

Z tropů do zimy za hodinu

Po každém dobře zvládnutém extrémním závodě mě samozřejmě těší uznání, celá pravda ale je, že tyhle akce absolvuji hlavně ze sobeckých důvodů. Pro mé vlastní potěšení i utrpení, pro to velké dobrodružství a svobodu, kterou při tom zažívám. Mám nejradši hlavně první ročníky těchto závodů, protože nikdo neví, do čeho jde, a nevědí to ani pořadatelé. Nikdo nemůže od nikoho získat dopředu žádné informace, vše je jen na vás, na vašem úsudku a improvizaci. A nejlepší plán je žádný plán. Přesně taková byla i letošní premiéra extrémního závodu na 1700 km bez zabezpečení kolem Kyrgyzstánu – Silk Road Mountain Race.

Nonstop ultrazávody jsou samozřejmě náročné fyzicky a musíte na ně být stoprocentně připraveni. O výsledku ale rozhodují i další neméně podstatné faktory, jako je třeba i co nejnižší hmotnost bagáže. To znamená šetřit gramy na všem, na kole, na brašnách, na věcech, které vezete, a mít jich co nejméně. Kdo má limit přežití nížko, má výhodu. Soupeř, který je třeba o něco slabší, ale veze o pár kilo méně (váhové rozdíly mezi naloženými stroji jsou klidně pět až sedm kilogramů), nad vámi časem získá fyzickou převahu, neboť šetří síly v každém kopci, při každém šlápnutí. A kopce bývají často i mnohahodinové.





Další podstatná složka úspěchu jsou časové ztráty. Opět slabší soupeř může mít navrch, pokud dokáže fungovat efektivněji. Jediný efektivní čas je ten, kdy jedete nebo spíte. Hodně účastníků se snaží zkracovat spánek co nejvíce nebo ho i vynechávat a získat více času pro jízdu. Tohle je ale těžká záležitost, musíte hodně dobře znát sebe sami. Zkrátíte-li spánek moc, je to kontraproduktivní. Pokud vám to vlivem únavy a vyčerpání přestane jet, můžete na soupeře ztratit 50 nebo i klidně 100 km během jediného dne. Důležité je soustředit se na plynulost jízdy během dne. Čistý jízdní čas na konci každého dne vám neomylně ukáže, kolik jste poztráceli hodin. Není důležitá okamžitá rychlost, ale udržení celodenního tempa s minimem zastávek.

Máte-li natrénováno, kolo nabalené na nízkou váhu a umíte fungovat efektivně, ještě není vyhráno. Nad tím vším je totiž hlava, která rozhodne, zda vůbec dojedete. Rozhoduje i o fungování vašeho těla během celého závodu, o hledání energetických rezerv, přepne vás do jiného módu. Vy pak extrémní situace považujete za běžné a nezlomí vás.

Jel jsem od roku 2000 mnoho podobných závodů po světě. Všechny mají hodně společného. Třeba utrpení, které při nich prožíváte. Ale i euforii a vnitřní vyčištění. Každý z nich se ale jezdí v jiném prostředí a tím je každý specifický a vyžaduje i trochu odlišné dispozice. Kyrgyzský závod vede pohorím Ťan-šan (v překladu Nebeské hory nebo Hory duchů), takže byl odlišný od všech těch ostatních nadmořskou výškou. Téměř jsme neklesali pod 2000 m n. m., skoro polovina trasy byla nad 3000 a nejvyšší pasy kolem 4000 m. Na dýchání je řídký vzduch po celou dobu závodu velice znát a ve čtyřech tisících už někteří mohou dostat výškovou nemoc. Kdo byl dobře aklimatizovaný a zvyklý pohybovat se ve výškách, měl nespornou výhodu. Další specifikum byly náročné a dlouhé, i sedmihodinové kopce po celou délku závodu. Ten, kdo se necítil v kopcích dobře, neměl téměř šanci trasu dokončit.

