



OPĚT PODLEHL
VOLÁNÍ DIVOČINY!

V zajetí
sedmnáctek

HONZA KOPKA



DVA ROKY VYDRŽEL JAN KOPKA BEZ DOBRODRUŽSTVÍ, BEZ VÝZVY V PODOBĚ NĚJAKÉHO EXTRÉMNIHO ZÁVODU. TOTO OBDOBÍ UKONČIL VE FINSKÉM ROVANIEMI, HLAVNÍM MĚSTĚ LAPONSKA. TRASA DLOUHÁ 150 KM PRO NĚJ BYLA – VZHLEDEM K TOMU, JAKÉ MARTYRIUM MUSEL PODSTOUPIT NA ALJAŠCE – SPÍŠE ČASOVKOU, VŠAK JI TAKÉ ZVLÁDL ZA NĚCO MÁLO PŘES SEDMNÁCT HODIN. A TAK NĚJAK DLE OČEKÁVÁNÍ VÍTĚZNĚ. JENŽE TO ZAS TAK JASNĚ BÝT NEMUSELO.



Vyhrát nejdrsnější závod planety totiž znamená dostat se do role favorita všech příštích podobných akcí. A právě s tím musel Honza při odletu počítat. A počítal. Dobrovolně odletěl stát se lounou zvěř, jenže ta nakonec byla lepší honců. Nebylo to ale jediné možné protiventství. Honza byl dva roky mimo závodní scénu, a tak byla otázka, jak se s tím popere jeho tělo, když navíc vzhledem k povinnostem neměl tolik času na trénink, kolik by zřejmě potřeboval. Závod v Rovaniemi tomu čítal „pouze“ 150 kilometrů a Honza o sobě dobře ví (a netají se tím), že první tři dny závodu jsou pro něj kritické, rozjždí se pomaleji. Většinou mu v té době všichni ujedou a on je dožene, až když se jeho diesel prohřeje, chytne rytmus. Navíc při vícedenních podnicích dostane šanci projevít se Honzova značná psychická odolnost. Nevadí mu dlouhé osamění vproštěd noci či obrovské pláne daleko od civilizace, nevadí mu nepohodlí, nevadí mu mnohadenní nepřetržitý záprah, zima, vítr. Jenže v případě Rovaniemi bylo jasné, že závod nepotrvá ani den. Nic se nezdálo být tak jasně nalinkované, jen si to většina z nás nehodlala vůbec připustit. Je to přece TEN Kopka!

Reportáž z místa činu

Zatímco vítězové většiny klání jsou v cíli opěvováni a obletováni, v případě snowbikových dobrodružství jde o vítězství sama nad sebou. Dojet do cíle znamená otevřít dveře foyeru hotelu, v němž sídlí pořadatel. Sotva vrznou panty, zastaví se čas. Následuje přátelský rozhovor, závodník převezme plaketu za odvalu na upomínku (viz úvodní dvoustrana) a tím pro něj vše končí. Se svými soupeři se po závodě většinou ani nepotká, někdy by se totiž hodně načekal.

Logicky tak chybí i někdo, kdo by o vítězi podal podrobnější informaci. Ale s Honzou jsme vždy tak dohodnuti, že se nám ozve. A protože je to kluk svědomitý, nedlouho po jeho vítězství jste mohli na www.iVelo.cz číst o jeho úspěchu řádky psané jím samotným: „Jsem v kanceláři pořadatelů a z jejich počítače konečně píšu zprávu z dojezdu. Závod jsem dokončil jako první po 17 hodinách a 17 minutách dnes (neděle 17. 2.) ráno ve 2.17 hod. V tomto případě vypadá sedmnáctka jako šťastné číslo!“

Jediné zaváhání

Počasí v době startu nebylo ideální – vysoká vlhkost, zatažená obloha, teplota na bodu mrazu, s výstřelem navíc začalo sněžit. Honza chtěl vyčkávat, jenže to vzhledem k jeho renomé chtěl i zbytek pole. „Co ten Kopka udělá?!“ Není vždy výhoda přijet někým s puncem vítěze nejdrsnějšího závodu na světě, po jehož skalpu všichni touží.

