

# Ordinuju lidem utrpení

Do redakce dorazil stylově. Na kole z Jablonce nad Nisou, nějakých 120 kilometrů. Cestou si v centru stříhl rozhovor pro rádio Beat, zastavil se v obchodě pro dvoulitrovku Pepsi, kterou v poslední době seznal nejlepším energetickým nápojem „ever“, a dvě plechovky piva (pro změnu dle něj nejlepší ionták ze všech), jednu pro sebe a jednu pro mne. Aby prý nám ten rozhovor na řeporyjské periferii lépe šel. A pak se zase vydal na cestu domů. Stále stejně svůj.

Přistihl jsem se při zvláštním, možná až lehce úchylném postřehu. Honzovi podobný druh lidí po 120 km na kole pořád nezavání potem a stále vypadá, jako by teprve na kolo vyrážel. Pro většinu cyklistů při této kilometrů už by příchod mezi civilisty byl z tohoto pohledu rizikový, ale mez smrdutosti je jednou z těch, které mají vytrvalci notně posunutě. A mimo to i po 120 km vyjdou do několika schodů – a dokonce z nich zase i sejdou. Měli jsme si povídat o Honzou pořádaném závodě 1000 miles adventure, o jeho vůbec prvním startu na něm v osmileté historii, ale jeho příjezd po vlastní ose nebyl sám sebou. Že on zase něco chystá? Že se jako medvěd probral po dlouhém zimním spánku a nyní hladově hledá, co by pozřel?

## Honzo, že ty zase někde jedeš za dobrodružstvím?

„Přijel bych dnes na kole asi tak jako tak, mě ty cesty autem do Prahy moc nebaví. Je horko, láká mě to ven, je to ideální spojení. Ale ano, připravuju se na závod. Odlétám za deset dnů (sešli jsme se na začátku srpna, pozn. autora) do Kyrgyzstánu, odehraje se tam první ročník zajímavého nonstop závodu bez podpory. A já rád objevuju, rád jsem u toho, když se něco podobného děje poprvé. První ročníky jsou největší dobrodružství, není, kdo by předal zkušenosti, připravil tě.“

## On ale podle mne tvůj příjezd na kole znamená i to, že po mnoha letech máš zase více času sám na sebe.

„Je to tak. Ještě loni bych si touhle dobou na kolo nesedl. Dělají se výstupy z mil a další související práce. Ale rozšířili jsme organizační tým, takže jsem závod poprvé mohl i odjet. Byla to pro mě vlastně trochu

inspekční cesta. Poprvé jsem mohl vidět, jak závod funguje z pozice závodníka. A byla to současně i příprava na Kyrgyzstán. Jen jsem si na konci svého závodu říkal, jestli vůbec mám dost času na regeneraci, takové dvě nálože krátce po sobě, vlastně měsíc. Nezdá se to, je to jen osm dnů, ale zátěž je obrovská – minimum spánku, až 20 hodin denně na kole. Nejde jen o fyzickou únavu, spíš o celkové vyčerpání. Nedostatek spánku, jídla, psychika... Jsou lidi, kteří se z takového závodu probírají rok.“

## No právě, vrátíš se po sedmi letech a hned si to takhle „vpálíš“. Trochu punk, ne?

„A to je hezký, ne? Věnoval jsem se hlavně pořádání milí, ale cítil jsem čím dál silněji, že mi chybí to ostatní. Ten dluh vůči sám sobě narostl. Naakumulovalo se to tak, že jsem měl pocit, že musím dohnat vše, co jsem za tu dlouhou dobu zameškal. A pak se to najednou takhle poskládalo. Všechno to je motivace zase začít trénovat, dostávat se do obrátek. Vlastně jsem trochu kecal, normálně bych sem na kole nepřišel, z lenosti, a přitom mě kolo hrozně baví.“