Dalším specifikem závodu bylo rychlé střídání klimatických podmínek. V údolích tropy, teploty i 40 °C, a po pár hodinách v horách sněhové bouře a regulární zima. Navíc několikadenní přejezdy ve výškách s minimem jídla a voda jen z potoků, pokud tedy nebyly vyschlé. Někdy jste tekutiny nedoplňovali celý den.

Na startu prvního ročníku se sešlo 100 lidí z celého světa. Každý jinak nachystaný a připravený. Gravel biky vedle MTB hardtailů s odpruženou i pevnou vidlicí, několik celoodpružených kol a dokonce „polotlustoch“ (širší ráfky a pneu 3"). Kola karbonová, hliníková, ocelová i titanová. Já jediný jel na softailu, hliníkovém rámu s karbonovou přední vidlicí. Ani teď po závodech neumím říct, které kolo by bylo pro tento závod nevhodnější. Každé z nich mělo výhodu v jiných částech trasy. Já bych zvolil asi stejné, jen bych si dopředu přidal časovkářskou hrazdu. Kdo ji měl, v některých přejezdových a větrných částech hodně získával.

Co se týče bagáže, i tady byl přístup každého jiný. Většina účastníků fungovala bez nosičů se závěsnými taškami o různých objemech. Někteří dokonce vezli část věcí v batohu. Já zvolil taktiku být co nejlehčí, nevézt nic na zádech, netahat vaříč ani zbytečně moc jídla a jíst cokoli, co seženu. Jenže občas jsem nesehnal nic!

Na druhou stranu byli lidé, kteří nenechávali stravu úplně náhodě a vezli si na každý den jedno kvalitní cestovní jídlo typu Travellunch na zalití horkou vodou a vaříč. Tím ale museli přibalit i palivo. Zpočátku tohle vypadalo jako nevýhoda, byli těžší a pomalejší, navíc první dny byla občas možnost doplňovat nějaké potraviny a tělo k tomu ještě fungovalo z „hojnosti“ nabyté před startem. Jenže pak přišly mnohadenní horské přejezdy, já jel na minimum jídla tak, jak jsem zvyklý. Vždy dávám tělu trochu jídla a ono si zbytek bere samo ze svých energetických zásob. Většinou jsem schopný takto jet bez problémů několik dní

až týden. Jenže organismus nefungoval tak, jak jsem zvyklý.

Tento rok jsem jel před Kyrgyzstánem tři podobné „vyhladovující“ akce. Poslední z nich byl můj vlastní závod 1000 miles adventure jen čtyři týdny před startem Hedvábné stezky. Báľ jsem se, že nezregeneruju, lidé se dávají po takovýchto zátěžích dohromady i několik měsíců. Fyzicky jsem se ale cítil úplně skvěle. To, co však tělo nezvládlo, bylo doplnění vnitřních tuků, energetických rezerv, což bylo cítit od druhého dne – pokud jsem se pořádně nenajedl, tělo nejelo. V částech, kde nešlo doplnit jídlo, tělo nemělo z čeho brát a výkonnost silně klesala. Jenže po pár dnech hladování a návratu do civilizace jsem ve vesnickém primitivním obchodě mohl koupit jen 15 druhů vodky a sušenky. A zas pár dnů mimo jakoukoli možnost doplnění. Jenže jen na sušenky se jet při „prázdné rezervě“ dlouho nedá. V těch chvílích bylo kvalitní jídlo i přes vyšší váhu bagáže výhodou. Já jsem navíc ztrácel čas hledáním a konzumací potřebného lepšího vařeného jídla v místech civilizace a narůstaly mi právě ty ztrátové časy. Ideální je rychle nakoupit a jíst během jízdy. Nějaké hodiny během dne mi občas vzalo také dobíjení baterií do čelovky a telefonu. A samozřejmě focení. Byla by ale škoda tu krásu okolo mě nezachytit.

