

VÍTĚZNÝ COMEBACK

O Honzovi Kopkovi jsme v posledních letech byli zvyklí slyšet hlavně jako o organizátorovi Závodu přes Česko-Slovensko 1000 miles Adventure, na ostatní – vyjma laponských kempů – nezbývalo kvůli pořadatelské náročnosti tolik času, kolik by si přál. Hlavně na dobrodružné výpravy mimo civilizaci, na něž byl zvyklý, které ho naplňovaly, kam ho srdce táhlo. Letos se ale Honza zase vrátil a jako bonus k samotnému návratu v laponském Rovaniemi ovládl závod na 300 kilometrů.



Honzo, co byl impulz, že ses zase vrátil zpět na závody?

„Já vlastně nezávodil kvůli vyčerpání od roku 2011, kdy jsem začal pořádat Závod přes Česko-Slovensko 1000 miles Adventure. Ale občas musím být jen sám se sebou a utéct do země bez signálu a dosahu civilizace. A závodění mi také chybí. A tak tyhle dvě věci někdy spojím a vyrazím někam do arktické oblasti, země sněhu a ledu. V roce 2013 to byl závod v Rovaniemi, město na polárním kruhu ve finské části Laponska, o rok později jsem opět závodil přes Aljašku na Iditarodu a nyní jsem se vrátil do Rovaniemi na novou, delší verzi na 300 kilometrů.“

Budu trochu netaktní, ale je ti přes padesát. Baví tě ještě závodit?

„Baví mě hodně věcí, jezdit na kole jen tak a užívat si, ale i závodit. Závod je skvělá motivace pro systematický trénink a přípravu. Pokud by tam nebyl ten cíl, často by třeba zvítězila lenost anebo by člověk nevyjel kvůli špatnému počasí. A při samotném závodě rosteš výkonnostně – je to nejlepší trénink, který tě udržuje v dobré kondici.“

V tomhle věku stále dokážeš porážet mladé, byť na specifických závodech.

„To si sám neumím vysvětlit. Vždyt na startu stojí až o dvě generace mladší závodníci. A nerozumím tomu ani ne tak až kvůli věku, ale spíš že nemám dostatek času na trénink. V zimě organizuju pro lidi campy sněžného bikování a expedice za polární kruh a v létě „míle“. Takže vždy jen chvíli jezdím na kole a pak dlouhá přestávka. Do formy se vlastně vůbec nedostávám. Jediné období, kdy můžu šlapat trochu víc, je podzim a začátek zimy. Proto jediné závody, na které se můžu aspoň trochu připravit, jsou ty zimní. A ty jsou většinou o fyzice i hlavě, ale také hodně o zkušenostech a odhadu. Tady vše záročím.“

Jsi tedy aktuálně víc organizátor, nebo závodník?

„Bytostně jsem víc závodník, i když mi na to bohužel nezbývá čas. Organizátor jsem jen proto, že to samé, co zažívám já tam někde ve světě, chci zprostředkovat lidem tady. A také z naivity, že organizace bude snazší a časově ne tak náročná...“

Jak ti šlo balení a vůbec příprava na akci? Měl jsi vše ještě dostatečně v paměti?

„Balení proběhlo bez problémů. Sice nezávodím, ale pořádám vždy v březnu a dubnu pro lidi expedice na 400 či 500 kilometrů za polárním kruhem na fatbích právě v Laponsku. Takže v balení do těchhle podmínek a vybalování jsem vlastně furt.“

A co trénink, přizpůsoboval jsi ho nějak?

„Samozřejmě je to nyní úplně jiné a těžší, než když jsem celé léto víkend co víkend závodil po maratonech. Po sezoně jsem si dal lehčích 14 dnů a v listopadu začal ultratravtrvalecký trénink z velice solidního základu. Nyní si v létě na kolo v podstatě dva a půl měsíce bohužel nesednu kvůli „mílím“. A v listopadu začínám z úplně nuly, a to již několikaleté. Pomalu najíždím kiláky a v únoru se snažím být na tom aspoň trochu dobře.“

Fatbiků přibýlo, jejich kvalita šla nahoru. Měnils něco na svém kole?