## Přes dvě stovky kilometrů na regeneraci mi přijde docela dost.

„Ale já už se spíš rozjždím před startem. Cítím se dobře. Spíš je třeba dovytvořit tukové zásoby a další věci, ale nohama musíš točit – nezatěžovat se, ale jezdit. Dneska je moderní, že každý má svého trenéra a doktora a přístroje. Já byl vždy zvyklý poslouchat své tělo, jezdit podle pocitu. A funguje to. Mohl bych si teď před Kyrgyzstánem nechat odebrat krev a zjistit, jak jsem na tom doopravdy. Já ale budu radši věřit pocitu, že jsem na tom dobře, než aby mi někdo vědecky potvrdil, že jsem úplně v řiti!“

## Přes vše řečené předpokládám, že těch sedm let nevnímáš negativně.

„Vůbec ne. Prostě to tak bylo. Věnoval jsem se něčemu jinému, co mi dávalo smysl.“

## Jak tě dokáže pořádání jednoho závodu takhle pohltnout a vyřadit ze hry? Ty jsi utekl k něčemu takovému, abys nemusel sedět v kanceláři, abys mohl fungovat podle sebe, a nakonec jsi v ní skončil. Jak je to možné?

„Naivita. Jednoznačně. Člověk má závod v hlavě, vypadá to jednoduše; říkal jsem si, že udělám trasu, lidi se postaví na start, odjedou to a je to hotové. Jenže jsem nechtěl jít cestou tajného závodu, chtěl jsem, aby byl vidět, aby přitáhl lidi. Mě ty závody obohacily a já chtěl to samé zprostředkovat dalším lidem. A bylo to tu. Webové stránky, informovanost, kontakt s lidmi, vyřizování povolení, trasování, shánění peněz, kancelář... Povolení není poslat jednu žádost a dostat ho. Někdy je to na víc měsíců komunikace a ten závod je hodně dlouhý, potřebuješ jich spoustu. Ze startovního závodu nepokryješ, potřebuješ sponzora. Ten si samozřejmě stanoví nějaké podmínky, které musíš splnit, a podobně. Rozvětví se to. Myšlenka tedy je jednoduchá, ale to vše kolem je náročné. Dělat takový závod načerno je snadné, ale jen do okamžiku, než se něco stane. Ale to není hlavní důvod, proč jsem touhle cestou nechtěl jít.“

## Může někdo říct, že jsi při závodě měl výhodu, protože jsi znal trasu?

„Nikdy jsem nejel celou trasu. Trasoval jsem vždy některé části, ty, co jsem znal. Mám plno známých, takže v každé oblasti máme trasery. Navrhnou úsek, my vyřídíme





povolení, oni ho projedou a pošlou přesný GPS záznam. Finální trasa se navíc pro závodníky uvolňuje týden před startem, každý má možnost se s ní nějak seznámit. K tomu se na její podobě meziročně nic zásadně nemění, kdo jede poněkoli káté, má výhodu – ví, kde jsou přístřešky, hospody, obchody... Já třeba teď v jednom místě hledal půl hodiny, kde si nakoupit. A přesně na to se těším do Kyrgyzstánu. Nebudu nic vědět. Láká mě

ale obecně, příroda, nadmořská výška až ke čtyřem tisícům. Ani teď na mílích jsem nechtěl nic vědět dopředu."

#### Dělá se trasa taky jen nad mapou?

„To se nám stalo první rok. Chyběly nám některé úseky, tak jsme je nabouchali do mapy na počítači a exportovali GPS data. A to byla největší divočina. Cesty tam třeba reálně nebyly anebo vedly dvacet metrů vedle, protože trasování nebylo přesné jako teď. Mapa neodpovídala realitě. Od druhého roku ale bylo vše projeté.“

#### Když se na trasu podíváš nyní s odstupem jako účastník, jaká je?

„Těžká. Hodně. Ale každý závod je těžký, i když je lehká trasa. Pořád jedeš naplno, když ti jde o výsledek. Ale míle mají těžkou trasu, i když nejedeš na pořadí, když to chceš jen objet. Už jen převýšení je 40 kilometrů. Ti první, co ujedou 200 kiláků denně, nastoupají 5000 metrů. A mnohde musíš kolo vyloženě tahat. Je tam vše, singly, lesní a polní cesty, pěšiny, asfaltky. Navíc každý traser je jiný, takže celek je pestrý. Jeden den ujedeš velkou vzdálenost a plánuješ si, jak druhý den ujedeš to samé – a najednou dvě hodiny vládíš kolo a je po plánu.“

