



Odskočení z kanceláře

Na podzim loňského roku mi přišla pozvánka od pořadatele Nelsona Treese, s nímž se znám z Kyrgyzstánu. „Připravujeme na únor nový extrém, v Maroku, nechceš přijet?“ Což o to, chci, ale zimu mám plnou akcí. A samozřejmě potřebná administrativa a běžná kancelářská práce. S těžkým srdcem odmítám. Jenže...



Nelson mi napíše, že rozumí, ale že mi podrží místo na startu, kdyby to náhodou vyšlo. Nelson mě totiž zná, ví, že mě zajímají hlavně první ročníky. Touhle vstřícnou odpovědí mě problému rozhodování ani trochu nezbavil. Měl jsem to v sobě už vyřešené a teď je to zpět.

Chci za dobrodružstvím. Chci na chvíli uniknout kanceláři, i když ona mi to po návratu dá sežrat. Ve startovní listině je i plno kluků, které znám z Aljašky, Kyrgyzstánu či jiných závodů ze světa. Navíc mám letos v pro mě symbolickém roce 2020

plno jubileí (mimo jiné rok 2020 = 20 let běžné cyklistiky + 20 let té extrémní = 40 let závodění) a kromě svých tuzemských 1000 miles (letos ale 2020 mil) nic v plánu, tak přece nebudu sedět doma! Oslavím to novým extrémkem a užiju si ho! Nějak to pak vše doženu... Pět dnů před závodem potvrzuji, že přijedu.

Rychlé doočkování, překotné přípravy a 15. února stojím na startovní čáře v Marrákeši s další téměř dvoustovkou účastníků ze všech konců světa. Od Nového roku jsem jel jen několik tříhodinových a jednu 5,5hodinovou vyjíždku, takže trénink



nemám téměř žádný. A ani jsem toho moc nenaspal. Víím, že se nesmím nechat strhnout k závodění, jet spíš na pohodu a podle pocitu. Komukoli to řeknu, nikdo mi nevěří. A já sám vlastně ani nevím, jestli to dokážu.

Start je zběsilý. Prvních 30 km vede po silnici a letí se čtyřicítkou, jako by tam měl být cíl. Někteří dokonce na naložených kolech nastupují a zmitají se v protivětru, aby z balíku ještě ujeli. Přitom na tohle mají téměř 1200 km!

Na 60. kilometru přichází první problém. Rozlétly se mi zipy na rámové brašně. Co s věcmi? Kde je vězt? Cpu vše nějak do zadní. To samozřejmě přinese následné problémy. Uchycení přetížené zadní brašny časem také nevydrží, navíc kdykoli něco potřebuju, musím vyndat vše, abych se k hledanému dostal, a pak to zas nabalit zpět. To stojí dost času pořád dokola. Jen teď jsem ztratil 50 minut a kontakt se špicí. Ale vlastně to bylo dobře, nechci přece závodit. A to ještě netuším, že problémů budu řešit víc jak za těch 20 let.

Kolem 110. km je nejvyšší bod celého závodu – 2600 m n. m. Nahoru nekonečný mnohahodinový kopec, kde i přes superlehké převody musím občas tlačít. Dolů ještě nekonečnější chůze s kolem po kamenité nesjízdné cestě.

Prvních 123 km nám i přes velice svižný začátek po asfaltu trvá deset hodin, průměrná rychlost dosahuje 12 km/h. Světlo je tu od půl osmé ráno do půl osmé večer, tedy 12 hodin tma. Pokud budete věnovat spánku čtyři hodiny denně, budete osm hodin muset fungovat na čelovku. Hned první noc ukázala, že to nebude nic snadného. Práší se a tmavá hlína světlo pohlcuje. Navíc kopce nahoru jsou náročné a dolů



také, strmé a kamenité. Mijím jednoho gravel bikera za druhým, jak podle cesty ve světle čelovek opravují defekty. Na startu se objevily snad všechny druhy kol – hardtaily, celoodpružené biky, dokonce i „tří-palcovky“, ale z 80 procent to byly gravel biky. Je to velká móda, ale nejsou vhodné na všechno. I když tu jsou chvílemi ve výhodě, celkově se sem určitě nehodí. To v cíli uznali i jejich majitelé. V některých úsecích je to na nich až nebezpečné.

