

A photograph of a dirt path winding through a dense forest of tall evergreen trees. Sunlight filters through the canopy, creating a dappled light effect on the path and foliage. The path leads into the distance, flanked by green ferns and undergrowth.

JAK ZAČÍT S BIKEPACKING ZÁVODY

MICHAL OZOGÁN
WWW.OZOGAN.EU

Obsah

Předmluva	1.1
Co jsou bikepacking závody	1.2
Jak si vybrat svůj první závod	1.3
Příprava	1.4
Fyzická	1.4.1
Psychická	1.4.2
Materiální	1.4.3
Trasy	1.4.4
Doprava	1.4.5
Na co nezapomenout	1.4.6
Výbava	1.5
Kolo	1.5.1
Komfort	1.5.2
Oblečení	1.5.3
Spací systém	1.5.4
Hygiena	1.5.5
Přežití	1.5.6
Světla	1.5.7
Navigace	1.5.8
Nabíjení	1.5.9
Opravy a údržba	1.5.10
Tracker	1.5.11
Brašny	1.5.12
Příklad výbavy	1.5.13
Při závodě	1.6
Taktika	1.6.1
Spánek	1.6.2
Výživa	1.6.3
Po závodě	1.7

Odkazy	1.8
Závěr	1.9
Ukázka	1.10

Předmluva

Svůj první bikepacking závod jsem [jel v roce 2015](#). Kolo jsem neměl déle než několik měsíců. Svým způsobem to bylo krásné. Vstupoval jsem na neprobádanou půdu a každý den jsem se učil něco nového. Na druhou stranu jsem se zbytečně vystavoval nebezpečným situacím. Byl jsem jako dítě, které hodíte do vody a zapomenete na něj dohlédnout.

Svůj [druhý závod](#) jsem jel o dva roky později a už jsem zhruba tušil, co mě čeká. I tak to nebyla procházka růžovou zahradou a dokončení téhle výzvy jsem si tvrdě vybojoval. Co se mého umístění týče, skončil jsem někde uprostřed.

Trvalo mi další dva roky, než jsem se [na závod vydal znovu](#), tentokrát s cílem nejen dojet, ale vylepšit svůj čas. Dojel jsem osmý na legendárním českém závodě 1000 Miles Adventure – o pět dní dřív než minule. Předtím jsem si něco takového nedokázal ani představit. Já? Osmý? To je bláznovství! Ale to byl jenom začátek.

Od té doby jsem jezdil závody nejen u nás, ale i v Evropě, Africe, Americe i Asii. Mám za sebou 29 startů a najezdil v těch akcích skoro 17 tisíc kilometrů. V pohybu jsem strávil 1 220 hodin, což je 50 dní čistého času.

A proč vám to celé píšu? Abych ukázal, na čem jsem postavil tento ebook. Že to není zpověď člověka, který přišel k bikepackingu nabušený a hned věděl, jak na to, a podával famózní výkony. Když jsem začal, nevěděl jsem ani jak vyměnit duši.

Tento manuál není psaný pro zkušené borce, kteří mají desítky tisíc kilometrů už za sebou. Je především pro lidi – cyklisty i necyklisty, které bikepacking závody lákají, ale nevědí, jak začít. Pro všechny, kterým nejde tolik o samotné závodění. Jde jim o nové zážitky, dobrodružství, přátelství, ale i o schopnost jezdit efektivně a v rozumných časech. Svoje si najdou i pokročilejší cyklisté, kteří už nějaké akce odjeli, nebo jezdí jen krátké trasy a s bikepackingem chtějí začít. Předám vám svých 10 let zkušeností v oblasti výbavy, tréninku těla i hlavy a strategií, jak dojet spokojený a hlavně ve zdraví.

Co jsou bikepacking závody

Žádná oficiální definice bikepacking závodů neexistuje. Zkusme si ale vytvořit jejich členění. Samotná ultracyklistika patří do skupiny ultravytrvalostních sportů. U běhání je definice ultramaratonu velmi snadná – jedná se o závod delší než maraton. V kategorii cyklistiky žádnou takovou poučku nenajdeme. Osobně bych hranici ultra definoval jako závody delší než 24 hodin.

Ultracyklistické závody můžeme dělit na „s podporou“ a „bez podpory“. Kategorie „s podporou“ znamená, že se závodníkem obvykle jede doprovodné vozidlo, které mu poskytuje stravu, ošacení a bydlení. Cyklista má s sebou celý tým lidí, kteří se o něj starají. Tento druh ultracyklistiky není pro běžného smrtelníka tak dostupný. V České republice se podobné akce nejezdí. V Evropě takové závody existují, ale vyžadují vysoké finanční náklady.

Druhou kategorií jsou závody bez podpory. Zde závodník nemá žádný tým lidí a o všechny základní potřeby se musí starat sám. Zastavuje v obchodech, vodu doplňuje v potocích a poruchy na kole opravuje vlastními silami. Bikepacking je jedna z kategorií ultrazávodů bez podpory. Jejich délka není definována. Pro účely této příručky bych je však definoval tak, že závod je bikepackingový, pokud musíte řešit, jak a kde spát. Nejde přitom jen o vzdálenost. Důležitá je také komunita lidí, která za závodem stojí, a atmosféra, která tam panuje.

Bikepacking závody můžeme dělit podle trasy – zda je fixní nebo volitelná. Dalším kritériem je vhodný typ kola – závody mohou být určeny pro horská, gravel nebo silniční kola.

Jaký je rozdíl mezi bikepackingem a běžným cestováním na kole? Zase tu nemám žádnou oficiální definici. Bikepacking je cestování na kole na dlouhé vzdálenosti s menším množstvím věcí. A je rozdíl mezi „bikepackingem“ a „cestováním na kole“? Při „cestování“ si představuju, že je tam větší důraz na místa, kam dojedete. Kolo je jen prostředek. Při bikepackingu máte kolo hbité, ovladatelné a důležitá je i samotná jízda a prožitek z ní. Šlapání není prostředek, ale cíl cesty.