#### To je asi výhoda míli daná domovinou. Třeba Great Divide Race napříč Amerikou asi tak pestrý nebude.

„To ne, to je pravda. Mění se to, že jednou jedeš pouští a jednou v horách, ale vše je na obřích vzdálenostech. Dlouho jedeš pouští, několik dnů, pak to samé dlouho horami a podobně. Na mílích se to střídá i během dne.“

#### Největší propagátor podobných akcí a otec té největší v domovině na jejím startu. S jakými pocity a ambicemi?

„Věděl jsem, že si nemohu dovolit míle zabalit. Prvořadě na startu bylo dojet. Jel jsem proto víc na jistotu, vezl jsem i víc věcí, než by bylo nutné. Hodně z těch lidí, co myslí na výsledek, jede s minimem výbavy, někdy je to hop nebo trop. Vyhrát, nebo zabalit. Nic mezi. Kdybych zabalil já, nevypadalo by to dobře, nevyhovovalo pozitivně o mně ani o závodě. Podívejte, udělá závod, který ani sám není schopen dojet.“

#### Přítom jsi to podle mě nemusel pojmout jako závod, ale ze své pozice poradatele klidně jako propagační jízdu.

#### Ne se tu měsíc před zahraničním závodem zničit.

„Jenže je to ve mně. Když se postavím na start závodu, chci závodit. Možná i pro ten tlak okolo, lidi byli zvědaví, jak ten Kopka pojede. Nedá mi to. Jednou bych si to při závodech chtěl projet jen tak, ale až to dokážu v sobě zlomit.“

#### A co jet jen tak mimo závod?

„V tu chvíli ti chybí motivace; když to není závod, nejsou lidi okolo tebe, nemáš důvod, proč táhnout kolo do kopce, jet v dešti, nespát, blbě jíst...“

#### Skončil jsi třetí, spokojenost?

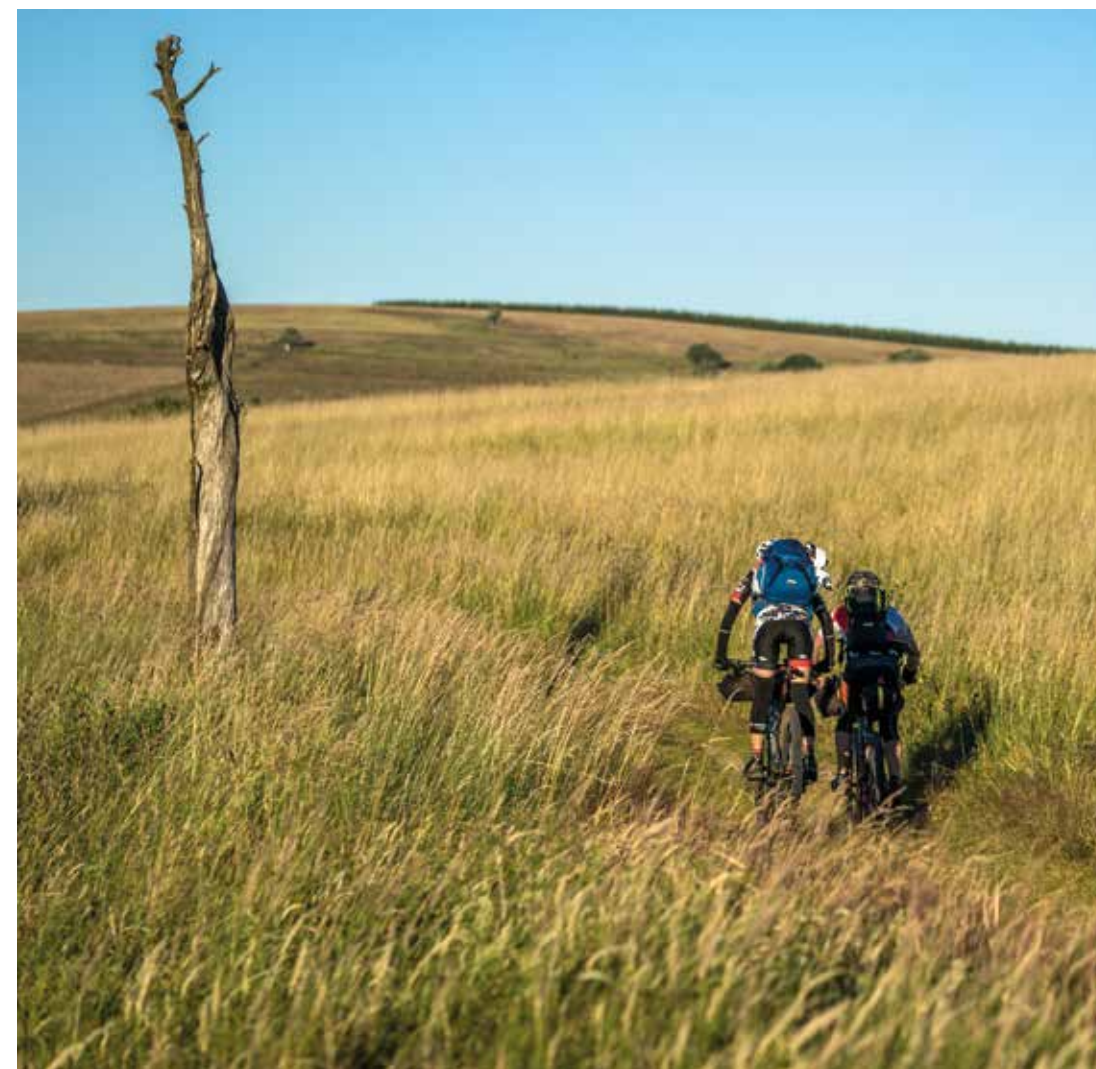
„Hodně lidí říkalo, že bych neměl vyhrát vlastní závod, další naopak, že ano, kdo už jiný. Jenže ono to nebylo lehké, za tu dobu vyrostlo tolik dobrých lidí. A já sedm let v létě nezávodil. Tělo zapomeno na závodní tempo. Za třetí místo jsem rád. Člověk by neměl být neskromný.“