Další otázka bylo nocování. Spaní bude málo a o to by mělo být kvalitnější. Vzhledem k vysokým horám byl předpoklad velkého rozdílu teplot podle nadmořské výšky. Proto jsem přistoupil ke dvěma slabším péřovým spacákům. V údolích, kde bylo tepleji, jsem volil jeden z nich a v horách jsem spal v obou najednou. Karimatku jsem vezl pěnovou čtyřsezonní. Nafukovací nepoužívám kvůli potenciálnímu píchnutí. Hodně lidí veze lehké stany jako zázemí pro opodstatněné případy velmi špatného počasí. Pro šetření váhy, místa, ale i času při každodenním rozbalování i balení volím pouze bivakovací goretexový pytel.



Silk Road Mountain Race
www.silkroadmountainrace.cc
Délka/převýšení 1700 km/26 000 m
Start 18. srpna **Limit pro dojetí** 1. září
Start Biškek, hlavní město Kyrgyzstánu
Cíl oblast Chon Kemin
Pojetí nonstop závod bez podpory
Startovné 300 liber
Čas vítěze 8 dnů, 8 hod. a 15 min. (Jay Petervary)
Čas Honzy Kopky 10 dnů, 8 hod. a 22 min. (4. místo, dva jezdci před ním byli diskvalifikováni za společnou jízdu a spolupráci, což pravidla zakazují)



Partneři Honzy Kopky
 pro Silk Road Mountain Race
 (www.silkroadmountainrace.cc)

www.jankopka.cz





Brašnička za řídítky na rámu
malý foták, nůž, zámek

Helma
čelovka

Pítí
maximálně tři litry, nevezu „camelbak“, jen dvě 1,5l PET lahve – jednu v košíku před sedlem z horní strany horní rámové trubky, jednu v košíku ze spodní strany spodní rámové trubky. Vodu bylo možné díky potokům doplňovat o dost snadněji než jídlo. Jinak jsem vezl, co jsem sehnal, pokud možno Pepsi, bez níž se už skoro neobejdu, někdy jejich kvas, občas i pivo (to mě vždy vytáhne z krize a těch si během podobné akce prožijete opravdu hodně).

Zadní závěsná brašna
dvě náhradní duše, lékárna, zbytek oblečení (ponožky, triko, čepice, náhradní dres), lehké návleky na boty, péřovka, chleby, pokud jsem sehnal; na brašně připnutá karimatka

Dvojsáčky na řídítkách
levý – brýle, kapky na čištění vody pro pítí; pravý – jídlo během jízdy (sýr, bonbóny, často jen sušenky)

Rám
hliníkový Duratec Canner, softail s karbonovým pružícím elementem, karbonová pevná přední vidlice

Rámová brašna
přední část – jídlo (salám, sýr, párky, rybí konzerva, chleba, kondenzované mléko...); zadní část – nářadí, náhradní díly, olej, náhradní baterie, pumpička, balíček poslední pomoci

Pneu
velice odolné WTB Ranger 29x2,25" Tough

Tretry
Lake MX241 Endurance – dobrý kompromis mezi pevnou závodní botou a odolnou obuví do těžkého terénu

Převody
2x11 (převodníky 24/40, kazeta 11–46)

Ráfky
pevnější, nikoliv odlehčené verze, 29", WTB

Řídítka
GPS Garmin 64st, pepřový sprej pro případ obrany (útoky psů ve vesnicích, ale i těch pasteveckých byl problém), cyklocomputer a záložní světlo na baterie; vpředu: vodotěsná závěsná taška s bivačovými potřebami – dva péřové spacáky a goretexový bivačovací vak; na ní připnutá další vodotěsná taštička s doplňky oblečení (potenciálně potřebnými během dne – flisové rukavice, čepice, návleky na ruce i pod kolena, šustáková vesta i bunda, lehká goretexová pláštěnka; nahore na brašně – mapa s trasou (nedá se podle ní jet závod, ale v případě problémů vím, kde jsem a kudy nejlíp do civilizace), profil trasy s označenými městy, vesničkami a třemi checkpointy (největší pomocník, věděl jsem vždy odkud a jak dlouhé je stoupání a do jaké výšky vede), itinerář trasy