A co ten Kopka udělal? Zkušenosti mu velely, že by vzhledem ke sněžení měl být vpředu, snažit se co nejrychleji urazit co největší kus, než se podmínky zhorší a třeba se nebude dát jet. Od startu nasadil vysoké tempo, za chvíli už byl na špici sám. Poté zpomalil na „svůj obvyklý standard“, aby vydržel po mnoho hodin. Zhruba v polovině závodu jej ale jeden soupeř překvapivě dostihl. Zřejmě ale vydal více sil, než měl, protože s Honzou nevydržel déle než sto metrů. Jeho ztráta v cíli činila okolo hodiny a půl.

Rudolf Hronza

Foto: Virginie Meigné a Jan Kopka

Honzo, když jsem se dozvěděl o tvém vítězství, vlastně to se mnou ani nehnu. Nečekal jsem jiný výsledek. Co si o tom myslíš?

„To samé jsem cítil, když jsem odjížděl. Lidí říkali 'Jedeš vyhrát, vid?' Na jednu stranu je to možná vzhledem k tomu, co mám za sebou, pochopitelné, na druhou jsou to ale přece jen jiné akce než maratony. Pořád se odehrávají na polárním kruhu, je tam drsné počasí, které se může měnit. Člověk tam musí vstupovat s úctou k soupeřům, pokorou. Přemíra ambic by jej mohla zahnat do záhuby, a to třeba v případě Aljašky není přehnané. Tady to bylo kratší, ale i tak se může stát spousta věcí. Nejde jen o úraz, ale můžeš přehnat tempo a upadnout do hlubokého vyčerpání.“

Ale soutěživost ve mně samozřejmě je, připravoval jsem se, trénoval – pro výsledek i proto, abych byl schopen vůbec zvládnout případné krizové situace.“

Nepodcenil jsi tedy zřejmě ani výbavu.

„Neměl bys polevit v ničem. Řekneš si třeba, že do checkpointu to už jsou jen čtyři kilometry, jenže to může trvat hodiny! Nic jsem nepodcenil – buzolu, písťalku, provaz, hadřík s benzínem, abych mohl udělat oheň, a spoustu dalších věcí. Hodně lidí jelo více nalahko. V těchto podmínkách to ale není legrace. Mám k přírodě respekt. Kdybych to vezl stokrát zbytečně, je to pořád mnohem lepší než to jednou postrádat.“

Nejsou očekávání okolí svazující?

„Jsou, všichni čekají výsledek, obzvlášť když jedeš na lehčí závod, jakým Rovaniemi je. Jenže právě tam může kdokoliv překva-

pit, není to měsíc na Aljašce, kde rozhoduje víc věcí než fyzika. Pořadatel taky říkal, ty jsi Honza Kopka, přijel jsi vyhrát, hodně kluků se tu na tebe chystá. Moc se mi to nelíbí, vše se posouvá až moc do závodní roviny.“

Děje se snad u těchto dobrodružných podniků něco podobného jako u maratonů, původně čistě amatérských měření sil?

„Neřekl bych. Samozřejmě tu fyzický základ hraje roli a vyhrát chce každý, jsou to těžké závody. Ale rozhoduje tu řada dalších faktorů, třeba zkušenosti, psychická odolnost, odolnost vůči nekomfortu, což hodně supersportovců nemá. Každý si vše musí zajistit sám. A hlavně, nejede se o ceny. Je to jiný směr.“

Zkušenostmi máš jistě na mysli především tlak v pláštích, který vždy vyzdvihuješ.