#### Kde je pauza nejvíc znát? Ty ses pořád hýbal, nepřibrál jsi.

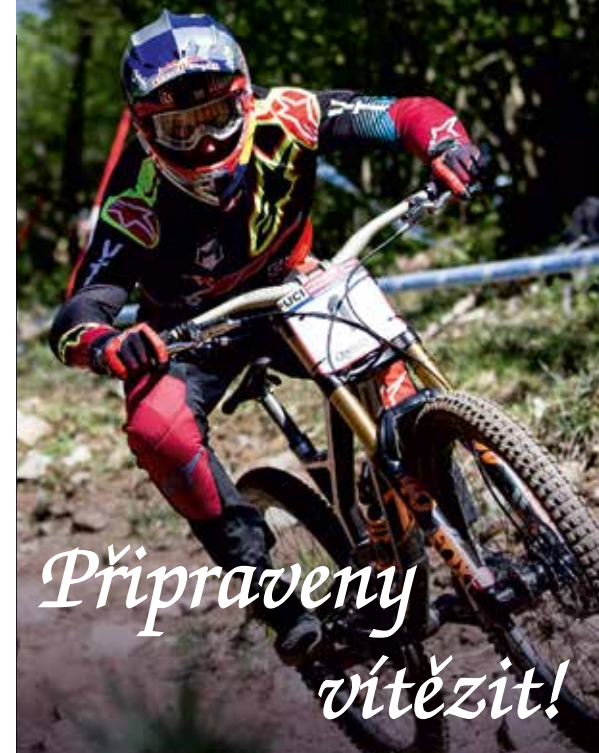
„Pořád jsem mimo léto jezdil, ale byl to jen trénink nebo popojždění. A chyběly závody a s nimi spojená intenzita. Hlava v závodech přepne a pak tě intenzity méně bolí. V tréninku je problém dostat tělo do takových obrátek.“

