

ROZHOVOR S JANEM KOPKOU

Rozhovor vznikl den před Honzovým odletem na závod v Kyrgyzstánu, kde ho čekalo 1700 kilometrů na kole v nadmořské výšce 3000 – 4000 m n. m. bez jakékoliv podpory na trati. V údolích se teplota vyšplhává až k 30 stupňům, vysoko v sedlech bude mráz a sníh. Stejně jako hrdina filmu The Frozen Road volí Honza jako dopravní prostředek jízdní kolo.



V Kyrgyzstánu tě zřejmě čekají pěkné horké chvíle, ale máš za sebou i řadu zimních putování. Tomu koneckonců odpovídá i název tvj první knihy Cesty neblem a sněhem. Co snášíš lépe, mráz nebo horko?

Pravděpodobně lépe snáším zimu. Jel jsem třeba závod s plným zatížením v Austrálii, kde bylo i 50 až 60 stupňů na slunci a organismus to překvapivě dobře snesl. Ale proti zimě se dá snáz bojovat. Každý někde máme limit, pod který už to nejde. Na Aljašce jsem zažil týden, kdy teploty padaly pod 40 stupňů mrazu a fungoval jsem.

Do jakých zasněžených krajín už ses s kolem podíval?

Byla to Aljaška a sever Skandinávie, Laponsko. Ono nejde jen o to, kam by se člověk chtěl podívat, ale aby se mohl na kole pohybovat krajinou, je třeba, aby v té oblasti byly aspoň trochu nějaké cesty, i když třeba málo používané. Někdy nastanou podmínky, že je sníh ufovaný a utážený mrazem tak, že se dá jet mimo cesty otevřeným terénem a to je pro sněžného bika největší požitek.

Je kolo vhodný dopravní prostředek? Nebylo by lepší jen na lyžích nebo jít pěšky?

Třeba ten závod na Aljašce má 1800 km a já jsem celkem 300 km tlačil, z toho 150 km v kuse. Ale to je závod, kterého se účastní cyklisti, lyžaři a běžci a skoro vždy vyhrává cyklista. V podmínkách, kde aspoň občas nějaká cesta je, je to pořád nejrychlejší způsob přepravy. Za den jsem schopen urazit v průměru 50 i 60 km, kdežto běžec na lyžích, když jsou podmínky ideální, tak s těžkými a saněmi uběhne třeba 20 – 30 km. Ale pak jsou chvíle, kdy těžké kolo, naložené jídlem, vodou, bivačovacím vybavením, oblečením, táhnu hlubokým sněhem a potom těm běžcům závidím a mám chuť tam to kolo zahodit.

Kolik váží takové plně naložené kolo na zimní závod?

Se základním vybavením zhruba 40 kg. A k tomu ještě jídlo a voda. Třeba na Aljašce jsem vozil 6 litrů. Tu vozím v camelbagu pod bundou, aby nezmrzla. Všude je sice spousta sněhu na rozpouštění, ale to trvá dlouho a ne všude jde zastavit a vařit si vodu.

Popiš nám, v čem se liší vybavení do arktických podmínek od vybavení na běžnou cyklistiku.

Na všechny závody bez podpory, na zimní i na letní, je to skoro stejné. Na zimu je samozřejmě potřeba kolo se silnými pláštěmi, tzv. snowbike. Ale jinak jsou potřeba brašny. Ideální jsou ty závěsné, ne ty, které se dávají na nosič, protože nosič časem může prasknout, popruhy drží. Dneska je to móda, ale dřív jsme si všechno museli vyrábět, brašny si šít doma. Vždycky mám s sebou základní léky, potom věci na přežití – hadřík napuštěný benzinem, abych mohl kdykoliv z něčeho rozdělat oheň, nůž, buzolu, abych v mlze dokázal držet směr, provaz – protože někdy jsou cesty ledovaté a prudký svah s kolem nejde vylézt, takže se dostanu nahoru bez něj a kolo za sebou vytáhnou na provaze. Všechno to vychází z několikaletých zkušeností.

Náhradní oblečení skoro nevozím, pořád je to závod, takže abych byl nejrychlejší, musím být co nejlehčí. Jsou závodníci, kteří jezdí skoro s ničím, to já bych nedokázal. Ale mám navíc maximálně jedno triko, čepici,



rukavice. Takže když se člověk namočí, tak je to vážně problém.

Na spaní vozím dva různé spacáky, slabší a silnější, abych se vyspal venku v záhrabu a třeba i ve srubu. Potom mám karimatku a bivačovací pytel. Stan nevozím, ten je moc těžký.

Jaké cesty osudu tě dovedly až k takovým extrémním výpravám?