Bikepacking umožňuje lidem cestovat i v náročnějším a odlehlém prostředí, kam by se s plně naloženým kolem nedostali. Nejdřív se soupeřilo o tzv. FKT (Fastest Known Time) - o nejrychlejší čas na určité trase. Za nedlouho někoho napadlo uspořádat hromadný start, a tak vznikly první bikepacking závody.

Proč je jezdit?

Je to typická otázka, kterou si budete častokrát pokládat – proč jezdit bikepacking závody?

Já bych ji položil obecněji – proč podnikat výpravy? Ať už jde o cestu pěšky, na kole nebo třeba na koloběžce, výprava sama o sobě představuje nejen zážitek, ale také možnost, jak se naučit dovednosti použitelné v běžném životě.

Prvním benefitem je zdraví – jak fyzické, tak psychické. Pokud strávíte několik dní pohybem, již tento fakt vás zařadí do zdravější poloviny populace. Málokdo se vrhne na výpravu bez přípravy. Tělo je nutné na budoucí námahu připravit. Trénink na konkrétní závod představuje skvělý důvod, proč se začít pravidelně hýbat. Poskytuje vám jasný cíl, který vás každý týden správně namotivuje.

Máte starosti? Na výpravě konečně vypnete. Jakmile se odstříhnete od běžného života, přestanete na něj myslet. Mnoho energie na přemýšlení vám nezůstane. Budete řešit jen základní potřeby – kde se najíst, napít a vyspat. Není to samospásné řešení všech problémů. Je ale možné, že až se vrátíte do běžného života, budete o věcech přemýšlet s nadhledem.

Na výpravě se dozvíte věci, co jste o sobě nevěděli. Poznáte, jak moc se dokážete přemoci. Zjistíte, jakou máte sílu a že se v krizových situacích o sebe postaráte. Vrátí vám to sebevědomí a víru ve vlastní schopnosti. Zároveň vás to naučí přijímat pomoc a říkat si o ni. Naučí vás to pokoře a vděčnosti i za menší radosti. Připomene vám to, že každý mrak se nakonec vyprší.

Vrátí vám to víru v lidstvo, protože až budete v nouzi, někdo vám nezištně pomůže. Obyvatelé měst možná už zapomněli, že v méně obydlených krajích si lidé pomáhají navzájem, i když se neznají. Právě tyhle málo obydlené kraje představují nejlepší místa pro výpravy.

Proč vybrat kolo místo chůze? Kolo má tu výhodu, že umožňuje urazit velké vzdálenosti i začátečníkům. Při chůzi musíte poctivě šlapat každý krok vlastní silou. Chůze je také náročnější na klouby. I cyklistika vyžaduje opatrnost, obecně je ale mnohem šetrnější k tělu. Odpružení za vás odvede část práce. Při sjezdech z kopce se jen vezete. Váš akční radius je mnohem větší.

A proč se přihlásit na závod a platit někdy i vysoké startovné, když můžete prostě vyrazit na výlet?

- Je to skvělý motivátor. Jakmile se jednou přihlásíte a zaplatíte, těžko se z toho vyvlíknete – bylo by vám líto těch peněz.
- Překonávat překážky je mnohem jednodušší, pokud víte, že v podobné situaci nejste sami.
- Na mnoha závodech je povolená vzájemná pomoc mezi závodníky. Pokud se vám něco pokazí na kole nebo budete potřebovat povzbudit, existuje velká šance, že narazíte na pomocníka.
- Cíl má často zázemí, kde si budete moci po svém nadlidském výkonu odpočinout.

Atmosféra

Bikepacking závody jsou určeny pro menší komunitu lidí. Na rozdíl od masových akcí, jako je Kolo pro život nebo velké běžecké závody, zde nečekejte davy. Maximální startovní pole bývá kolem 150 účastníků. Na většinu závodů se přihlásí kolem 50 lidí, někdy i méně.

Drtivá většina lidí tam není proto, aby za každou cenu závodila a trhala rekordy. Je tam spíš pro to dobrodružství, překonání sebe sama a požitek z jízdy. Spousta z nich jsou „obyčejný“ lidi s různými profesemi, které spojuje jedna záliba. Nikdo se nepovyšuje nad druhé a všichni si navzájem pomáhají, ať už před startem, během závodu nebo po něm. Výjimky se samozřejmě najdou, ale zvláště na menších závodech je skoro nenajdete.

Startovní pole se po startu rychle roztrhá a každý si najde vlastní rytmus. Po několika dnech jízdy zjistíte, že potkáváte stále stejné lidi. Někteří dávají přednost společné jízdě a povídání. Jiní raději jedou o samotě a potkávají se s ostatními pouze v důležitých bodech na trase – hospodách, obchodech či přístřeších. Každého volba.

Pokud vidíte, že je někdo v nesnázích, je zvykem nabídnout mu pomoc. Velmi časté jsou společné příjezdy do cíle. Když se s někým vidíte několik dní po sobě a navzájem se předjíždíte, většinou se nakonec domluvíte na společném dojezdu. Poslední den na trase bývá psychicky náročný a společnost pomáhá. Toto nepsané pravidlo zpravidla funguje napříč celým startovním polem – od chvostu až po vítěze.

Většina lidí bere bikepacking závody jako veliké dobrodružství, spí hlavně v přírodě a kde se dá. Dá se to ale organizačně zvládnout i tak, že budete spát v penzionech nebo hotelech – záleží, jak to sami cítíte. Každý to může pojmout po svém.