#### Ale při podobném „dálkoplazectví“ přece nejde o intenzitu.

„To ne, jedeš 20 hodin denně relativně pomalu, ale třeba kopce musíš umět vyjízdit nějak intenzivně nebo silou. Když to neumíš, v každém ztrácíš minuty. I desítky minut. Nebo stačí, že jedeš jen o kilometr za hodinu rychleji než soupeři. Nejdeš 12, ale 13 km/h. Vlastně je to neznatelný rozdíl. Ale. Za jeden den máš k dobru 20 km, za pět dní už je to 100 km. Dřív jsem se na ultramaratony připravoval na normálních maratonech v sezoně, pak jsem začal na intenzitě stavět, na objemu rychlých kilometrů jsem začal trénovat vytrvalost. Potom jsem byl schopný jet dlouhou nějakou rychlostí. Ta teď klesla. Chybí něco jako intenzivní vytrvalost.“



onza®



Připraveny  
vítězit!

Photographer: Hoshi Yoshida / WhyEx / Aaron Gwin

AQUILA CITIUS IBEX

27.5	26 27.5	26 27.5 29
DHC	DHC	DHC
RC <sup>2</sup> 45a	RC <sup>2</sup> 45a	RC <sup>2</sup> 45a
GRP 40	RCS5a	RCS5a
	GRP 40	GRP 40
	FRC	FRC
	FRC120	FRC120
	EDC	EDC



**Při závodě jsi víc spal.**

„Musel jsem, nechtěl jsem se s ohledem na Kyrgyzstán úplně odrovnat. Víc spánku bylo znát, byl jsem pak zase schopný jet rychleji a déle.“

**Pocity v cíli? Nějaká náročná místa trvale v paměti?**

„Když jsem dojel, tak jsem si říkal, co jsem to těm lidem udělal... Je to opravdu těžký závod. A místa? Každý rok lidi ‚nadávají‘ na ta samá místa, na ta těžká. Takže já vlastně díky tomu za ty roky byl připravený, kde a co těžkého přijde. Třeba že mě čeká Magura, nejproklínanější kopec. Tak jdu, tlačím kolo a říkám si, proč tu nadávají, když to je doce-la dobrý. Jenže v tom místě to teprve začalo. Co já to těm lidem provedl! Ale pak nahoře nádherná krajina, a ty výhledy! Za vše těžké musí být odměna. Je dobré si uvědomit, že těžké chvíle jednou skončí, že je třeba je překonat.“

**A měl jsi nějaký kritický okamžik?**

„Snad z pohledu výsledku, ale nepojme- noval bych to tak tragicky. Přijel jsem před stmíváním k oblasti na Slovensku, kde se



hodně pohybují medvědi. Nebyl tam zákaz průjezdu, ale místní upozorňovali na značnou aktivitu medvědů v nočních hodinách. Zastavil jsem, rozmýšlel se, měl jsem hodinu, abych projel v bezpečném čase. Byl jsem tou dobou druhý. Mám ale zásadu ‚bezpečnost především‘. Rozhodl jsem se nejít, přespát, počkat na ráno.“

**Čekal bych, že tvou volbu bude naopak ke zkušenostem.**

„Čím víc jsem projel závodů, tím větší mám respekt, není to tak, že bych ztrácel strach. Snažím se nedostávat k blbým náhodám. Proč jít nebezpečí naproti? Přespál jsem. Němec Kai-Uwe, co byl za mnou, projel v pořádku. Sjížděl jsem ho dva dny, stáhl sedm hodin, a tím spánkem jsem mu je vě-



noval zpět. Kdyby šlo o první místo, možná bych to řešil jinak. Ale být druhý? To znamená už jen být první poražený...“

**Na jiných závodech podobného typu by i tuto tvou volbu bylo možné online sledovat díky trackingu. Proč ho na svém závodě nepoužíváš?**