Přišla 22. hodina, jede se mi dobře a jsem poměrně v popředí, ale zastavuji a rozdělávám bivak. Trošku se do toho nutím, přesto plním své předsevzetí, že v noci budu regulérně spát. Trvalo mi den, než jsem dokázal v hlavě nastavit ten nezávodní režim. Díky tomu jsem si to opravdu užil na maximum a ověřil si, že tohle pojetí má také hodně do sebe. Vlastně jsem to věděl, jen jsem to konečně zrealizoval. To, že nejedu na výsledek, se projevovalo hlavně v psychické pohodě. Jestliže závodíte, jste v permanentním časovém stresu. Když rozbalujete nebo balíte bivak, máte pocit, že vám to strašně trvá, že soupeři to zvládnou rychleji. Stále řešíte, jestli jste náhodou nespali moc dlouho. Když něco opravujete, jste ve stresu, že ztrácíte čas oproti ostatním. Když čekáte někde na jídlo, opět jste nervózní. Něco si vyfotit je už úplně nepřípustné, což já vlastně dělal vždy, i když jsem jel na výsledek. Deptá vás prostě jakékoli zdržení. A tomu se nikdy nevyhnete. Když sečtete po závodě všechny ty nucené přestávky, nejsou to minuty nebo hodiny, může to dát úplně snadno i více jak den.

Výsledek závisí hodně na vaší fyzičce, na tom, jak málo či moc toho vezete, kolik hodin spíte, ale možná nejvíc právě na minimalizaci těchhle ztrátových časů. Já jsem nyní neřešil, jestli si přidám jídlo a budu muset déle čekat. Ani mě nerozhodily opravy, a že jich bylo tentokrát nějak hodně. Ne že bych se flákal. V noci jsem sice spal luxusních šest až sedm hodin, poslední noc dokonce více jak osm, ale přes den jsem se snažil jezdit svižně. Díky delšímu spánku jsem neprožil ani jednu fyzickou krizi, ale hlavně trasa byla postavená tak zajímavě, že by mi bylo líto projet plno částí v noci a nemoci je vidět a obdivovat. A že toho bylo k vidění hodně.

Trasa vedla po cestách, kterými by vás nenapadlo se vydat, pohořími Atlas i Antiatlas, jež sama o sobě skýtají nádherné přírodní scenérie. Překonáváte hluboká údolí a vyschlá řečiště, sjíždíte po pěšinách vytesaných ve skále někam strašně hluboko do oázy s kamenou vesničkou a pak mezi skalami hlubokými kaňony a připadáte si

jak v Tibetu. Pak zas šplháte až do nebe po snad několik staletí staré ručně stavěné cestě, kudy již mnoho desetiletí nikdo kvůli spadlým kamenným mostům neprojel. Každý z nás musel s kolem na zádech slézt nějak dolů, dát se přes řečiště a zas vylézt nahoru na druhou stranu. Projíždí se ruinami opuštěných hliněných vesnic, oblastmi jak z filmů Indiana Jones i nekonečnými pouštěmi či rudými skalami jak v americkém národním parku Arches.

Někdy cesta vede po dost ostrých kamenech, proto jsem asi ve třetině závodu roztrhal z boku nedlouho po sobě oba bezdušové pláště. Byla to moje chyba, nejel jsem moc šetrně, navíc jsem bohužel zvolil příliš lehké modely. Ty opravy mě staly spoustu času, ale hlavně jsem musel použít jediné dvě náhradní duše. Od této chvíle tedy pokračuju bez rezervy. Bezdušáky s „mlíkem“ uvnitř jsou mnohem méně náchylné na defekt, vlastně si většinou často ani nevšimnete, že jste plášť propíchli. Teď naopak s dušemi stačí střípek nebo jakýkoli ostrý kamínek a defekt je hned tady. A přitom velkou část trasy nejedete jen po ostrých kamínkách, ale přímo po skalnatém podloží či „bugrech“ jak hrom, které se pod kolem protočí a velice snadno plášť rozseknou i s duší, zvláště když už není v nejlepší kondici. A zůstanete viset daleko od pomoci uprostřed ničeho.