„Fatbiků je opravdu všude moc. Některé záležitosti se dnes již konstrukčně řeší jinak. Nicméně funkčně se kola už neposunula. Takže jsem jel na svém kole ještě z pionýrských dob, které jsme vyvíjeli společně s Duratecem. Na startu se objevily třeba i celokarbonové speciály s hmotností výrazně pod deset kilogramů, ale taky v ceně kolem čtvrt miliónu korun. Ve váze téměř kolům můj „tlusťoch“ konkurovat nemohl. Nicméně

zažil toho už podstatně víc v různých koutech světa. A vždy mě dovezl.“

Jaké to bylo stát zase na startovní čáře?

„Bylo to skvělé, běhá ti mráz po zádech, a to nemyslím zimou, a těšíš se, že přichází nové dobrodružství. A startovní výstřel mě pak vždy přepne do závodního módu.“

Podmínky letos byly hodně náročné, ty jsi na to zkušeně reagoval taktikou, jak přesně?

„Taktika byla zpočátku jednoduchá. Snažit se jet vpředu. A vycházelo to. Asi ve čtvrtině závodu, na 78. kilometru přibližně po 12 hodinách, jsem se pohyboval na druhém třetím místě celkově ze všech tras. Jako třístovkář jsem byl první. Tady jsem ale z minuty na minutu změnil taktiku. Tyhle závody jsou hodně o improvizaci. A tu já miluju. Stále hluboký sníh, stále tlačíme kola, teplota jen těsně pod nulou. Základ je nepotit se, ale při tak intenzivní námaze se tomu nedá vyhnout ani při maximálním odvětrávání. Přece jenom jsme oblečení do zimy.“

Zůstávám tady, sedám si k ohni a pečů si párky. Míjející závodníci nevěří, někdo z čelních pozic si tu dělá piknik. Ty párky byla vlastně taky improvizace. Na startu jsem se dozvěděl, že se sice jede dvakrát přes vesnici, ale nesmí se tam doplňovat jídlo ani pítí a ani tam hledat útočiště. Jídla jsem měl jen trochu, že budu doplňovat. Skočil jsem koupit tři balení párek. Ty se dají jíst studené i teplé. Vyházel jsem z bagáže nějaké oblečení a nacpal je tam. Můj denní přiděl „normálního“ jídla byl jen večer šest minipáreků a jedna houska. Jinak jen malá sousta během dne. Jak to budu dělat s vodou, až dojde, jsem netušil, nevezl jsem vařič. Prostě uvidím.“

Další šok na checkpointu nastal, když jsem si začal rozdělovat spacák, že už jdu spát. Počítali, že tak maximálně na hodinu dvě. Sdílel jsem jim, že až se sám vzbudím,

Obr. v originální velikosti

The PURE way of cycling

PURE 1

Velký displej PURE1 přehledně zobrazuje nejdůležitější údaje: rychlost, trasu a dobu jízdy. Jediným tlačítkem můžete rychle přejít k celkovým hodnotám. Snadná obsluha a mnoho detailů pro dokonalé potěšení z jízdy. Tak snadné, tak jasné.

Další informace o PURE1/ATS
www.sigmasport.com

SIGMA
GERMANY



pojedu dál. Mám přece dovolenou. Spal jsem sedm hodin. Mělo to svůj důvod. Čekal jsem, že ti vpředu to ušlapou a mráz to utáhne a pak to půjde líp. Bylo to tak. Byly dokonce úseky, kde jsem byl první, kdo díky zpevnění povrchu jel.“

Při závodě se hodně tlačilo, snad 250 km z celkových 325 kilometrů, neměl jsi chuť nechat to být?

„Měl. V té první půlce určitě. V té druhé mě to ale začalo vysloveně bavit. Cesty stále byly špatné a ve sněhu stopy těch přede mnou. Začal jsem z nich číst, jak jsou na tom. Kdy jedou a kdy ne, jak často odpočívají, jak často padají, jak dlouhé kroky dělají, podle míry zasněžení i jak daleko jsou přede mnou a jak se přibližuju. Probudilo to ve mně lovecký instinkt. Měl jsem za sebou dva plnohodnotné spánky a cítil se silný. Ten úplně vpředu měl po nonstop dvoudenní jízdě téměř den náskok. Na 226. kilometru ale zkolaboval, musel vyslat signál SOS a rozjela se záchranná akce. Ty ostatní jsem jednoho po druhém dostihl, i když závěr byl dramatický.“

Věřil jsi poslední den, kdy jsi hodně ztrácel, že ještě dokážeš zvítězit?