Pravidla

Neexistují jednotná pravidla bikepackingu a v každém závodě se mohou lišit. Často jsou definována velmi vágně a každý k nim přistupuje po svém. Liší se i regionálně, například u nás ve střední Evropě jsou pravidla často benevolentnější než v závodech „na západ“ od nás.

Trasu obdržíte před startem. Je nutné si ji nahrát do vlastního GPS zařízení. Typ zařízení není podstatný – můžete použít hodinky, telefon nebo GPS cyklopočítač. Trasa není v terénu nijak značená, ani uzavřená pro provoz (občas je vyhrazená cesta krátce po startu pro výjezd z města). Musíte se proto chovat slušně k ostatním výletníkům a dodržovat pravidla silničního provozu.

Jiné závody nemají pevně danou trasu. Stanoveny jsou pouze vybrané body nebo úseky, které je nutné projet. Trasu mezi nimi si volíte sami. Volba vlastní trasy má jistá omezení z důvodu bezpečnosti. Je nutné se vyhýbat například silnicím první třídy nebo dalším nebezpečným úsekům. Obvykle jde o závody na silničních kolech.

Někde musíte po dokončení odevzdat projety záznam jako důkaz, že jste si trasu nikde nezkrátili. Někde bude stačit záznam z GPS trackeru, který na startu dostanete. Ten odesílá vaši polohu online, kde ji vidí organizátoři, ostatní závodníci i veřejnost. Sledování takových závodů se říká „dot watching“.

Časomíra běží nepřetržitě. Závodník se sám rozhoduje, kdy a kde si udělá přestávky na jídlo, spánek nebo opravy kola. Časomíra se zastaví až po projetí cílem.

Z trasy můžete kdykoliv odbočit, abyste si zařídili vše potřebné. Můžete použít libovolný dopravní prostředek. Je nutné se vrátit na to samé místo a teprve odtud pokračovat. Samotnou trasu musíte zdolávat na kole, pomocí vlastních sil. Trasu je nutné zdolat tak, jak je předepsána. Pokud vede po singletrailu, neměli byste ho objíždět po silnici, i když je vedle. Na druhou stranu trasa by obecně neměla vést náhodným houštím. To znamená, pokud nevidíte žádnou cestu a hned souběžně nějaká vede, můžete ji použít.

Nepřípustné je nechávat v přírodě jakýkoliv odpad.

Pravidla pomoci se řídí principem „bez podpory“, to znamená, že po trase se pohybujete vlastní silou a využívat můžete pouze komerční služby jako jsou obchody, restaurace, hotely nebo servisy. U většiny závodů v Česku je ustálené, že pomoc si můžete obstarat u ostatních závodníků a náhodných kolemjdoucích.

Konkrétně to znamená: jídlo můžete vyžebrot od jiného závodníka, koupit v obchodě, objednat do výdejního boxu nebo požádat místní obyvatele. Není však dovoleno zavolat známému, aby vám něco dovezl. Nemůžete ani napsat na sociální síť: „Mám

hlad, něco mi přivez.“

S náhodnými kolemjdoucími je občas situace komplikovanější. Někdy totiž nejde o náhodného kolemjdoucího, ale o fanouška závodu. Pokud na určitém místě sedí a podporu nabídne každému projíždějícímu závodníkovi, je to zpravidla v pořádku. Pokud si však konkrétního závodníka vyhlédne a pouze jemu něco přiveze, není to úplně v pořádku. Podporu může představovat jak materiální pomoc, tak i psychická ve formě spolujízdy. To znamená, že není možné jezdit hodiny s kamarádem. Krátká společná jízda nebo zastavení se zpravidla toleruje.

Není možné mít před závodem nějaké služby domluvené předem.

Na některých závodech fungují checkpointy, které jsou většinou v provozu 24 hodin denně. Jejich fungování se liší podle akce. Obvykle je tam možné doplnit vodu, najíst se a vyspat. Slouží jako kontrolní bod i jako místo setkávání. Obsluhují je většinou dobrovolníci. Ti někde fungují pouze jako nezávislý dozor. Jinde vám případně poradí s opravou kola, i když jejich povinností to není a nemůžete na to spoléhat.

Někde jsou checkpointy jen body na mapě, kde reálně nic není. Je to jen průjezdní bod pro průběžné pořadí.

Se svými blízkými si můžete telefonovat. Neměli by vám však poskytovat informace týkající se závodu či počasí. Také by pro vás neměli zařizovat ubytování a další pomoc.

V některých závodech je zakázána takzvaná jízda v háku. To znamená jezdit těsně za jiným závodníkem za účelem ochrany před větrem. V závodech, kde není povolená pomoc mezi závodníky, se často objevuje kategorie dvojic.

Doporučuji si vždy prostudovat pravidla konkrétního závodu, protože se často liší.

Příklady

Trasa závodu vede přes Praděd. Nahoře opřu kolo, někdo mi do něj drcne a zlomí se mi převodník. Můžu se náhodného člověka zeptat, jestli mi dá svůj převodník. Můžu se náhodného člověka zeptat, jestli mě nehodí autem do servisu, nebo si zavolat taxíka. Když mi kolo v servisu opraví, nestačí dojet na nejbližší místo trasy, musím se vrátit tam, kde jsem trasu opustil nebo kde jsem se přestal pohybovat vlastní silou. Na to místo se můžu vrátit buď vlastní silou, nebo si znovu zavolat taxíka. Teprve pak mohu pokračovat.

První noc chci spát na 160. kilometru trasy. Vím, že tam přijedu až v noci. Před závodem nemůžu na ubytování volat. Ale můžu si tam zavolat v průběhu závodu, že přijedu pozdě a zeptat se, jestli mě ještě ubytují. Stejně tak mi ubytování nemůže před ani v průběhu závodu zařizovat kamarád.