Od té chvíle proto jedu hodně opatrně a pečlivě vybírám stopu. Ono ale není moc z čeho vybírat, a tak mi nezbyvá než věřit. Projíždím i oblastmi kaktusů a bodavých keřů, takže jsem se defektu stejně nevyhnul, z gumy tahám ostré trny. Naštěstí jde duše zalepit. Teprve po dni a půl jsem v nějaké vesnici sehnal dvě duše jako rezervy. Sice šestadvacítka, mám

ale ozkoušeno, že do devěťadvacítek se natáhnou. Vzhledem k tomu povrchu lehké gumy vydržely hrozně moc, bylo až neuvěřitelné, že mě nakonec dovezly do cíle.

Z dalších závažných problémů to byla prasklá osa v zadním kole a ulomení celého ořechu s jedenáctikolem. I to jsem řešil nakonec jen provizorně pouhým nastrčením zpět do náboje a stažením upínákem do rámu kola. I to nějak vydrželo víc jak 700 km až do finišu. Šutrem proražená 1,5litrová láhev, kterou jsem vezl zespoda rámu, by se zdálo už jen jako drobnost, ale uprostřed pouště je leccos jinak. Na poměrně dlouhý dojezd v dost velkém vedru mi zůstalo jen něco přes litr tekutin. Po zajištění nové lahve se mi nakonec pro jistotu ulomil celý držák... Minimálně tři litry vody ale vézt nějak musíte. Nakonec i Maročani ohodnotili, jak perfektně mám na konci závodu



kdy 15.–22. února
kde Maroko
start/cíl Marrakés/Agadir
co bikepackingový závod bez podpory, tři kontrolní průjezdní body
kdo jednotlivci nebo páry
délka 1145 km
převýšení 20 000 m
<https://atlasmountainrace.cc>

po kole vše různě připevněné řemeny, gumami a provázky. Nevyhnul se mi ani přetržený řetěz a zkolaboval computer, což byl můj hlavní pomocník pro odhady, jak dlouho mi bude ještě trvat, než dorazím do místa možného doplnění vody či jídla. Při časté pomalé jízdě a tahání kola se špatně odhaduje ujetá vzdálenost. Čas utíká vždy rychleji než kilometry.

Jídlo zde nemusí být také snadná záležitost. Pokud vám někde uvaří, budou to vždy vejce na různý způsob a pokaždé to místní nazvou berberská omeleta. (Pozn.: Berbeři jsou původní obyvatelé Maroka.) Když to nastalo poprvé, byl jsem nadšen a z hladu si dal tři porce z celkem deseti vajec. I pak jsem si sice dával až tři porce, ale už ne s takovou radostí. Pokud si potřebujete vzít něco na cestu, dají vám opět vejce – uvařená natvrdo. Vejce mám rád, ale po neu-

stálém nácívání vyhladovělého těla takovým množstvím po dobu šesti dnů už to tak moc nechutnalo.

Občas ve vesnici narazíte na obchůdek se základními potravinami, takže vaječnou dietu jsem kombinoval s rybičkami z konzerv a občas i s jogurty či sýrem. Trasa vás provede i dvěma městečky, kde se můžete ubytovat v „hotelu“ (podobu odpovídá odlehlosti) nebo guesthousu, ale hlavně se najíst něčeho jiného než jen vajec. Před druhým městečkem jsme se zrovna během západu slunce sjeli s fajn Francouzem Yannem a zastavili se na dobrou večeři. Poté ještě dorazili jeho kamarád Pierre a po něm sympaták z Bavorska. Na trase se rád pohybuju sám, ale tady jsme si všichni beze spěchu užili vzájemnou společnost, příjemnou atmosféru městečka a dobré jídlo. Dal jsem si velblouda s kuskusem. I to je výhoda pohodovějšího pojetí těchto závodů.

Po výborné večeři se každý zas ponořil do svého režimu. Bavorák vyrazil dál do noci, Francouzi zůstali v nějakém hotelu a já zabíval jsem za městem. Vlastně svým pojetím, tedy delším spánkem a rychlejší jízdou, jsem se pohyboval napříč startovním polem a poznal hodně účastníků. Již druhý den jsem potkával lidi, co vynechali spánek a motali se po trase a připomínali spíš zombie než závodníky. Přesto někteří z nich tímhle pojetím i s nevýraznou kondicí obsadili poměrně dobré pozice.



