únavy...Cestou jsme navštěvovali dané průjezdní body, kde nás obdarovali razítkem a mnohdy i výborným občerstvením. Každým šlápnutím do pedálů nám přibývaly ujeté kilometry a my jsem pomalu uzavírali kruh okolo České a Slovenské repliky. Cíl byl ukryt v areálu Motolské nemocnice v Praze, kde jsme dorazili po 84 hodinách 39 minutách dne 2.8. v 22:14. Pocity byly jistě individuální, ale tvrdím si říct, že jsme všichni byli rádi, že si můžeme říct – „Máme to za sebou, zvládli jsme to.“

MŠ: Máme to za sebou, zvládli jsme to. To byl úžasný zážitek a úleva. Ze všech členů týmu to spadlo a to očividně. Měl jsem možnost to veselí a radost, z toho, že jsme v cíli, chvíli nezaujatě pozorovat. (Než si po chvíli vzpomněli, že bych potřeboval vyndat z kufru auta vozík, abych se mohl připojit ☺). Bylo to, jako

kdyby byli všichni během minuty opilí, radost explodovala, do toho zvuk otevírané láhve sektu...Byli jsme trochu hlučnější... Dokonce dorazila i ochranka Motola a pacienti z oken nás posílali do ...

MŠ: *Co jste očekávali od účasti na OHCM a jaká byla skutečnost?*

MK: 111 hodin plných dřiny, únavy, kompromisů, přemlouvání sama sebe, ale i poznání a zážitků.

JV: Nové zážitky, zničující výkony, dlouhé kopce, dlouhé z kopce, nepohodlné spaní, kritické situace, ztracení v mapě, nalezení v mapě, radost z pohybu, hladáky, žízeň,... ale hlavně dobrý pocit, že to zvládneme a že děláme dobrou věc ...

DH: Vyčerpání a křeče. Překvapivě ani jedno, největší nápor byla asi psychická stránka než fyzická.



V cíli. 84h 39 minut.

MŠ: *Co je pro vás při takovém závodu nejdůležitější? S čím do toho jdete?*

MK: Nejdůležitější je bezpečnost, aby se nikomu nic nestalo, aby všichni dorazili ve zdraví a aby s odstupem času každý na tento závod vzpomínal s radostí a plný pozitivních zážitků.

JV: S obavami, není to pro mě zas tak úplně běžný prodloužený víkend :)

DH: Důležité určitě je, abychom se všichni ve zdraví vrátili, nezabloudili, splnili limit a tím naplnili myšlenku akce - „závodu“.

Jdu do toho: S respektem, s radostí, s poznáním, se zodpovědností, s obavou, s chutí... překonat, užít, přežít ... pro zážitek pro zkušenost...

Strach o bezpečnost kolegů byl asi největší, hlavně kolegů z denního týmu, protože jízda v noci mi připadala relativně bezpečná.

Obrovský nápor si užili řidiči a navigátoři. Já jako šlapka jsem to měl jednoduché, protože jsem se musel soustředit jen na jízdu.

Zážitek to byl velice intenzivní, že jsem ho vstřebával ještě několik dní po maratonu, ale i přesto, že jsme projeli celé Česko a Slovensko, neužil jsem si jejich krás.

MŠ: My se zase kolikrát báli o noční skupinu, hlavně kvůli počasí. Když jsme se hned první večer při přesunu dostali do bouřky, kde nás vítr doslova bičoval proudy vody, které ani nestačily stěrače stírat...to byly chvíle, kdy jsme hleděli k západu a doufali, že je to jen místní přeháňka. Noční tým sice zmokl, ale odvedl na svém prvním úseku fantastickou práci. K bezpečnosti ve dne mohu říci, jen že v několika případech to bylo hodně nepříjemné. Jeli jsme po cestách, kam bych sám dobrovolně jinak s kolem nevjel. Silně frekventovaný byl celý úsek od Ružomberoku až po Trinec. Hlavně mezi Martinem a Žilinou, pod Strečnem jsme se museli uchýlit k tomu, že jsme Kryštofa vezli schovaného mezi našimi auty a kryli mu záda, aby ho někdo nesmetl. Trochu jsme zbrzdili dopravu, ale bylo to kvůli bezpečnosti. Příště bych možná kromě povinných průjezdních bodů zakázal i některé silnice.

MŠ: Co se vám na závodě líbí a co byste chtěli naopak změnit?

DH: Líbí se mi myšlenka, kterou tento „závod“ představuje a která je mě blízká. Obdivuji jak organizátorům akce, tak všem účastníkům, kteří jsou odhodlaní postavit se na start.