„Věřil, opět v tom byl odhad, který vyšel. Prvního Itala Lucu Bettinsoliho jsem doháněl a předposlední večer na něj ztrácel už jen tak tři čtyři hodiny. Do cíle stále zbývalo 100 kilometrů. Za dnešek jsem dal jen 50 kilometrů. Pokud cesty zůstanou takovéto, bude to ještě víc jak den. Zatočil jsem ke srubu. Roztopil kamna a dělal vodu ze

sněhu do vaků na záda, snědl svých šest páreků a jednu housku. Jídlo jsem měl už tak na den, budu muset šetřit ještě víc. Ital volil nonstop postup hlubokým sněhem. Ve 3.30 hod. vstávám a vyrážím za Italem. V tu chvíli mám ztrátu 15 hodin. Jenže tady hodina nic neznamená. Máme na trase povinné body, odkud musíme odesílat zprávu, že jsme v pořádku. Víím, kdy na těchto bodech byl Ital. Čtu opět jeho stopy a z jeho průjezdů víím, že jsem téměř dvakrát rychlejší. Večer jsem kousek za půlkou oně zbývajících stokilometrové vzdálenosti a na Itala už ztrácím jen tři a půl hodiny. Ze stop víím, že toho má po nonstop dnu, noci a dalším dnu už plné zuby. Bude si muset odpočinout. Udělal chybu v odhadu. Věřil, že bude dnes do večera v cíli. S další nocí na rozdíl ode mě už nepočítal, a tak mě nepřekvapí, že 40 kilometrů před cílem jeho stopy uhýbají z trasy někam pryč k přístřešku na přežití. Když zjistil, že se dostal někdo před něj, sbalil bivač a vyrázil mě stíhat. Těch 40 kilometrů mi trvalo ještě šest hodin a do cíle jsem dorazil ve 3.33 hod. ráno. Lucca až tři hodiny po mně.“

Sladké vítězství?

„Já vlastně původně ani nechtěl vyhrát, plán byl jet tak, jak se mi bude chtít, ale hlavně si to užít. Jenže se stalo, že lidé na checkpointech mě znali, stejně tak závodníci, a byli zklamaní, když viděli, jak vítěz nejdrsnějšího závodu přes Aljašku si tady dělá piknik a spí celou noc. Měli pocit, že když někdo vyhraje Iditarod, tak to musí být Robocop, nespí, nejí a jen jde. Někteří si i říkali, že už jsem starý. A já vlastně opravdu začal náruživě závodit až v druhé půlce. Tam jsem pak byl hodně rychlý, takže na-

konec byli pořadatelé i ostatní nadšeni, že jsem dostal své pověsti.“

Není na tebe 300 kilometrů příliš málo?

„Je. Já nejvíc trpím první a druhý den, třetí se to stabilizuje a organizmus přijímá ultravytrvalecký režim – málo spánku, málo jídla a dlouhodobá zátěž. Nejlépe jsem se ze všech dnů cítil opravdu až ten čtvrtý. Ten pro mě trval 23 hodin, žádná krize, žádné polevení v tempu. Ostatní to mají většinou obráceně. Den dva super a pak jdou výkonostně dolů. Takže jsem měl vlastně štěstí, že podmínky byly tak brutální a závod trval téměř čtyři dny. Kdyby byly podmínky optimální, dalo by se to odjet pod dva dny, což je pro mě příliš krátké.“

Co si myslíš o pokusu Markéty zdolat LECH?

„Je zarputilá a dostala se daleko. Nejdál, kam se kdo kdy dostal. A ještě s kolem. Takže dvojnásobná poklona. Tahle trasa je pro kolo ale nesmysl. Vede to často otevřeným terénem bez cest. Můžeš se bořit do sněhu po pás, můžeš se i propadnout do vody. Tohle je tak pro outdoorové lyže, bagáž za sebe na sáně a měsíc dovolené.“

Máš nějaké další plány, nebo byl tento start spíš výjimečný?

„Plány mám, to musí mít snad každý. Bez plánů a cíle před sebou přece život ztrácí smysl. Nebudu ale ještě nic prozrazovat.“

Rudolf Hronza
Foto: archiv Honzy Kopky