„Jistě. Povrch se mění, když dokáže odhadovat správný tlak v gumách a měníš ho, získáváš. Po nějaké části závodu tak třeba snadno srovnáš rozdíl ve fyzice.“

A psychika?

„Jsi sám v rozlehlé planině, ve dne, v noci, musíš se kompletně zajistit. Mne to zpočátku deptalo, ale teď si právě tohle užívám snad nejlépe. Všechno si řídím sám. Mám rád společnost, ale prostě někdy potřebuji být sám.“

To se ti v tvém současném pracovním nasazení asi moc nedaří. Dá se říci, že jsi ten závod zařadil tak nějak z potřeby?

„Dá, je to asi pravda. Dva roky jsem nikde nebyl, potřeboval jsem být jen sám se sebou, starat se o sebe, ne o někoho. Když si navíc sáhneš na dno, vyčistiš se o to lépe.“

Něco takového asi při tvých expedicích do Laponska nefunguje – je tam více lidí a nejde o extrém.

„Funguje to částečně. Odpočineš si, jen je to jiný druh relaxace. Chybí extrémní nasazení, ale můžeš naopak sdílet nadšení z nádherné přírody. V zimě se dost mění v závislosti na počasí, takže být tam trávím dva měsíce v roce, vlastně pořád putuju novými místy.“

Dá se Laponsko vnímat jako příprava?

„Dalo by, být před závodem. Pořád ale bylo opačné. Částečně ti tak dá nějaký základ, na kterém je však nutné stavět dál – chybí třeba vysoká intenzita, dlouhodobější pohyb v ní. Já trénoval třeba čtyři hodiny, jen občas šest sedm, ale potřeboval bych zařazovat osm deset hodin. Tělo se vzpouzelo jak delším tréninkům, tak i intenzivnějšímu pohybu. Na závod jsem se připravoval asi tři měsíce, ale ne tak intenzivně, jak jsem si představoval. Ale myslím, že ten finální výkon je ovlivněn nejen fyzikou, ale i psychikou, jak je tělo schopno zátěž akceptovat. Při závodě jsem byl dost překvapený, že to ve mně pořád je. Další a další hodiny přibývaly a mně se pořád jelo dobře.“

Celý závod? Co se dělo, když tě dojel John?

„To byla taková zvláštní situace. Dojel mne, ujeli jsme spolu asi sto metrů a on pak zase zmizel. Já měl na začátku jinou taktiku, vyčkávací, oťuknout si ostatní a podle toho se zachovat. Hned na začátku ve mně ale vzplanuly soutěživé pudy, k tomu mi počasí zavelelo. Věděl jsem, že skútrové cesty nebudou pevné a že kdo projede první, bude mít výhodu. Sníh byl mokrá, taková ta kejda, a mně bylo jasné, že jakýkoliv náskok se bude počítat. Začátek jsem napálil, možná jsem jel i rychleji, než bylo rozumné, ale já chtěl ostatním zmizet z očí, aby nefungoval takový ten včlív instinkt – když tě ostatní vidí, chtějí tě lovit.“

MĚŘENÍ NADMOŘSKÉ VÝŠKY VERZE 2.0



- ⊙ jednoduchá a rychlá obsluha
- ⊙ přehled nejdůležitějších dat současně na displeji
- ⊙ osvětlení displeje



MC 2.0

Nadmořská výška se sporttesterem nebo kadencí

- ⊙ digitální bezdrátový kódovaný přenos
- ⊙ automatická recalibrace nadmořské výšky
- ⊙ okamžité stoupání/klesání
- ⊙ měření zdolaného převýšení
- ⊙ okamžitá teplota vzduchu
- ⊙ jednoduchý způsob nastavení dat
- ⊙ jasné přiřazení funkcí k tlačítkům: cyklistické funkce, nadmořská výška, sporttester nebo kadence
- ⊙ indikátor stavu baterie a uchování dat při její výměně
- ⊙ bezdrátová WL i drátová WR verze*