Otazníkem bylo i oblečení. V údolích bude dost teplo, proto vezu dres bez rukávů a s dlouhým zipem. Oproti normálnímu dresu výrazně sníží přehřívání, tím i pocení a ztrátu tekutin. Jedno slabé spodní triko pro jízdu, jedno náhradní a jedno s dlouhým rukávem. Návleky na ruce, vestu a bundu, lehkou funkční membránovou pláštěnku a pak slabou péřovou bundu jako jedinou věc do zimy. Slabší čepice a flisové rukavice, na nohy cyklistické kraťasy s návleky pod kolena i dlouhými návleky.

Velice důležitá věc jsou boty. Pokud se vám rozpadnou, skončili jste. S tím se potýkal i vítěz a nebyl si jistý, zda dojede. Já zvolil osvědčené tretry. Na jistotu. V jednom páru jsem dokonce letos absolvoval tři extrémní akce včetně Kyrgyzstánu v celkové délce 6000 km. Závod ukázal, že vše bylo dobře zvolené, nevezl jsem nic navíc a byl přesně na limitu věcí, se kterými to ještě šlo přežít. Zpětně bych nic moc nezměnil ani v tom, co jsem vezl, a nebral bych opět ani vaříč. Možná bych uvažoval jen o převlečných kalhotách. Naopak zcela určitě bych si vzal nepromokavé ponožky.

V tomto ohledu jsou první ročníky nesnadné, připravujete se na plno potenciálních situací i nebezpečí. To, jak reálně jste to odhadli, vám odpoví až sám závod. A hned první den prověřil fyzickou přípravu, psychickou odolnost a vybavení kompletní stovky účastníků z celého světa. Na startu v Biškeku, hlavním městě Kyrgyzstánu, bylo hodně teplo, na sobě jsem měl jen lehký dres. Kolem poledne nás čekal začátek stoupání do prvního pasu ve výšce 3800 m n. m. Trvalo mi to šest hodin a vyjždím sem jako třetí. Nahore ostrý vítr, blesky, déšť, sněžení, hustá mlha, teplota kolem nuly. Jsem durch a snažím si na vršek těla obléci většinu toho, co vezu. Na nohy přidávám jen návleky pod kolena.

Dolů kamenná suť, nesjízdná cesta a ledové brody. Další prochladování už tak prochladlých nohou. Necitím je. Sundávám si ponožky a jedu v promočených botách naboso. Studí to o trochu míň.

Stále šlapu, jen abych nezmrzl. Se špatnými situacemi mám zkušenosti z jiných extrémních akcí i z Aljašky. Vim, že pokud zastavím, situace se ještě zhorší. Dojždím první dva jezdce v pořadí a z druhého pasu sjíždíme už za tmy vpředu sami jen s Jayem Petervarym, budoucím vítězem. Známe se z Aljašky, tempem si vyhovujeme a trávíme pár hodin společně. Ve 23 hodin se odpojuju a jdu bivakovat, chci dodržovat každodenní spánek kolem pěti hodin. Jay pokračuje ještě další tři. Hodně lidí spánek vynechá nebo až přespříliš zkrátí. Některé to ale dožene a během závodu pak zkolabují.

Ráno vyrazím po páté. Netuším, kolik lidí v noci projelo a na kolikáté jsem pozici. Včerejší mnohahodinové prochladnutí a jízda v ledových botách při nízké teplotě mi našťásti prošla bez následků. Další pasy, další sjezdy, v údolích vedro, na kopcích je počasí našťásti rozumnější. Čtvrtý den se v noci dostavuje kašel a divné pocity po těle. Kdyby to bylo po tom prvním divokém dnu a noci, nepřekvapilo by mě to. Teď to ale nechápu. Zrovna mě čekají několikadenní přejezdy ve výškách mezi třemi a čtyřmi tisíci metry. Mám zásadu poslouchat své tělo, teď ale dělám, že ho neslyším. Rozhoduju se pokračovat, i když mám obavu, aby mě to tam nahore nesložilo. Odtud není úniku.