A co změnit to zatím nevím. Rozhodnutí o mé účasti na OHCM 2014 bylo rychlé a okamžité, jsem rád, že jsem se tak rozhodl, poznal jsem nové lidi a hlavně, vidím bariéry.

MŠ: Jak už jsem zmínil, asi bych v rámci bezpečnosti zavedl i zakázané cesty. Bylo to divoké a hektické. Tak jsme prakticky nepřišli moc do kontaktu s ostatními týmy, nebyl čas si pokecat, vyměnit zážitky. Povídat si o tom v průběhu závodu a 2 měsíce po akci je asi takový rozdíl jako přebrat zlatou olympijskou při oficiálním ceremoniálu nebo ji dostat poštou po dvou letech, po dopingovém skandálu vítěze.

Možná by se mi více líbil týdenní etapák. Nejezdilo by se v noci, bylo by jasné, kde se bude spát a bylo by více času se potkat. Ale bylo by to podstatně náročnější na organizaci. Ale mohly by se zase více zapojit průjezdní body a možná by to bylo vůči nim svým způsobem i ferovější. Takhle je na konci trasy mezi prvním a posledním rozdíl 30 hodin, takže musí držet službu dlouho, protože předem neví, jaké budou odstupy. Navíc někde organizují doprovodný program a pak většina týmů projede nepozorovaně např. mezi jedenáctou večer a pátou ráno. Tak bych možná zvolil trasu více klikatou, aby se dalo snadněji nadjíždět a netahal bych ji až do Košic.

Ještě bych možná posunul start ze středy na pondělí nebo úterý, ať ti co dojíždějí kolem limitu, nepříjíždějí v pondělí časných ranních hodinách...

MŠ: Největší překvapení...?

DH: Překvapením pro mě byla asi nejvíc rychlost, se kterou jsme trasu absolvovali, ... nedostatek času k přesunům. Před závodem jsem si myslel, že bude pohoda, čas na jídlo, na odpočinek, na pokec, ... skutečnost byla opačná. Bez odpočinku, bez jídla a pokecat jsme si taky moc nepokecali. Ještě, že se občas sejdem ;)



Jo naštěstí se občas sejdem – svatováclavský výlet na Praděd. V pozadí nejvýše položený průjezdní bod OHCM – horní nádrž přečerpávací vodní elektrárny Dlouhé Stráně

MŠ: Rychlost! Jednoznačně! Ta taky stála za tím, že padly všechny naše plány, časové harmonogramy, domluvená místa střídání a noclehů. Hned při prvním střídání nás dostal noční tým do problémů. Za svoje střídání odtáhli 409 km, místo plánovaných 275-310 km. Když jsme s přestávkou na jídlo cca hodinu a půl dorazili skrz průtrže mračen do Českých Budějovic, kde jsme měli nocleh, tak následoval pravidelný telefonát před spánkem, kde je druhá skupina. Poté, co nám něžně sdělili, že jsou asi 120km od Budějovic, bylo jasné že plány jsou v háji a že se moc nevyspíme. Následovalo časně vstávání a dvouapůlhodinová stíhací jízda tmou, deštěm a místy mlhou, než jsme je dostihli cca 70km před Brnem. V tu chvíli už bylo jasné, že střídání skupin v Uherském Hradišti taky neproběhne, protože tam budeme někdy v poledne tj. o pět hodin dříve.

Nakonec nás dohnali až někde za Nitrou, aby v noci předvedli další ze svých spanilých jízd. Do Košic dorazili zase asi jen 3,5h později než my autem a zase jsme museli vstát a dohánět je. Začínal jsem je nemít rád☹. Naše dvě skupiny byly jako pes, co dokola honí vlastní ocas, závod se změnil ve štvanici.

Nadjet 400km autem po okresech plus přestávka na jídlo to je 8,5h hned, na spánek opravdu čas nezbývá...

MŠ: Co bylo nejtěžší...?

DH: Nejtěžším úkolem bylo nalezení některých průjezdních bodů situovaných ve městech a asi trochu koordinace týmu. Vše se muselo řešit okamžitě a hodně improvizovat. Takže psychický nápor pro všechny. Při psychickém vypětí se emoce vypustí fyzickou aktivitou, takže OHCM je něco jako super průtokový ohřívač (co se ohřeje se hned zase vypustí ☺).

Počasí také hraje svou roli a jízda v dešti není nejpříjemnější, ale spíše s ohledem na techniku než na mě samotného. Co se týká jízdy v noci, objevil jsem její krásu a určitě si tuto alternativu užiju i mimo závod, takže toto bych považoval právě za jednu z nejlepších částí.