*Možnost volby mezi sporttesterem nebo kadencí je pouze u bezdrátové verze

Více najdete na
www.vdo-mc2.com
www.progresscycle.cz



Zpráva o tom, jak se žije na polárním kruhu



Všechna místa, kde není přetlak civilizace, mám rád, ať je to kdekoliv. Jednou mi nějaký Fin tam nahoře dost daleko na severu řekl, že stres končí na polárním kruhu, a jelikož Rovaniemi leží na polárním kruhu, je to vlastně taková brána do bezstresové zóny. A je to znát na každém kroku. Už celá Skandinávie obecně na mě působí pohodově.

Na letišti za městem vylézám z letadla po desáté večer, je tu pár aut čekajících na pasažéry letu, místní autobus mě vzhledem ke krabici s kolem s omluvou nevzal. Jinak tu není žádná taxi, nikdo se tu o vás nepřetahuje a nečeká lačně na vaše eura. Volám z bezplatné linky a za chvíli se objevuje usměvavý taxikář. Kolo? Není problém. Sklápí zadní sedačky a pomáhá mi s ním dovnitř. Když jsme na místě, bez řeči vyskakuje z auta a pomáhá mi s krabicí ven, pak k domečku, kde bydím, a potom až do patra. Už ta ochota s úsměvem je pro mě nezvyklá.

Balzám na duši pokračuje i v následujících dnech. Vše je sněhobíle čisté, a to nejen polární krajina všude okolo, ale i samotné městečko. Díky tomu, že tu nesolí ani ničím nespou, jsou ulice, chodníky i hlavní severo-jihní tah opravdu bělouňky bez příměsí špíny, nikde žádná břečka a na autech se nedělají špinavé hroudovité ledové námrazy. Naopak jsou jak z myčky, čistá a vyleštěná od neustále se vířícího sněhu. Působí to idyllicky. Každá ulice, každá výhledová má ještě po každé straně vedle sebe chodník široký jak pro auto, většinou oddělený v létě svodidly nebo travnatým pásem a nyní sněhovou bariérou. Okraje přesně zarovnané, povrch jak zametený smetákem.

Rovaniemi je počtem obyvatel srovnatelné s Jabloncem, kde žijí, působí ale podstatně menším dojmem. Jenže je naopak výrazně větší, rozlohou to je jedno z největších evropských měst. Důvod je jednoduchý, viditelné je jen centrum města, které je malinké a kde se odehrává život. Jsou tu obchody, hotely, bary, úřady, firmy apod. Lidí v téhle části ale moc nežije a většinou jsou zastrkaní ve svých malých dřevěných domcích víc do přírody a tím neviditelní na velké ploše. Takže pár minut od centra už jste zdánlivě uprostřed přírody na perfektně vyčištěné silničce, která je vlastně cyklostezkou vedoucí paralelně v dostatečné vzdálenosti od skutečné silnice, kterou díky tomu nevnímáte a která vás neruší. Tu a tam je kolem do pohádkového prostředí zastrčený domek s bílou čepicí. Kolem všech těchto baráčků je cesta perfektně udržovaná a končí to až po dvaceti kilometrech jízdy přírodou. Pak se cyklostezka velikosti silnice třetí třídy spojí s výhledovou.

Dokonce jsem při večerním tréninku zjistil, že na nich funguje i veřejné osvětlení vlastně jen pro pár lidí někde tam žijících. Dokonce ač vše bylo perfektní a nesněžilo, potkával jsem stroje údržby, které uváděly komunikace a chodníky kombinované s cyklostezkami do ještě ideálnějšího stavu. Sníh nikde nepřekážel, přesto v centru pracovaly nakladače a nákladňáky ho odvážely někam za město. Byl jsem jak v Jiřkově vidění. Žiju v Jablonci, který lze považovat za horské městečko, na takovouhle údržbu je také vybavený, tak mi automaticky v hlavě probíhá srovnání. A Jablonec z toho vůbec nevychází dobře. Určitě to není z neschopnosti, ale spíš kvůli penězům.