Přestává mi to jet. Nevím, zda je to víc způsobeno nedostatkem jídla a narůstajícím hladem, nebo mým zdravotním stavem. Ráno ukazuje teploměr 2 °C a nabízí k tomu ledové brody a pokračování v mokřých botách. Další ráno minus pět a vše pokryté silnou jinovatkou. V noci jsem klepal kosu. Padám

do údolí, je 40 stupňů, to vedro mě úplně vysálo, a během pár hodin jsem zas nahore. Je opět zima. Ty rozdílů teplot byl veliké a rychlé. Přehřátí a prochladnutí se střídají. Těsně nad zemí se valí černé zlověstné mraky a mezi štíty občas zahřmí. Bojím se deště a bouřky. Jsem skoro ve čtyřech tisících. Místo toho navečer náhle spadne teplota ještě níž a přichází sněhová vánice. Vše strašně rychle. Klepu se, že si nemůžu ani zapnout péřovku, slabé letní kraťasy s návleky pod kolena opět úplně promočené, boty a ponožky ledové od brodění. Ten tělesný termostát z těch změn musí být totálně zmatený. Můj zdravotní stav se kupodivu doteď nezhoršil, co ale nastane nyní, jsem se neodvažoval pomyslet.

Navíc z oblasti se stala jilovitá past a nemohl jsem se hnout. Vše se absolutně zalpilo, včetně kol, která se moc netočila. To minimum vesměs letního oblečení, co mám, mi nabízí v nepříznivém počasí jen dvě varianty, totiž abych stále jel, anebo naopak ležel ve spacáku. Jet ani jít se teď nedalo. A problém, jak se odtud vůbec dostanu, jsem od sunul na ráno. Nejdřív musím přežít noc! Co nejrychleji jsem zabivakoval, i když za normálních okolností bych ještě jel. Tentokrát jsem spal i v péřovce, v dlouhých návlecích na nohy a všechno mokré sušil ve spacácích přímo na sobě. Přestože sněhová bouře přišla v noci ještě dvakrát, spal jsem velice dobře – a hlavně nespěchal se vstáváním. Nebylo proč, na cestách se nejde hnout.

Ráno jsem se cítil po několika všelijakých dnech opět silný a hlavně zdravý. Věděl jsem, že nachlazení je pryč. Je nepochopitelné, jak tělo dokáže v těchto extrémních situacích fungovat a mobilizovat síly. A hory jako by se mi chtěly za ten včerejšek omluvit a ukázaly svou druhou, krásnou tvář. Modrá obloha a slunce nalávaly zpět optimismus a rychle



Cykloturistika č. 7/2018 již v prodeji

Výsledky velké letní soutěže o ceny za 11 000 Kč

Téma

- Gravel bike, cestovatelův ideál?
- Specifické netradiční zámky
- Správná výživa na kole po šedesátce

Zahraníční regiony

- Brennerský hraniční hřeben
- Velká cesta s dětmi Evropou

České regiony

- Palkovické hůrky – beskydský ráj kousek za Ostravou
- K soutoku Dyje s Jevišovkou
- Výletnický pel-mel

Ženy a bicykly

- Vývoj odívání cyklistek

Rozhovor

- Adam Ondra – nejlepší lezec světa si oblíbil skládačku
- Americké dobrodružství se psy

Testy kol

- Specialized Chisel – hliník není mrtev

PŘEDPLATNÉ KDYKOLIV A NA LIBOVOLNÝ POČET VYDÁNÍ

www.Cykloturistika.cz/predplatne



vysušovaly cesty. Vyrazit šlo ale až před desátou. Jen za tuto noc jsem oproti běžnému režimu ztratil skoro sedm hodin. Ale i to jsou tyhle závody, náhody, nečekané situace. Štěstí či smůla. Ale co je štěstí a co smůla, je často relativní. Vše možná vypadalo jako smůla, extrémně špatné počasí, velká ztráta času, ve výsledku to ale bylo štěstí. Beznaděj z předešlé noci se rozplynula a delší vydatnější spánek, který mi zařídil osud, mě dostal zas do hry.