Trasa závodu náhodou vede kolem mého domu nebo domu známého. Nemůžu se tam stavět ani na jídlo ani na spánek. Nemůžu mít ve škarpě schovanou kešku, kterou vykopu. Pokud mi přijdou známí zamávat, mohou, ale nesmí mi nic dát ani nabídnout. Jiná situace bývá, pokud by stejnou pomoc nabízeli všem závodníkům, například občerstvení na zahradě – i zde ale záleží na konkrétních pravidlech.

Psychická příprava

Kolikrát jsem slyšel tvrzení, že bikepacking není o nohách, ale o hlavě. Do jisté míry je to pravda, i když jedno bez druhého vám bude k ničemu. Psychické přípravě jsem věnoval více prostoru než té fyzické, takže rozhodně důležitá je.

Pojďme si nejdříve vysvětlit, co to ta „hlava“ je. Hlava je nárazka na psychickou odolnost. Já bych to popsal jako „ochotu obětovat diskomfort pro zvolený cíl“. A dobře vytrénovanou hlavu využijete jak v závodech, tak i v běžném životě.

Stanovte si cíl

Jak už z mé definice vyplývá, nejdříve potřebujete cíl – proč to děláte? A není třeba šplhat do ezoterických výšin. Stačí úplně obyčejné – chci překonat trasu, chci se bavit nebo chci mít co vyprávět. Musíte ale opravdu chtít. Ideálně něco, co vychází z vás samotných. Pokud pojedete, protože vás donutil kamarád a ten se na to vykašle, uděláte to samé.

Pokud budete mít nějaké výkonnostní cíle, je dobré si dát do zálohy i něco sekundárního. K tomu se budete moct upnout, pokud si přiznáte, že hlavní cíl prostě nesplníte. To se stává. Ale nemusí vám to nutně zkazit celý závod.

Některé rady, které tu zazní, si budou navzájem protiřečit. Silný cíl vám dodá sílu, ale pokud ztratíte naději na jeho splnění, naopak vám to uškodí. Hlavně si stanovte jako cíl něco reálně dosažitelného.

Možná si říkáte – každý na startu přece chce překonat trasu – ale nemusí to tak být. Sám jsem to zažil na zimním závodě [Spirála](#). Netěšil jsem se na něj. Nevěděl jsem, proč tam jedu, a o to těžší to pak celé bylo. Za sebou jsem měl už celou řadu závodů a nepamatoval jsem, že bych měl někdy tak silnou psychickou krizi.

Je to celé o nastavení mysli, a co považujete za možné. Dlouho se jezdil závod 1000 Miles Adventure z Aše do Nové Sedlice. Téměř každý, kdo se objevil v cíli, byl na „pokraji sil“. Dojel jen tak tak a i já jsem vždycky dojížděl vyčerpaný. Jenže jeden rok se jelo nejdřív tam a pak ještě zpátky. Dvojnásobná vzdálenost. Jak jsem se cítil v Nové Sedlici? Byl jsem plný života a těšil jsem se, že to otočím a pojedu dál. Byl jsem nastavený, že pojedu dál.

Jako druhý příklad poslouží, co jsem udělal na závodě Hellenic Mountain Race v Řecku. Obvykle se po závodě cítím vyčerpaný a nechce se mi nic dělat. Představa, že pojedou na vlak třeba 20 kilometrů, je pro mě děsivá. Jenže já jsem se dopředu rozhodl, že po závodě pojedou domů do Česka na kole – další dva tisíce kilometrů. Dokázal jsem to jen proto, že jsem ten cíl měl dopředu a tělo i hlava ten cíl podvědomě cítí.

Jste schopní ujet takovou vzdálenost, na jakou se nastavíte. A pokud se rozhodnete, že dojedete jen tam a tam, je velmi těžké svoje rozhodnutí zvrátit.

Trénujte hlavu

Když už máte cíl – je dobré začít hlavu trénovat. Celé to funguje na principu zvykání si. Pokud máte hrůzu z jízdy v dešti, vyhýbáte se jí ze všech sil, a pak vás někde zastihne silný liják, jasně že vás to psychicky zdeptá. Deště se obáváte. Proto je dobré v rámci tréninku v něm jezdit.

Nemusíte si to užívat. Klidně u toho nadávejte. Ale už jen tím, že si normalizujete, že jezdit v dešti je normální, nebude to mít v závodě na vaši psychiku špatný vliv. Zjistíte, že nakonec přestane, vy uschnete a není to vlastně až tak zlé. Všechny nepříjemné nebo nové situace je dobré zažít předem a zvyknout si na ně. Načerpat zkušenosti.

Nemusí jít jen o počasí. Jde o práci s navigací, schopnost vyřešit základní technické věci na kole nebo umět najít vhodné místo ke spaní. I pokud si vypracujete základní, fyzickou vytrvalost a nebudete se tolik namáhat, bude to prostě jednodušší.

Úkroky z komfortní zóny dávkujte s mírou. Příprava by vás měla především bavit a neustálý boj se špatnými podmínkami by vás mohl zbytečně odrazovat od cíle. I hlavu můžete přetrénovat. Kolo vás přestane bavit a budete to dělat z povinnosti. Bikepacking nemá být práce, má to být zábava.

Soustřed'te se na komfort

Kromě přípravy svého cíle a normalizace nepříjemných situací existují i možnosti, jak zlepšit psychiku přímo na trase.

Jestli hrajete hry na hrdiny, určitě znáte koncept, že máte zdraví, výdrž a manu – čarovnou energii. Mana je vaše hlava. Zbytečně manou neplývejte. Vaši mentální energii odsávají drobnosti – vrzající pedál, špatně padnoucí bunda nebo řezná rána na prstu. Není to něco, co vás zastaví, ale je to nepříjemné a „manu“ vám to snižuje.

Než vyrazíte, snažte se všechny tyhle drobnosti identifikovat a vyřešit je – namažte pedál, vyberte lepší bundu a vezměte si náplasti, ať se vám rána zbytečně nezanítí. Pokud vám tyhle drobnosti nebudou brát energii, zbude vám jí více na vážnější problémy.