I tady se mi nabízí srovnání. Jablonec je určitě výrazně průmyslovější a s menší nezaměstnaností než Rovaniemi, tudíž by měl být i bohatší, tak proč to nejde? Obecně udržet v chodu celý ten sever musí stát Finsko hodně peněz, ale jde to. Co hovoří v náš neprospěch, je evidentně způsob hospodaření a nakládání s veřejnými prostředky. Tečou nejspíš jinam, než by měly.

To není jediné, čeho si člověk na první pohled všimne. Samotní lidé jsou tu v pohodě, a dokonce i teď uprostřed zimy většina z nich používá k přemístování běžná kola – do práce, obchodu, do školy. To jen u nás máme představu, že kolo k zimě nepatří. A svůj názor u nás projevují lidé někdy až dost agresivně. Přitom v Rovaniemi se na stejných cestách potkávají pěší, lidé na kolech, běžkách nebo na odrazecích sáňkách, všichni se respektují, všichni se na sebe usmívají a dávají si přednost. Pokud křížíte ulici, můžete si být jistí, že auto zastaví v uctivé vzdálenosti a ještě vás pozdraví. Kola všichni nechávají na ulici před školou, úřadem, obchodem, nikdo je nezamyká. Jen já navyklý z Česka na potřebnou opatrnost jsem si ho bral do obchodního komplexu k marketu s jídlem, opeřel přímo o kasu. Nebo v hospodě skoro ke stolu. Jenže i tak se na mne vždy obsluha či prodávač jen usmáli a kývli, že vše je v pořádku.

Lidé tu obecně dodržují daná pravidla. Je-li na značce osmdesátka, jedou osmdesát, pokud je na přechodu červená, čekají třeba ve dvě v noci na zelenou, i když není nikde žádné auto, chodec ani policajt v dohledu. A to samé se prý týká dodávání zboží nebo placení faktur. Chtěl bych se někdy takovýchto vztahů dožít i v Česku.

To, co místním naopak z mého pohledu chybí, je hospodský společenský život. V tom jsme zase my Češi naopak o několik stupínků před nimi.

Jan Kopka, Rovaniemi

Takže za to, že tě dojel, mohl přepálený začátek?

„Věděl jsem, že jsem šel za rozumnou hranici, tak jsem potom slevil z tempa a nechal nohy odpočinout. Ale problém byl zřejmě jinde. Závod byl skvěle zajištěný, tam nemohu říci špatné slovo, ale pořadatelé někdy jeli po trase kus před námi a jejich skútry zkyprily povrch. V něm se pak hůř jede, cesta je pomalejší. Já to pak vlastně válcovač a John, pokud se udržel v mé stopě, měl výhodu, jel s třetinovým úsilím. Na pevnějším povrchu jsem mu ujížděl, na kyprém, což byla většina, se mi přibližoval.“

Dojel mne v polovině závodu v nádherných pasážích divoké arktické přírody. Trať se tam kroutila, já se nechal unést, fotil jsem, užíval si. Dost se tu tlačilo. V jednom místě jsem si nebyl jistý, kudy dál. Pokračoval jsem, když to dlouho nikam nevedlo, znejistěl jsem, vyndal GPS. Jenže nade mnou byly stromy, nefungovalo to přesně, ukázalo mi to, že jsem mimo trasu. Začal jsem se vracet – a v tu chvíli jsem potkal Johna. Oba jsme se trochu vyděsili. Ale musel za mnou být kousek bez ohledu na ty mé zastávky.“

Kdo tedy byl dobře?