Přebrodil jsem ještě mnoho ledových řek, projel několik bouřek, přejel hodně pasů, tahal těžké kolo po pár metrech do strmých svahů, kam by bylo těžké se dostat i nalehko, či desítky kilometrů po koňských horských stezkách, kde s kolem nešlo ani projít, zažil nespočet krásných i těžkých momentů. Posledních 500 kilometrů jsem jel kvůli prasklému lanku dokonce jen na dva převody, stálo to zase mnoho sil a času navíc a prověřilo mou vůli.

Do cíle jsem dojel šestý, ale vzhledem ke společné jízdě a vzájemné spolupráci dvou závodníků přede mnou, což pravidla zakazují, došlo k jejich diskvalifikaci a já jsem skončil čtvrtý, těsně pod stupni vítězů. Nejsem zklamaný, spíše naopak. Tyhle zá-

vody více než o výsledku jsou o tom, co vám přinese cesta. A mně přinesla opět opravdu hodně. Zažijete odloučenost od lidí. Mnohadenňí samota způsobí daleko intenzivnější vnímání přírody, ale i svých vlastních pocitů, euforie i strachu. A dává svobodu. Příroda se v Kyrgyzstánu měnila s každým stoupaním v závislosti na nadmořské výšce, za každým pasem se otevřely nové výhledy a scenérie. V noci jsem chtěl jezdit co nejméně, abych nepřišel o krásné pasáže trasy. Nedalo se tomu bohužel úplně vyhnout a poslední vysoký a zrovna ten nejdivočejší pas Shamshy jsem překonával dokonce právě v noci z důvodu večerního vyjasnění po celodenním špatném počasí v horách. I to ale mělo ohromné kouzlo. Nevidíte nic kromě kontury vysokých štítů proti jasné obloze a díky tomu vnímáte možná ještě více tu ohromnost a majestátnost hor a cítíte se v těch rozměrech až nicotně. A stísněně uzavření tmou. Nezvykle nefoukal ani vítr a bylo hrobové, až strašidelné ticho a klid.

Tyhle závody nejsou jen velikým poznáním, jsou i ohromnou motivací trénovat a připravovat se, za něčím jít. A pak se snažit podat maximální výkon. Posouvají závodníkům jejich psychickou odolnost a limity. Otevrou

nové obzory. Změní vám žebříček hodnot, pohled na život. Dozvíte se více sami o sobě. Provedou vás nádhernými místy, kam byste se nikdy nevydali. A setkání s pohostinnými domorodci musí ovlivnit snad každého.

Občas mi někdo řekne, že jsem drsný. Není to pravda. Drsní jsou místní lidé. Já tam odtud po pár dnech zmizel do náruče pohodlné civilizace. Ti horští pastevcí v jurtech, často až v nepředstavitelných podmínkách tam ale žijí stále, každý den bez ohledu na to, jaké je počasí, jak nízká je teplota, jak moc fouká vítr či kolik je sněhu. Do civilizace i k doktorovi to mají daleko i několik dnů, pokud vůbec podmínky dovolí se tam odtud dostat. Přesto byli, jak jsem je poznal, šťastní, svobodní, hrdí a ochotní se s vámi o cokoli rozdělit.

Do budoucna se stane tenhle podnik velkou výzvou, byl těžší, než většina účastníků předpokládala. O tom svědčí fakt, že dokončilo jen 27 lidí ze 100, kteří stáli na startu. Organizátorům všech těchto akcí patří poděkování, v tomto kyrgyzském případě Nelsonu Treesovi a jeho kolegům.

Jan Kopka

**Foto: archiv Silk Road Mountain Race
a autor**