Můžete se zapřísahat, že se tím nenecháte rozhodit a vydržíte to, ale psychika je nevypočitatelná. Nedělejte si to zbytečně těžší.

Hodí se najít pokoru a smíř se svým osudem. Na tohle není žádný recept, to musíte najít v sobě. Smiřte se s tím, že ne všechno dokážete ovlivnit. Na závodě mohou být těžko sjízdné úseky, můžete bojovat s mechanickými problémy nebo vás zastihne špatné počasí. Jakmile se tohle stane, nic s tím neuděláte. Smiřte se s tím. Ať už máte zkušeností kolik chcete, nebude to nikdy snadné. Bez snahy to nepůjde.

Na první pohled by se mohlo zdát, že účinná taktika je na něco se těšit. Máte špatný den a řeknete si, za kopcem je restaurace a dáte si tam pizzu. Jenže kopec je nějaký velký, trvá vám to 2× déle a restaurace je zavřená. Vaše psychika je vyčerpaná. Proto není vždycky dobré se soustředit na budoucnost. Vaše očekávání se často nenaplní. Je lepší najít radost v daném okamžiku. Lidi si vozí talisman, který jim připomene, že vlastně o nic nejde.

Pokud budete nadávat na nástrahy závodu, uvědomte si, že v tom nejste sami. Není to tak, že prší jen vám nebo jen vy jedete ten těžký úsek. Zažívají to všichni.

Jak nevzdat?

A co dělat, když všechno selže a už chcete jet jen domů? Předně – občas je to nejlepší rozhodnutí. Vědět, kdy vzdát a později toho nelitovat, je umění. Často je to ale jen špatná nálada a v takové chvíli vytrvejte.

Vzdát není tak snadné. Stejně se musíte dostat do civilizace. A když už jste v civilizaci, můžete se najíst nebo vyspat. Nebo ideálně obojí. Pokud tam pojedete s rozhodnutím, že končíte, je těžké to později změnit. Najeďte se a najednou zjistíte, že ještě jeden kopec dáte.

Pokud chcete vzdát kvůli nějakým obtížím, zamyslete se, jestli to není jen výmluva. Všechno kromě zdraví obvykle je. Je vám zima? Kupte si svetr. Rozbilo se vám kolo? Nechte si ho opravit. Nestačí vám dovolená? Domluvte si její prodloužení. Ne vždycky to jde takhle jednoduše, ale měli byste to alespoň zkusit.

Jediný, neoddiskutovatelný důvod, proč vzdát, je, pokud jde o zdraví. Ať už nějaký akutní problém či zranění, nebo něco, co se vám v průběhu neustále zhoršuje a nejeví to známky zlepšení.

Na každého občas přijdou chmury. Pro hlavu to je často nepředstavitelné. Jste totálně unavení, máte za sebou 1000 kilometrů, pro většinu lidí nepředstavitelná vzdálenost, a máte jet ještě jednou tolik? Nikdy nemyslete na celkovou vzdálenost. Soustředte se jenom na nejbližší úsek. Může to být další vesnice, další stoupání. Najednou zjistíte, že už sice nemůžete, ale do dalšího úseku to ještě dáte.

Jak se vypořádat s obavami?

Pokud máte před závodem nějaké obavy, snažte se je vyřešit. Nemusíte se nutně zbavit rizika, ale připravit se, co budete dělat, když se to stane.

Nikdo do závodů nevstupuje beze strachu. Všichni máme nějaké obavy. Krásné ale je, že v momentě startu z vás většinou všechny opadnou. Jste v tom a musíte jet. Přestanete řešit, co by kdyby, a soustředíte se jen na to, co je podstatné v daný okamžik.

Komfort

Na bikepacking závodě strávíte v sedle obrovské množství času a komfort je naprosto klíčový. Zaměříme se na tři základní kontaktní body – zadek, dlaně a chodidla.

Zadek

Jedno z nejčastějších témat, které se mezi cyklisty probírá, je jak udržet zadek v pohodlí. Částečně to chce prostě čas. Zadek si zvykne. Ale možným problémům je dobré předcházet. Každému vyhovuje něco jiného. Obecně je dobré se zaměřit na:

- Sedlo
- Kratřasy
- Hygienu
- Posed

Sedlo

Každý zadek je jiný a každý potřebuje jiné sedlo. Jelikož na závodě sedíte na zadku prakticky neustále, musí sedět jako „prdel na hrnec“. Spíše lépe.

Doporučil bych sedlo, které můžete koupit v různých šířkách. Změříte si rozteč svých sedacích kostí a podle toho si vyberete. Volil bych spíše tvrdší než měkčí sedla. Měkčí sedla fungují dobře na cestu do krámu, ale na dlouhé vzdálenosti spíše prohlubují problémy a zadek na nich více bolí. Navíc mohou způsobovat necitlivost měkkých tkání. Na to je lepší tvrdší sedlo s výřezem uprostřed.

Osobně vozím sedla Specialized. Na prodejně vám změří zadek a vyberou to správné.

Velmi oblíbená jsou kožená sedla Brooks, ale nemám s nimi osobní zkušenost.

Rozhodně je nutné je před závodem zajet – ve smyslu otlačit do nich svoje pozadí – a starat se o něj za mokra.

Sedlo byste měli mít vodorovně, nebo velmi lehce dolů. Pokud by bylo nakloněné nahoru, bude vás z toho bolet páteř, pokud by bylo nakloněné hodně dolů, budou vás bolet ruce. Sám jsem kvůli špatné pozici sedla nedokončil v roce 2020 závod 1000 Miles Adventure. Pokud si nejste jistí, nechte si kolo nastavit odborníkem.

Profitovat můžete i z karbonové sedlovky, která bude lépe pohlcovat vibrace.