MŠ: No bodejť by Dan neobjevil krásu noční jízdy, když se na OHCM vybavil osvětlením, že mohl oslňovat nízko letící letadla...

Některé průjezdní body bylo problém najít. Někdy nám v průjezdním bodu nebyli schopni říci tři metry od dveří, kde bylo razítko, kde se razítko nachází. Byl jsem asi jen v třetině průjezdních bodů, takže nemohu globálně srovnávat, ale fajn bylo kromě Hrabyně (což jak psala Jana bylo, jako přijet domů), taky v Altechu v UH, v Kladrubech a v FN Ostrava (taky skoro doma).



Privítání doma v Hrabyni. 1600 km za námi a 650 před námi.

V průjezdních bodech byl taky velký rozdíl. Od těch, kde probíhal program, přes ty, kde bylo pár lidí a razítko, až po Levoču, kde bylo jen razítko na řetízku vedle vchodu.

Pro mě byl maraton náročný fyzicky i psychicky. Zastával jsem funkci, řidiče, navigátora a handbikera. To se ukázalo jako náročný trojboj. Daň za to, že jsme jeli, co nejvíce mimo hlavní tahy, bylo, že jsem byl pořád ve střehu. Jízda po cestách, které nemají čísla je navigačně náročná. Běžně je za vesnicí křižovatka, kde jsou poznačeny jen dvě nejbližší vesnice, ale o tom, že o 15 km dále je okresní město není ani zmínka. Takže pořád ve střehu. Do toho komunikovat s druhým doprovodným vozem, kde budeme střídat, a kdo pojede, ať ví které kolo mají nachystat + komunikace s nočním týmem...Na jednom uchu handsfree od mobilu, na druhém od vysílačky, na nohou mapu, tablet...připadal jsem si jako pracovnice call centra.

Ještě čtyři dny po dojetí jsem se budil a přemýšlel, kolik toho dnes musíme ujet. Takže největší chvíle úlevy a odpočinku byly, když jsem byl na handbiku a odjížděl své kilometry. Fyzicky byl pro mě OHCM náročný ne tím, co jsem předvedl na handbiku, klidně bych odjel dvojnásobek, ale sezením v autě. Trávit 18-21 hodin denně v autě, to není pro mě. Ostatní na zastávkách vyskočí, projdou se, protáhnou, já ne. Čtyři lidi v autě, vozík zaházený v kufru...Byl to maraton, ale maraton v sezení v autě. Dokonce jsem to odnesl otlakem na patě. Trapas, jediný co šlape rukama má bebínko na noze.

No a co si budeme povídat, co se týče bezbariérovosti, kterou bylo možno při putování prověřit, velká spousta lidí si stále myslí, že to znamená odstranit prahy. To že do koupelny a záchodu vedou 60cm dveře už neřeší. Ale to je zase jiný příběh. Nekonečný...

MŠ: A co příští rok?

DH: Příští rok - OHCM 2015 - určitě (pokud to zdraví a situace dovolí). Jen bych lépe pořešil logistiku přesunů ve vztahu na odpočinek.

Po prodělané zkušenosti, vzhledem k fyzickému vypětí bych se osobně nebál absolvovat závod ve čtyřčlenném týmu.

MŠ: Tak po letošní zkušenosti bych se nebál s Danem ani čtyřčlenného družstva ☺ zvlášť pokud by se ještě 2x naklonoval. Zcela chápu, že by to raději odseděl na kole než se trápil v autě. S touto partou klidně znovu, ale s mnohem menší mojí účastí. Nemyšleno kilometrově, tam bych naopak rád svůj podíl navýšil, ale o čas strávený na cestě. Prostě bych jel s týmem jen některé úseky, ne komplet celou trasu. Když to vezmu s i cestami do Prahy na start a z cíle z Prahy zpět do Ostravy, bylo to šest dnů v autě. A to je moc, rád bych to zkrátil na tři, max. čtyři dny.

Pak je tu ještě otázka motivace. I když o výsledné pořadí zase až tolik nejde, přece je to motor, který tomu dává náboj. Letos jsme dokázali mnohem více, než v co jsme doufali. Tak je možná na čase předat štafetu dalším a odejít na vrcholu ☺ nebo to zkusit ve čtyřech. No opravdu v tom nemám úplně jasno, takže bych to uzavřel pořekadlem: „Nikdy neříkej nikdy!“