Původně jsem se věnoval sjezdovému lyžování, vrcholově silniční i horské cyklistice, ale já vlastně celý život nemám naplánovaný a jedu podle pocitu, ve všem, i v tréninku. Když jsem měl pocit, že to nejede a jsem unavený, tak jsem odpočíval. Samozřejmě na vrcholové úrovni jsme měli nějaké



tréninkové plány a ty bylo třeba plnit. Ale z lyží mě to vždycky táhlo víc na kolo. Bavilo mě trénovat a baví doteď, ale po deseti letech tréninkového drilu jsem měl chuť vyzkoušet i něco dalšího a objevil jsem závody tohoto typu. Tenkrát těch příležitostí nebylo tolik a nebylo to tak rozšířené, byli jsme takoví pionýři toho sportu a to bylo na tom to pěkné. Tyhle závody nejsou jen sportovní počin, je to objevování nové dimenze cyklistiky, sebepoznání, improvizace, je to mnohem komplexnější zážitek.

Co je na tom to nejhezčí?

Ta obrovská svoboda a ten přirozený způsob žít. Že je to jako dřív, kdy člověk neměl jiné starosti než se někde dostat a sehnat něco k jídlu. Často také setkávání s „domorodci“, kteří žijí někde, kde vůbec nemůžeme pochopit, jak zde mohou přežít, ale oni jsou tam šťastní a možná i šťastnější než my s naším životním stylem. Ten kontrast člověka skoro obráceně naruby. A navíc zjistíte, že k životu potřebujete jen pár věcí, jen to, co uvezete na kole. A že bez těch věcí jste vlastně šťastnější, protože ty nám berou svobodu a čas. O každou věc se musíme

starat, když se rozbije, tak koupit novou. A tady najednou máte 24 hodin denně jen pro sebe a svoje myšlenky.

Jezdí s tebou na kole tvoje rodina? Strhl jsi k podobným aktivitám někoho dalšího?

Moje partnerka k tomu má hodně blízko, často sbalíme kola a odletíme prozkoumávat vzdálený kout světa. A většinou za mnou přiletí po závodě a zůstaneme delší dobu, abych si mohl to místo takzvaně docestovat. Protože při závodě není moc čas se zdržovat a mě mockrát mrzí, že potkám zajímavé lidi a nemůžu s nimi strávit víc času. Záměrně si vybíráme co nejméně civilizovaná místa, kde je ten život ještě tak trochu primitivnější. A jestli jsem někoho strhl? Podařilo se mi před 8 lety založit závod Tisíc mil, což je podobný závod, bez zabezpečení, sice u nás, v poměrně obydlené krajině, ale i tak se nám povedlo vymyslet trasu tak, aby závodníci i trochu trpěli tím osaměním, zažili tu svobodu, to vyčerpání a čím dál tím víc lidí pochopilo smysl toho závodu a vrací se každý rok a to mě těší.

Text Jana Ryantová
Rozhovor vyšel ve SNOW 110

Ochutnejte 4 speciality ZE ZEMÍ NAŠICH FILMŮ

SHNILÉ ŽRALOČÍ MASO Z ISLANDU

Jako hodně aromatický a uzrálý sýr chutná islandská pochoutka Hákarl vyrobená z masa žraloka. Přípravuje se poněkud podivuhodným způsobem, a to uložením žraločího masa bez hlavy a vnitřností pod zem, kde zůstane klidně i několik měsíců. Díky této stovky let staré metodě se zbaví jedovaté močoviny a je vhodné k požívání.

BALKÁNSKÁ KÁVA Z DŽEZVY

Není tajemstvím, že káva připravená v džezvě je tradičním a nejstarším způsobem přípravy kávy v mnoha zemích – od Balkánu, přes Turecko, země Blízkého východu, Kavkazu ale třeba i severní Afriky. Oblast přípravy tedy kopíruje region, ve kterém s přípravou kávy začali ještě před jejím objevením zbytkem světa. Jedná se vlastně o docela jednoduchý proces – do džezvy vložíte několik lžiček kávy, ta se zalije vodou a následně ji přivedete nad plamenem pod bod varu – k tzv. vzkypění. Káva určená do džezvy musí být velmi jemně mletá – pulverizovaná. Je ještě jemnější umletá, než co odpovídá kávě určené pro přípravu espressa.

JIHOAMERICKÉ CEVICHE

Že vás neláká syrová ryba? Tak to jste ještě neokusili jihoamerickou specialitu ceviche. Ta se připravuje právě z malých kousků syrových ryb marinovaných ve šťávě z citrusů,

cibule a chilli. Právě kyselina citronová obsažená v citrusech zajistí, že v mase proběhne denaturace a stane se požitelnějším. Jakoliv jídlo nevypadá lákavě, jeho skvělá chuť vás nadchne.

DOBROTY Z GRÓNSKA

Zajímavé speciality je možné ochutnat i v Grónsku, zeleninu ale nečekejte. Namátkou můžeme zmínit Salát ze sobích žaludků, uzené velrybí maso či velrybí kůže a tuk. Aktuálně je ale eskymácká kuchyně ovlivněna zejména tou kanadskou a dánskou. Dost populární je zde také alkohol.



 HedvabnaStezka.cz
cestovatelský portál

Další články o etnokuchyni a zajímavé recepty z celého světa najdete na nejčtenějším cestovatelském portálu HedvabnaStezka.cz