Kraťasy

Do kraťasů se určitě vyplatí investovat. Zvolil bych ideálně nějaké s kvalitní vložkou, která dokáže udělat velký rozdíl v komfortu. Já například vozím Gobik kraťasy, které mají rozumnou výdrž a jsou pohodlné. Jedny z nejlepších jsou Assos, ale ty jsou velmi drahé.

Najít vhodnou kombinaci vložky a kraťasů je běh na dlouhou trať. Kraťasy se nosí naostro, bez spodního prádla. Jsou tak navrženy, aby odváděly pot a minimalizovaly tření.

Vybrat si můžete kraťasy se šlemi nebo bez. Kraťasy bez šlí mají tu výhodu, že se rychleji sundávají, když potřebujete na velkou nebo se chcete převléknout. Na druhou stranu kraťasy se šlemi lépe drží na místě a neshrnou se. Když jsem začínal, zapřísahal jsem se, že takové komické oblečení nikdy nosit nebudu, ale jakmile jsem jednou okusil, už jsem se bez nich neobešel.

Na některé závody si vozím i speciální spodní prádlo s vložkou, a když mě zadek bolí, nasadím si ho jako druhou, respektive první vrstvu. Taky ho používám na spaní, protože není tak těsné a dovolí to pokožce více dýchat.

Hygiena

O zadek musíte správně pečovat. Neustálé tření o sedlo společně s potem a špínou způsobí kůži velké problémy. Hrozí různé odřeniny, vyrážky, bakteriální nebo plísňové infekce.

Ideální by samozřejmě bylo se po každém dni umýt mýdlem a kraťasy si vyprat, ale ne vždy tuhle možnost máte. Pokud ji máte, nebojte se ji využít.

Mazat se při jízdě chamois krémem není nezbytně nutné, pokud máte kvalitní sedlo, kraťasy a jste už zvyklí. Potřeba narůstá, pokud je teplo nebo naopak vlhko, to pak způsobuje tření větší problémy. Právě tření je něco, čemu chcete při jízdě zabránit. Namazat se můžete ráno, ale klidně i během dne dle potřeby v místech, kde vám tření způsobuje potíže. Ideálně s čistýma rukama, abyste si tam nezanesli další bakterie.

Před spaním si zadek namažte taky. Účel krému ale už není snížit tření, ale podpořit regeneraci. Doporučil bych krém s příměsí zinku, Pantenolu nebo obojího. Můžete mít dva krémy – jeden na snížení tření a druhý na regeneraci – nebo jeden univerzální. Ještě před aplikací je dobré si zadek umýt. Nejjednodušší je použít vlhčené ubrousky, ideálně i s antibakteriálními přísadami.

Jako regenerační krém použijte například Bepanthen nebo Sudocream z lékárny nebo Dmko má malé krémy s obsahem zinku.

Na závod si můžete brát dvoje kraťasy a jedny z nich si vždycky vyprat. Ať už ručně v potoce nebo pračce. Pokud je teplo, může vložka déle schnout. Osobně jsem dvoje kraťasy na závody nikdy nevozil, ale jestli se vyplatí mít nějaký kus náhradního oblečení, tak tohle je určitě jeden z nich.

Posed

Základem všeho je samozřejmě i dobrý posed. Vždy hrozí, že pokud něco změníte, abyste něčemu ulevili, jinde zase přidáte zátěž. Pokud si například zkrátíte představec, budete vzpřímenější, což uleví zádům, rukám, ale zase přidá tlak na zadek. A naopak.

Pomůže vám občasná jízda ve stoje nebo ve sjezdech nesedět na zadku. Každá chvíle, kdy si váš zadek může odpočinout, je dobrá.

Můžete profitovat z bike fittingu od profesionála, zvláště pokud s cyklistikou nemáte zkušenosti. Pokud ale nemáte akutní problémy, není to vyloženě nutné.

Dlaně

Přestože se to nemusí zdát, ruce jsou často důležitější než zadek. Na zadku se vám může poškodit kůže, která se ale hojí rychle. U rukou je problém, že vám hrozí poškození nervů a jejich regenerace trvá i měsíce.

Jak se to projevuje? V první fázi to je brnění a ztráta citu v prstech. V dalších fázích ztratíte v ruce sílu a hůře se vám provádí pohyby vyžadující jemnou motoriku.

Dlaní a prsty vedou dva hlavní nervové pletence – medianus a ulnaris. Necitlivost na kole nejčastěji vzniká přímým tlakem na nerv v oblasti zápěstí, dlouhodobou polohou v záklonu zápěstí a vibracemi.

Problém s ulnárním nervem se projevuje v malíčku a prsteníčku. U mediálního nervu je to palec, ukazováček a prostředníček. Znecitlivět vám samozřejmě může i celá ruka a bývá to častý problém.

Existuje několik prostředků, jak tomu předcházet.

- Hrazda
- Gripy a nástavce
- Rukavice
- Řidítka

- Posed
- Představec

Hrazda

Hrazda nebo také triatlonová řídítka jsou velmi oblíbené mezi bikepackery. Normálně se používají na časovkách a triatlonech, ale na bikepackingu se dávají i na horská kola. Na téměř všech závodech existují dlouhé přejezdy, kde je možné hrazdu využít. To uleví nejenom dlaním, ale i zadku a obecně můžete na kole zaujmout jinou pozici.

Pro úlevu rukou nenajdete lepší prostředek. Jelikož se budete opírat o řídítka lokty, tlak na nervy okolo zápěstí je prakticky minimální. Hrazdu ale nebudete moct využít vždy.

Rozhodně není dobré volit velmi aerodynamické pozice jako v časovkách, protože ty pohodlné rozhodně nejsou. Nejlepší je si hrazdu zvýšit podložkami a mít vzpřímenější posed. I když vám hrazda zvýší aerodynamiku, hlavní benefit má být hlavně v komfortu.