Potkávám se i s kamarádem z Aljašky, Kanadanem R. Jajem. Rozbil přehazovačku a tlačil celou noc. A bude pokračovat ještě celý den, další noc a další den. Celkem 150 km do městečka, kde mu teprve dokázali pomoci. Komentoval to jen tím, že při závodech přes Aljašku se s kolem často chodí daleko víc a v daleko horších podmínkách. Tady ho prý jen mrzelo, že se mohl krásně svést.

Narážel jsem i na lidi, kteří si ani neuměli opravit roztržený řetěz nebo neměli základní nářadí na opravu. Někteří kvůli váze nevezli ani spacák, jen hliníkovou termofólii a lehký bivačovací vak. A to tady může být v noci teplota kolem nuly. Uvědomuju si, že pokud jsem obsazoval přední příčky, bylo to u zimních nebo drsnějších závodů, kde si tohle nikdo nedovolil a všichni byli plně vybaveni hlavně na to, aby přežili. Jenže já toho za 20 let zažil moc a vím, jak snadno a co všechno se může stát. Moje zkušenosti mi paradoxně přitěžují a už nikdy mi nedovolí jet pod hranici potřebné výbavy. Za ta léta mám už vybudovanou pokoru a respekt k přírodě. I tady jedu s věcmi tak trochu na jis-



totu a stejně tak pokud je to možná s nějakou rezervou jídla a pití. Vždy se může stát, že někde z jakýchkoli důvodů zůstanete viset, bez signálu, bez pomoci, a budete muset přežít minimálně den v poušti ve spalujícím vedru a stejně tak studenou noc v ledovém větru. Čím dál víc se držím hesla bezpečnost především a šťastný návrat domů. A už se mi to několikrát vyplatilo. Ti s nejvyššími ambicemi to mají postavené jinak, výbava je kvůli váze často pod limitem a jídlo a pití mají jen tak tak, aby vydrželi do dalšího místa doplnění. Výrazně tím snižují váhu a díky tomu jsou rychlejší. A komplikace si prostě nepřipouští. Dokáží nespát a jsou na tom fyzicky velice dobře.

Pokud chcete vyhrávat, jinak se to dnes pojmout nedá. Vítěz Francouz Sofian Eshl například spal za čtyři dny jen dvě hodiny a patnáct minut. Sluší se ovšem říct, že i všichni ostatní, ať ti vpředu nebo ti vzadu, podávají celou dobu srdatý výkon.

Do cíle dojelo 120 účastníků z téměř 200, což je poměrně dost. V Kyrgyzstánu to bylo před dvěma lety jen 21 ze 100.

Atlas mountain race je skutečný bikepackingový závod vhodný nejen pro ostřílené borce, ale i pro ty, kteří chtějí s tímto druhem akčního dobrodružství začít. Není sice vůbec snadný, je ale velice přátelský. Podnebí je stabilní a suché, žádný déšť, a dokonce ani rosa po ránu. Teploty příjemné přes den, vzhledem k nadmořské výšce 1000–2000 m většinou 15–25 °C, jen v údolích občas ke 30 °C a i v noci se pohybuji v plusových hodnotách, výjimečně kolem nuly. Na jedovaté hady a pavouky je ještě poměrně chladno a nehrozí ani další nebezpečná zvířata. Místní lidé jsou velice milí a v případě nesnázi vám rádi pomohou. Což jsem si ověřil na vlastní kůži. Maroko je sice africká země, ale s výrazným evropským vlivem a poměrně čistá.

Svou délkou necelých 1200 km patří závod mezi ty kratší. A pořadatel vám to také ulehčí a poskytne vám základní informace k trase, její profil i itinerář, takže podle toho dokážete odhadovat a plánovat doplňování jídla, pití, spaní a podobně. To je velká pomoc proti počátkům těchto závodů bez zabezpečení, které jsem absolvoval před mnoha lety. O trase nevěděl nikdo nic a byla to velká improvizace a holá pionýrstina.

V tomto prvním ročníku startovalo v Maroku i pět Čechů a jeden Slovák, většina patří do komunity 1000 miles adventure. Jako nejlepší z našich se umístil Aleš Zavoral na skvělém 14. místě. A Jan Kopka dojel kdesi v pořadí, přes všechny technické obtíže nadmíru spokojený.

Jan Kopka
Foto: Nils Laengner a autor