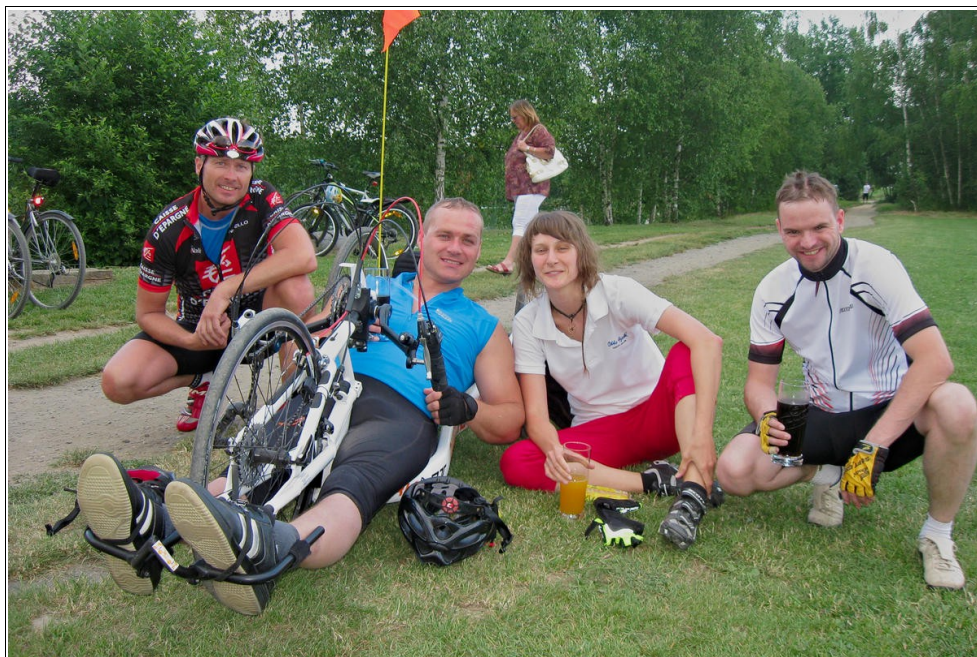
Dále bych doporučoval zařadit do naší kolony ještě jídelní a lůžkový vůz ☺. Strava je důležitá a náhodné zastávky v restauracích nemusí být nejlepší řešení. Zvlášť na jeden oběd na Slovensku, po kterém mělo 5 ze 6 členů denní skupiny zaživací problémy, nerad vzpomínám.

MŠ: A poslední slova závěrem...

DH: Děkuji týmu RÚ Hrabyně, že jsem mohl být jedním z členů tohoto týmu a rád bych byl v příštím roce opět jeho součástí.

MŠ: Samotný maraton, byl vyvrcholením několikaměsíčních příprav. Celkem mě bavilo plánování trasy. Samotný maraton, jsem si zase tolik neužil, jak jsem již neznal, nebyl to pro mě cyklomaraton, ale maraton v sezení v autě.

Nejvíce se mi asi líbily společné tréninky, to bylo fajn, hlavně, když jsme se sešli skoro všichni a jeli jsme za Kubou na jehož podporu jsme jeli ...



Pohoda jarních tréninků...

Někdy byly pocity rozporuplné, občas nás vítali a mávali na nás u cesty v místech, kde jsme to vůbec nečekali, jinde se nás dívali nechápavě doslova pár metrů vedle průjezdního bodu.

Příjemný překvapením bylo, kolik lidí průběh naší cesty sledovalo na pc, tabletech, mobilech, dále řící nonstop dnem i nocí, někdy i místo televize.

Taky jsem měl možnost vyzkoušet dlouhodobě handbike. Teď vím, že si ho musím pořídit, abych zase mohl zažívat ten pocit větru ve tváři a mouchy mezi zuby. Pomalu pracuji a kreslím vlastní stroj, snad bude příští rok pojízdný, jen ještě sehnat na něj nějaké peníze.

Taky je pro mě skoro neuvěřitelné, že jsme na celé trase měli jeden jediný defekt. A ten byl na doprovodné dodávce. Na jízdních kolech jsme nezaznamenali žádný.

Skvělou práci odvedl náš doprovod a patří jim za to velký dík.

JV: Cesta po naší krásné zemi České, Moravské i Slovenské byla opravdu krásná, ale náročná. Nejraději samozřejmě vzpomínáme na přivítání v naší domovině: Rehabilitační ústav Hrabyně. Byly jsme šťastni, že jsme doma u svých přátel a nejraději bychom tam už zůstali :) Znovu a ráda děkuji Všem mým kolegyním, vedení a přátelům za všechno, že jsme se tady cítili tak dobře. A ne jen my, protože jsme byli doma, ale i ostatní týmy, byly nadšeny z našich perfektních služeb, které RÚ sportovcům poskytl. Dobře vím, že to stálo mnoho, mnoho energie.