Pokud váš závod ale povede v těžkém terénu a bude nahoru a dolů, nebudete mít příliš velkou šanci ji využít. Je těžká. A při sjezdu ji příliš neoceníte, protože s ní nemůžete brzdit a na šlapání do kopce nebudete v optimální poloze. Získáte ale skvělé místo na uchycení světla, GPS nebo sušení ponožek.

Další informace o používání hrazdy se [dozvíme ve videu](#).

Gripy a nástavce

I když mezi běžnými MTB cyklisty rohy dávno vypadly z módy, bikepacking si bez nich představit nedokáže. Osobně nedám dopustit na gripy Ergon GS2. Jednak mají tzv. ploutvičku na podepření zápěstí a za druhé mají právě rohy, na kterých trávím hodně času. Velikost je nutné zvolit podle velikosti dlaně a dobře ploutvičku nastavit, aby do dlaně nedřela. Jinak by to nadělalo víc škody než užitku.

Jiným ale „plotvička“ nevyhovuje a dávají přednost klasickým, kulatým ESI gripům.

Kromě vnějších rohů se dají použít i takzvané vnitřní rohy, které hodně propaguje Squalab. Je to zase trochu jiný úchop, získáte tam i menší aerodynamickou výhodu.

Případně u beranů, pokud máte gravel nebo silniční kolo, hodně lidí používá speciální omotávky nebo i dvě vrstvy.

Rukavice

Rukavice patří do základní výbavy každého cyklisty. Poskytnou vám dobrý grip, i když máte zpocené ruce, ale zároveň poslouží pro tlumení nárazů.

Doporučuji rukavice s tenčími gelovými vycpávkami. Moc tlustá vrstva po delší jízdě spíš tlačí na ruce, než aby pomáhala tlumit vibrace. Vyplatí se zvolit si rozumný kompromis.

Řidítka

Mnoho lidí je posedlých množstvím úchytů, které na řidítkách mají, a proto třeba vozí i berany na horská kola. Podle mě není třeba velké množství úchopů. Důležité je mít ten hlavní, velmi pohodlný a sekundární na občasnou změnu polohy.

Řidítka jsou další rozhodující faktor, co se komfortu týče. Pokud máte problémy s těmi rovnými, můžete zkusit nějaké s větším tzv. backsweepem – zahnutím k sobě. Běžně mají kolem 7°, ale pro větší komfort můžete vyzkoušet až zhruba 16°. Největší výběr má Squalab.

Teoreticky můžete zkusit vyměnit hliníková za karbonová, pro větší tlumení vibrací, ale rozdíl nebude tak výrazný.

Posed

Při více vzpřímeném posedu můžete více ulevit rukám.

Nedržte řidítka příliš křečovitě, ruce mějte uvolněné a lehce pokrčené. Vaše tělo může fungovat jako skvělý tlumič vibrací, ale nesmíte na kole sedět jako prkno.

Představec

Existují speciální představce, které tlumí vibrace. Jsou užitečné hlavně pro gravel a silniční kola. Nejznámější značka na tomto poli je RedShift. U horských kol by vám měla stačit odpružená vidlice.

Chodidla

Nejčastější kontakt chodidla bude samozřejmě s pedály, ale součástí bikepacking závodů jsou často i úseky, kde budete chodit. Ať už proto, že do toho kopce už nemůžete, brání vám přírodní překážky nebo si na jízdu z kopce nevěříte.

Pro udržení komfortu se zaměříme na tři hlavní oblasti:

- Poloha kufrů
- Tretry
- Hygiena

Poloha kufrů

Pokud byste šli na bike fitting za velké peníze, nejspíš vám povypráví, jak je důležitý každý milimetr. V bikepackingu se nejvíce řeší předozadní pozice – jestli si dáte kufrы blíže nebo dále od špičky.

Blíže ke špičce budete mít v záběru větší sílu, ale budete více zatěžovat Achillovu šlachu. Proto hodně lidí dává přednost kufrům více vzadu, když chtějí achilovce ulevit.

Pokud s achilovkami nemáte problém, je ideální poloha u kloubu palce. Špatná poloha může způsobovat podobnou necitlivost prstů jako u rukou.

Tretry

Extrémně důležitá část výbavy. Pokud začínáte a chcete jezdit MTB závody, rozhodně doporučuji cykloturistikou obuv. Není tak tvrdá jako závodní tretry a přenos síly nebude tak efektivní, ale budou mnohem více pohodlné. Na bikepackingu se často chodí a to jde v tvrdých botách jen velmi těžko.

Rozhodně bych si bral o číslo větší, než běžně nosíte. Když na kole strávíte hodně času, nohy vám mírně natečou. Pokud byste v botách neměli dostatek místa, objeví se vám otlaky a puchýře, což rozhodně není nic příjemného. Mohlo by docházet i k necitlivosti prstů. Jednou jsem si vzal moc malou botu a pak jsem dva roky necítil palec.

Hygiena

O nohy se nemusíte starat tak pečlivě jako o zadek, ale svoji péči si rozhodně zaslouží – zvláště když je vlhko. Cyklisté nejsou na nohy posedlí jako chodci, ale můžete se snadno dostat do problémů. Pokud se vám do tretry dostane nějaký bordel, vysypte si ho dřív, než bude pozdě.

O hygienu je dobré se starat hlavně pokud je nevlídno a máte nohy dlouhodobě mokré. Vaše nohy rychle začnou vypadat jako květák a budou velmi bolestivé.

Jak je to jen možné, snažte se svoje nohy udržet v suchu. Pokud se vám to nepodaří, je dobré je občas vyvětrat a namazat nějakým regeneračním krémem. Klidně můžete použít i krém na zadek. Kůže jako kůže.