„On. Vyndal svou GPS, ukázal mi a dodal, že si to pamatuje, že už tu byl loni. Otočil jsem se, šli jsme dál, já svým tempem, nechtěl jsem mu utéct. Když jsme posléze nasedali na kolo, viděl jsem, že má problémy rozjet se. Byl unavený. Znáš to, když ti dojdou síly, pokulhává i technika.“

Znervózňovalo tě, že ho máš za sebou? Mohla to být jen krize.

„O kus dál jsem musel dohustit pláště, změnil se povrch. Když jsem slezl z kola, ťuknula mi do svalu křeč. Pil jsem, protáhl se, pojedl magnezium, prostě zdržel jsem se na tom místě docela dlouho a on přesto pořád nešel. To mne trochu uklidnilo – že to nejspíš nebylo jeho stále vysoké tempo.“

Jaký to je pocit pro favorita závodu, když ho někdo dožene?

„Já jsem věděl, že kdokoliv za mnou pojede určitými místy lehčeji. Zkusil jsem si jet kousek zpátky po své stopě a utvrdil jsem se v tom. Bylo a nebylo to překvapivé. Navíc jsem netušil, jestli to není Johnova taktika. Dojel mne, teď mne bude chvíli štvát jako zvěř, pojede s menším úsilím než já a v závěru mne předstihne. Ale nestalo se tak, evidentně mu opravdu došly síly.“

Kde ses v tom utvrdil?

„Tenhle závod byl specifický teplotou okolo nuly. Je to přesně to počasí, v němž se hodně potíš, snažíš se to odvětrávat a tím riskuješ nachlazení. Já běžně moc

nepiju a nepotím se, ale tady ze mě teklo. Na Aljašce mi šest litrů vydrželo na tři dny, tady jsem si připravil na dva dny tři litry. Jenže spotřeba byla vyšší a já měl v půli závodu pít pryč. Naštěstí bylo perfektní zázemí, tak jsem se na jednom checkpointu krátce po setkání s Johnem zdržel a doplnil si zásoby. Tam jsem ho spatřil podruhé.“

Potkali jste se znovu?

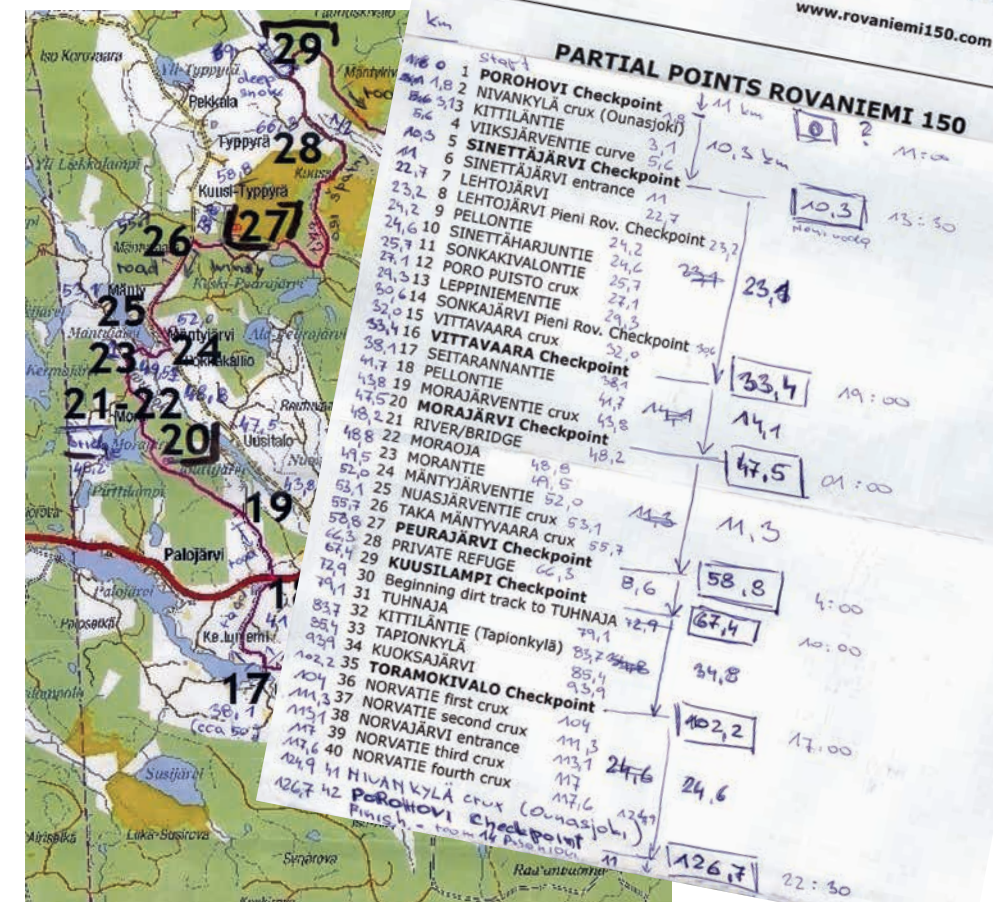
„Ne. Zdržel jsem se tak 15 minut, a když jsem odjížděl, viděl jsem v dáli světlo.“