Černí koně v Hrabyni. Handikepovaný cyklista nemusel být nutně handbiker. Jely i lehokola, tandemy (zrakově postižení), tříkolky atd.

Maratón mě osobně přinesl opravdu mnoho zážitků, ať už negativních či pozitivních. Postupem času se stává, že negativní emoce se zapomenou a zůstávají jenom ty dobré. A tak to má být :) Pro mě byl a je velmi důležitý celý náš tým. Všichni v týmu byli naprosto skvělí, předvedli úžasné výkony na kole, za volantem, v navigování a v udržování dobré nálady.

Děkuji náhodě, že jsem mohla být součástí takovéto akce a součástí takového týmu jakým jsme byli. Díky Martí, Dančo, Dane, Karle, Martine, Lukáši, Kryštofe, Hani, Jirko, Michale, Matěji, Libore a Lukáši. Díky Vám, ... přátelé moji. Bylo mi ctí s Vámi šlapat :).

Nikdy na tohle putování po zemích Českých a Slovenských nezapomenu a jsem hrdá na to, že jsem mohla reprezentovat náš rehabilitační ústav, a co je podstatné, že hendikep byl opět poražen !!! Dokázali jsme, že když se chce, když je prima parta, tak všechno jde, ať už sedí člověk na vozíku nebo má v ruce bílou hůl. Martine... klobouk dolů!

Už teď se těším na nové jarní tréninky a doufám, že nás čekají další společně najeté cyklo-kilometry pro akci Opel cyklo maratón.

Maraton skončil, ale my jedeme dál...!!!



Výsledková listina čtřlenných týmů

Start	Číslo	Jméno	kategorie	čas v cíli	celkový čas	penalizace	finální čas	pořadí
9:10	3	Bronec Bianchi	4	3.8. 03:20	90:10	0	90:10	1
9:05	2	R2 Ride	4	3.8. 11:32	98:27	0	98:27	2
9:15	4	K4	4	3.8. 16:28	103:13	0	103:13	3

Výsledková listina osmičlenných týmů

Start	Číslo	Jméno	kategorie	čas v cíli	celkový čas	penalizace	finální čas	pořadí
9:25	6	Desafío	8	2.8. 12:48	75:23	-1	74:23	1
11:20	29	OPEL Cosmo	8	2.8., 15:17	75:57	0	75:57	2
11:15	28	AČ Pokorný	8	2.8., 17:07	77:52	0	77:52	3
10:20	17	OPEL Enjoy	8	2.8., 17:51	79:31	0	79:31	4
9:20	5	Wüstenrot cyklotým	8	2.8., 18:31	81:11	0	81:11	5
10:45	22	Ostrava Ev. m. sportu	8	2.8., 18:44	79:59	2	81:59	6
9:35	8	RÚ Hrabyně	8	2.8. 22:14	84:39	0	84:39	7
10:30	19	Bronec Sport Škvoři	8	2.8. 23:24	84:56	0	84:56	8
10:25	18	Bronec Sport Chrousti	8	3.8. 01:26	87:01	0	87:01	9
9:30	7	CateTeam	8	3.8. 02:04	88:26	0	88:26	10
9:40	9	Unicredit leasing	8	3.8. 02:16	88:36	1	89:36	11
10:50	23	Nadace ČEZ	8	3.8. 05:39	90:49	0	90:49	12
10:55	24	Skupina ČEZ	8	3.8. 04:04	89:14	2	91:14	13
10:00	13	Spinálka Motol	8	3.8. 06:03	92:03	0	92:03	14
11:10	27	2M team	8	3.8. 05:32	90:22	2	92:22	15
11:05	26	H. město Praha - Jedle	8	3.8. 05:44	90:39	2	92:39	16
10:05	14	Praha 6	8	3.8. 06:58	92:53	2	94:53	17
10:35	20	ČESKÁ TELEVIZE	8	3.8. 07:29	92:56	2	94:56	18
11:00	25	Český rozhlas	8	3.8. 11:50	96:50	0	96:50	19
10:40	21	Altech	8	3.8. 09:49	95:09	2	97:09	20
10:15	16	RÚ KLADRUBY	8	3.8. 11:33	97:18	0	97:18	21
9:50	11	Bronec Cannondale	8	3.8. 11:11	97:21	0	97:21	22
10:10	15	Česká abilympijská	8	3.8. 08:49	94:39	4	98:49	23
9:45	10	ZŠ pro Handicapované	8	3.8. 12:41	98:56	1	99:56	24
9:55	12	Černí koně	8	3.8. 17:30	103:35	30	133:35	25