

Jak pomáhat nevidomým při sportu

Spolek Envik sídlící v Brně Líšni zaštiťuje Solidární projekt „**Jak pomáhat nevidomým při sportu**“ v rámci Evropského sboru solidarity Evropské unie.



Tento jedinečný projekt si klade za cíl zpřístupnit osobám se zrakovým postižením sportovní aktivity, které jsou pro ně jinak nedostupné. Konkrétně se zaměřuje na **cyklistiku pro osoby se zrakovým postižením** pomocí jízdy na tandemovém kole za pomoci vidícího spolujezdce.



V rámci tohoto projektu se uskutečnilo několik on-line školení (pandemická situace nám bohužel nedovolila potkat se osobně), na kterých se účastníci seznámili se základy jízdy na tandemovém kole z pohledu vidícího pilota i nevidomého kopilota. Školení vedli zkušení tandemoví jezdci, kteří v tomto sportu i závodí a reprezentují Českou republiku – Luděk Helis (pilot) a Aleš Moravec (nevidící kopilot). Po rozvolnění se zájemci mohli osobně zúčastnit také praktického školení vč. zkušebních jízd. Projekt potom vyvrcholil **Tandemovou jízdou Mariánským údolím**, která se uskutečnila poslední červencový den v sobotu 31. 7. 2021.

Na jízdu jsme měli k dispozici celkem 5 tandemových kol zapůjčených sportovním cyklistickým oddílem Tandeamo a střediskem při Masarykově universitě Teireziás. Nejprve nás čekal nelehký úkol – dostat kola na místo určení. Tandemová kola jsou totiž poněkud delší a těžší než kola běžná a na standardní nosiče kol se nevejdou. Na dvou tandemových kolech přijely posádky zkušenějších cyklistů z centra Brna a další jsme naložili do vozíku pro koně☺



Místo koní jsme tentokrát vezli kola



Vykládáme



Zkouška kol



Jezdí dobře

Vyjžděli jsme z parkoviště na začátku Mariánského údolí a naše trasa vedla po asfaltové cestě, vhodné i pro vozíčkáře, kolem vodních nádrží krásným prostředím údolí, které je vyhledávanou brněnskou lokalitou. Trasu jsme volili nenáročnou a po rovině, protože jízdy se účastnili i nezkušení tandemoví cyklisté a zvána byla i veřejnost. 5 kol, na kterých jel vždy vpředu vidící pilot a na zadním sedle nevidomý kopilot, doplnilo několik single cyklistů. Jedno z tandemových kol mělo dokonce přidělanu dětskou sedačku s nejmladším účastníkem a stalo se z něj tak rázem trojkolo 😊 Před naším pelotonem jelo doprovodné vozidlo, které mimo jiné sváželo nevidomé účastníky, na které zatím nevyšlo kolo.



Nasedat



Tady jsou dokonce 3 😊



A jedeme...

Po necelých 4 km jsme dojeli k Muchově boudě, kde jsme se občerstvili a uspořádali menší piknik s opékáním špekáčků. Na tomto stanovišti si jízdu na tandemovém kole mohli vyzkoušet i zájemci, kteří se s námi jízdy účastnili na single kolech nebo v doprovodném vozidle přičemž jsme vyjžděli dále směr údolí Říčky k nedalekému rybníku Hornek. Některé vidící i nevidomé to tak zaujalo, že mají zájem na tandemovém kole dále jezdit, a tak už se těšíme na další akce.