Předpokládám, že ses pokusil zmizet mu úplně, vlkovi.

„V tu chvíli jsem si říkal, že by se mi hodilo, aby o mně nevěděl. Samozřejmě, mohl se zeptat a lidé z checkpointu by mu to řekli. Ale je to součást taktiky – vypnul jsem čelovku a jel potmě. Cestu jsem spíš tušil, než viděl, bylo to náročné. Stačilo sjet vedle cesty a následoval by pád. S odstupem uznávám, že to byl nerozum – měl jsem na sobě hodně reflexních prvků, musíme je mít, aby nás třeba viděli skútraři, takže jsem stačilo posvítit si a věděl o mně. Taky jsem si pak rozbil hubu a nemohl vylézt ze sněhu. Kdyby John tenhle checkpoint jen projel, byl by za mnou tři čtyři minuty. Neudělal to a možná by to nic nezměnilo, kdyby to udělal. Bylo šest večer a do cíle osm hodin. Během nich chytil skoro hodinu a půl.“

Prozrad ještě něco z taktiky, je to zajímavé.

„Na takovém závodě si každý sahá na dno, takže rozhoduje i psychika. Když třeba jen prolitneš checkpoint, řeknou to tobě. 'On





Honzův snímek z míst, kde ho o něco později dostihl John

I od závodníků, tedy soupeřů?

„Byli jsme na snowbikovém závodě, takže mne znali. Někdo se přišel představit, s někým jsem zapředl řeč já. Byla ale škoda, že byla párty před závodem a ne po něm. To by vše bylo mnohem vstřícnější.“

V cíli jste se tedy vůbec nepotkali?

„Přijel jsem, dal jsem si pivo, dostal pamětní desku. Povíдали jsme si asi hodinu s pořadatelem, ale já byl v mokřem, na hotel jsem to měl osm kilometrů, tak jsem radši jel. Vyspal jsem se, vrátil se tam druhý den a potkal jsem pár lidí z pořadí, kteří zrovna dojížděli. Takže třeba ani nevím, jak to vnímal a prožíval John – a co se tam stalo. Proto já třeba na své akci 1000 mil dělám after party, kde se všichni potkají.“

Není 17 hodin málo na to, aby šlo říci, že jde o extrém?

„Právě tohle byla věc, kvůli které jsem o účasti dlouho přemýšlel. Je to spíš arktický maraton než ultramaraton na dlouhou vzdálenost, boj o přežití. Jenže jak už jsem uvedl – není to něco, co by člověk měl podceňovat třeba jen proto, že na Aljašce jel v tahu delší dobu než 17 hodin. Každopádně můj plán byl jet to na jeden zátah.“

Současně je to ale méně náročná akce, tedy může být masovější, může přilákat běžné maratonce, aby si tenhle typ závodů zkusili.