Celkový komfort

Kromě tří hlavních kontaktních bodů je dobré myslet i na celkový komfort jízdy. Už jsme naťukli, že karbonový rám pomáhá tlumit vibrace, stejně jako vy sami, pokud na kole nasedíte strnule.

Na bikepacking obecně doporučuji odpruženou vidlici, která vám celkově uleví. Hodí se samozřejmě i celoodpružené kolo, ale tam už je vyšší cena a zhoršená možnost použití brašen.

Co výrazně pomůže za málo peněz je tlak v pláštích. Pamatujete, jak jsem doporučoval bezdušové pláště? Právě díky nim můžete beze strachu jezdit i na nižších tlacích, které dokážou absorbovat mnoho jemných vibrací a udělají obrovský rozdíl.

Čím širší použijete plášť, tím menší tlak si můžete dovolit. Menší tlak může znamenat pomalejší odvalování, ale v terénu to nemusí platit. Když se plášť lépe přizpůsobí terénu, pojede naopak rychleji.

Podle čeho zvolit tlak v pláštích? Zkuste například [tento kalkulátor](#). A pamatujte – lidské vnímání rychlosti je subjektivní. Pokud pláště nafoukáte, že jsou jako beton, cítíte hodně vibrací a máte pocit, že jste rychlí. Když si ale dáte nižší tlak, bude průjezd hladší, rychlejší, ale bez těch vibrací to tak rychle nepůsobí.

Správný tlak v pláštích je jedna z nejdůležitějších rad, co bych dal svému minulému já.

Taktika

To nejhorší, co můžete udělat, je vystartovat na plný plyn a vyhořet během několika hodin. Tohle vám tělo vrátí.

Na startu závodu jste plní sil, ale to neznamená, že je všechny musíte použít. S měřičem výkonu často pozoruji, že ostatní závodníci mají tendenci rubat to do prudkých kopců. Přitom efektivnější je udržovat stálý výkon, ať už jedete do kopce nebo po rovině. Stejný výkon není stejná rychlost, ale stejná námaha.

Jsou dvě základní metody, jak se držet na uzdě:

- Dýchat jen nosem.
- Jet tempem, při kterém jste stále schopni mluvit.

Na to ani nepotřebujete sport tester. První den se určitě budete muset krotit. Další dny to tělo pravděpodobně udělá za vás a už se tolik hlídat nemusíte.

Neříkám, že při prudším kopci máte hned slézat dolů. Pokud je to něco kratšího, vyplatí se do pedálů trochu opřít a přejet ho. Stejně tak využívejte setrvačnost, když se sjezd změní ve výjezd. Na druhou stranu vůbec není hanba v prudkém stoupání slézt z kola a tlačit. Má to i výhody. Zadek si odpočine a vy se můžete protáhnout.

Nezastavujte

Nejjednodušší způsob, jak získat rychlost, není zlepšení fyzické kondice, ale minimalizovat čas strávený mimo kolo. Neustálým zastavováním ztratíte nejen velké množství času, ale i rytmus jízdy.

Obecně existují dvě taktiky:

- jet pomaleji, ale méně zastavovat
- dělat delší přestávky, ale jet rychleji

Zní to jednoduše, že? V obou případech ale nezastavujete zbytečně. Obecně byste se neměli příliš dostávat do situace, kdy zastavujete, protože už nemůžete. Každá zastávka by měla mít jasný účel – jídlo, spánek, nákup, oprava kola, atd.

Co můžete dělat za jízdy, dělejte za jízdy. Vybírejte si menší obchody nebo restaurace, kde se nezdržíte dlouho. Ve městech mějte předem vytipované obchody nebo restaurace, ať tam nemusíte zbytečně bloudit. Tady se [hodí plánování](#). Všechno to

jsou cenné minuty, které vám nikdo nevrátí.

Jak zahnat krizi

V některých závodech je povoleno jet ve skupině, tak se nebojte toho využít. Parťák se hodí hlavně v noci. Nic nevidíte a snadno se uzavřete do vlastní hlavy. Pokud si s někým povídáte, čas utíká mnohem rychleji. Dlouhodobější jízda ve skupině ale není výhodná – budete na sebe čekat, dokáže vás to významně zpomalit.

V časech krize můžete zkusit i hudbu, i když já dávám přednost spíše audioknihám nebo podcastům. Hudba vás dokáže povzbudit, ale jen na krátkou dobu. Audiokniha, zvláště pokud je napínavá a poutavá, udrží vaši pozornost dlouhodobě a nebudete tak myslet na bolest a únavu.

Pokud jde o bezpečnost, tak ano, poslouchání hudby samozřejmě snižuje vaši bezpečnost a schopnost vnímat okolí. Ale to třeba i čepice nebo kapuce přes hlavu. Používat můžete buď sluchátka na lícní kosti, nebo sluchátko pouze do pravého ucha.

Líná huba, holé neštěstí

Nebojte se říct si o to, co potřebujete! Zní to asi zvláštně, ale hodně lidí se zdráhá říct si o něco „navíc“. Když hledáte ve vesnici obchod, nemusíte ho hledat někde na mapě, je rychlejší zeptat se prvního člověka, kterého potkáte. Stejně tak pokud něco hledáte v regálech – nehledejte to a zeptejte se.

Hlavně v Česku je všude hodně obchodů, takže seženete skoro cokoli – kabely na benzinkách, ve večerkách je i nějaká drogerie.

Když se náhodného člověka zeptáte, kde seženete to a to, často vám nabídne mnohem větší pomoc, než v jakou jste doufali. Takhle jsem si od někoho vypůjčil celou navigaci a díky ní jsem dojel závod. Lidi jsou velmi často ochotní pomoci.

Ukázka

Jestli vás e-book zaujal, můžete získat celou verzi na ozogan.eu/ebook-jak-zacit-s-bikepacking-zavody/.