A jsme v cíli



A vyjždějí další dobrodruzi



Piknik



Zasloužený odpočinek po jízdě

Na základě zkušeností s projektem a zájmem o další jízdy pro nevidomé jsme vyhlásili **veřejnou sbírku na nové tandemové kolo**, které bychom měli pro jízdy vždy po ruce a nemuseli kola složitě půjčovat a svážet z centra. Takže pokud Vás náš projekt zaujal, můžete nás podpořit jakoukoli částkou. Více informací naleznete na stránkách www.envik.cz

Shrnutí nejdůležitějších zásad při jízdě na tandemovém kole s nevidomým:

Ještě před jízdou je potřeba si ujasnit, jak na tom spolujezdci jsou co se týče jejich kondice, aktuálních možností a očekávání z jízdy. Podle toho naplánujeme vhodnou trasu a bereme v úvahu samozřejmě také typ kola, které máme k dispozici. I když máme třeba horské kolo, určitě se nepouštíme do náročného terénu, i když na single kole nám nedělá problém. Nesmíme zapomenout zkontrolovat stav kola a jeho způsobilost k jízdě, zejména tlak v pneumatikách či stav řetězu a také vybavení na cestu. Samozřejmostí je helma, pokud se vydáváme na cestu, kde jezdí auta, také oblečení s reflexními prvky. Přibalíme také základní vybavení pro opravu kola (náhradní duše, lepení, montpáky, pumpička, nýtovačka...).

Komunikace je při tandemové jízdě stěžejní. Domluvíme se proto na jednoduchých signálech, které budeme během jízdy používat. Jde především o následující situace:

- Nasedání a rozjíždění – většinou první nasedá pilot, který potom přidržuje kolo kopilotovi; domluvíme se, jakou nohou budeme vyjíždět, například levou nohu máme na zemi, začínáme šlapat pravou s tím, že pedál máme šikmo nahoře. Pilot dá potom signál k jízdě například „jedeme“, počká na zpětnou vazbu a oba jezdci šlápnou do pravého pedálu a rozjíždějí se. Je dobré spolujezdce upozornit také na to, jestli se nerozjíždíme třeba do kopce a musíme tak do toho více šlápnout nebo na jaký převod se budeme rozjíždět.
- Zastavování – opět se domluvíme, na kterou stranu budeme sesedat, tedy kterou nohou půjdeme dolů a na signál například „budeme zastavovat“ zpomalíme a sesedneme.
- Jízda – při jízdě používáme signály zejména při změně směru, měnění převodu, brzdění a terénních nerovnostech. Při změně směru velmi pomáhá, když se do požadovaného směru nakloní oba spolujezdci, protože kolo je z podstaty věci těžší. V silničním provozu nezapomínáme dávat signál o odbočení okolním účastníkům přičemž je dobré, když zase ukáží oba spolujezdci, aby je viděla auta vzadu i případně vepředu. Měnění převodu je v kompetenci pilota, ale upozorňuje na něj svého spolujezdce. Pokud se setkáme s terénní nerovností, pilot upozorní kopilota signálem například „hop“. Vzadu jsou různé hrboly, díry či kořeny znatelně citelnější.

Při jízdě volíme optimální převod pro oba cyklisty. Šlapátka jsou spojená, což znamená, že oba spolujezdci šlapou stejnou rychlostí a se stejnou frekvencí. To ale neznamená, že vyvíjí i stejnou intenzitu. Jeden spolujezdec může jet pohodově a druhý si pořádně máknout. Spolujezdce informujeme také o brzdění. Pokud je brzda i vzadu pilot si může říci o pomoc při brzdění. Kopilot by brzdu neměl používat samovolně dle vlastního uvážení, ale vždy se s pilotem domluvit, že by rád zpomalil, protože se například už při tak rychlé jízdě necítí bezpečně.

Pilot by měl znát základní pravidla silničního provozu a neustále si udržovat přehled o tom, co se děje před kolem i za ním. Kopilota průběžně informuje o okolní situaci. Například když se blíží křižovatka a možná bude potřeba sesedat nebo o tom, jak dlouhý je čeká kopec, aby správně rozložili síly atd. Pilot není při jízdě na tandemovém kole zodpovědný jen sám za sebe, ale zodpovídá i za svého

kopilota. Jízda vzadu navíc bez pomoci zraku není jednoduchá a při nesprávné komunikaci může vyvolávat i strach. Je dobré vcítit se do toho vzadu a poskytnout mu to správné vedení, aby si jízdu všichni užili.