„Ano, to je přesné. Tenhle závod je takovým extrémkem na zkušenou pro začátečníky. Už jen tím, že pořadatel se snažil minimalizovat rizika, byl zodpovědný. Upozorňoval na mítníky na nebezpečná místa a situace, připravil mapy, checkpointy byly docela hustě rozmístěny, jsou tu silnice, z oblasti je

únik, není to až tak daleko k civilizaci. Já tím byl zpočátku zklamaný, u mých expedic se tomu snažím vyhnout, ale jako pořadatel mu rozumím. A byli tu lidé, co si to chtěli zkusit, aby příští rok odjel na Aljašku s aspoň nějakými zkušenostmi.“

Nehlásí se i tobě někdo do Laponska s účelem, že si to chce zkusit, naučit se od tebe a pak jet závodit?

„Pavel Richter, co byl na Aljašce druhý, se mnou byl dvakrát v Laponsku, ale dopředu mi to neprozradil. Bylo však vidět, že si v Laponsku hodně věcí zkoušel, bivakoval venku a podobně.“

Nemládeme, ale v tomto případě není vyšší věk až tak nevýhodou, je to tak?

„No, nevím, jestli padesátka je nějakou výhodou!“

A já pořád žiju v domněni, že ti je lehce přes čtyřicet.

„Díky! Vlastně je mi lehce přes čtyřicet, jak se to vezme.“

Zkusím to jinak. Tenhle typ závodů nevyžaduje rychlost, spíš vytrvalost, vzhledem k tomu může být delší „tréninková historie“ výhodou.

„Ano. Tyhle závody naštěstí nejsou o rychlosti. Můj problém je ale ten, že se rozjíždím po třech dnech, ty protřím a všichni mi odjedou, tady to bylo na celý den. Tělo se s tím ale překvapivě dobře vyrovnalo. Bylo to i tím, že jsem odletěl na závod o tři dny dříve a snažil se tam trénovat, být denně šest hodin na kole. Jezdilo se mi dobře, což mě paradoxně trápilo

– když se mi před závodem jezdí dobře, není to pro mne dobrý signál.“

Láká tě ještě Aljaška, absolvovat to celé znovu? Třeba aspoň nezávodně, prostě tam jen vyrazit a dokázat si to znovu sám sobě.

„Tak to nejde, to bych nedejel. Člověk by neměl proč se trápit, nic by tě nepřimělo zůstat a bojovat. Motivace závodu je důležitá. Až k němu je přidruženo nadšení z přírody.“

Tohle moc nechápu – nejde o slávu, o peníze, o rekord. Jedeš si to dokázat sám sobě jak při závodě, tak když tam budeš sám.

„Těže se to vysvětluje. Už jsem o tom přemýšlel víckrát. Ač to není to hlavní, určitá soutěživost ve mně pořád je. Při závodě si nastavíš tvrdší disciplínu, nespíš osm hodin, ale čtyři. Pomáhá ti i to, že tam nejsi sám, že vidíš, že ostatní to zvládají, tak proč ne ty. Stejně tak si říkáš, že kdyby se opravdu něco stalo, je šance, že tě někdo najde. Špatně se to pojmenovává, ale je to velký rozdíl.“

Nenarážíš na to třeba při pořádání tvého závodu 1000 mil, že ti někdo řekne: nebudu ti platit, pojedu sám?

„Přímou na to nenarazím, mně to nemusí říkat, ale odpověděl bych: Proč ne, ale upozorňuju tě, že to neobjedeš. Dvakrát třikrát potáhneš kolo bahnem a skončíš. Když jsem se ptal lidí v cíli na něco podobného, tak i když přijeli poslední, řekli mi, že pro ně byla důležitá i sounáležitost.“

Honzo, díky za rozhovor!

Rudolf Hronza