„Je to zajímavé pro ‚diváky‘, to ano. A je to výborná marketingová záležitost – přitáhne ti na webové stránky spoustu lidí, kteří se vrací. Tvoří návštěvnost a ty ji ukazuješ partnerům. Obchodně pro závod perfektní. Ale ubírá to z kouzla závodu. Ty jako závodník můžeš sledovat ostatní, podle toho přizpůsobovat taktiku, určovat si délku spánku, zastávek a podobně. Můžeš si najít skupinku před sebou nebo za sebou, přidat se k ní, bivakovat s ní, udělat si hezký večírek. Já ale vlastně lidem vědomě ordinuju utrpení. Je to však utrpení povznášející, očišťující, posilující. Nevíš, kde jsi a kdo je kolem tebe. Lehneš si sám do lesa a prožiješ osamění, strach. Ráno ale přijde optimismus, radost, že jsi to překonal, posuneš se dál. Skupina tohle zabíjí. Proto taky držíme limit účastníků, aby trasa jednoduše nebyla přeplněná.“

Závodníci bojující o umístění navíc netuší, kde jsou soupeři, musí bojovat pořád. Tedy dozvědí se to, ale jen jednou za den při povinných SMS. Večer si lehne, ráno se probudí, ale zase celý den neví, jak na tom je. Je tak celý den pod tlakem. Tohle bych nerad měnil. Zachovat filozofii závodu, která se mi líbí, je pro mě víc než komerce, v tomto se nechci nechat zlomit penězi. Jakmile by ta myšlenka závodu měla zmizet, už mě to nebude zajímat.“



**Cítíš obecně nějaký vývoj u podobných akcí, hlavně těch tradičních?**

„Bohužel ano. Už i tam je cítit komerce. Třeba na Aljašce to byl ryzí závod. Byly zakázané trackery, teď už tam jsou, a stejně tak GPS navigace, dokonce s mapovými podklady, na řadě míst je signál pro telefony, závodníci spolu komunikují, sledují předpovědi počasí, upozorňují se. Technologie ty závody úplně změnil. Dřív jsem přijel do vesnice, ptal se v baru nebo u místních, která cesta dál je správná, byl tu kontakt s lidmi. Teď

si to každý vyřeší s přístrojem. Díky GPS už se tolik nebivakuje v terénu, prostě si najdeš vesnici. Dřív jsme spali ve sněhu třeba pět kilometrů od vsi, aniž bychom o ní věděli. Bylo to mnohem dobrodružnější. Vždycky jsem si připadal jako zlatokop, který někde jde a netuší, co tam na něj čeká. Jsem z toho trochu smutný. Na druhou stranu je pravda, že než bych měl na Aljašce umřít, raději bych u sebe měl tracker s SOS tlačítkem.“

**Mění se také nějak pravidla?**

„Když jsme tehdy přijeli na Aljašku nebo Great Divide Race, v Evropě o těchto závodech nikdo nevěděl. Na startu zaznělo sedm jednoduchých pravidel – třeba žádná pomoc zvenčí, když budou dvě alternativy, pojedě se těžší, nikdo mobil a podobně. Start a jelo se. Nyní? Přišel mi ke Kyrgyzstánu závodní manuál na 39 stranách! Mnohdy až nesmyslné věci. Třeba závodník nesmí pomoci závodníkovi. A teď si vezmi, že jsi tam někde v těch čtyřech tisících, nepojízdný. Někdo rozbije kolo a ty ho tam necháš?! Proč tahle pravidla? Proč z toho dělat drsnější věc, než opravdu je? Naopak by měli lidi učit, aby si pomáhali. Nesmíš požádat místního o pomoc? Dojde mi voda a nesmím si říci? Bude špatné počasí a já nemohu požádat o nocleh? Ať se využije, co nabídne trasa, obzvlášť v takovém kraji bez civilizace. Navíc se díky tomu vůbec nedostanu do kontaktu s místními, s kulturou. Nemluvě o tom, že ta pravidla jsou vlastně nekontrolovatelná. Takže ano, mění se to, někdy zbytečně zesložituje, ale nemám pocit, že k lepšímu.“

**Předpokládám tedy, že mile se drží amerického, pionýrského vzoru.**

„Musím říct, že pravidel máme taky dost. Ale vše stojí na třech základních. Žádná pomoc zvenčí, možnost využít vše, co trasa nabídne, a vzájemná pomoc. Z nich vycházejí ostatní. Hodně jich je ale daných tím, že se pohybujeme v civilizaci a chráněných oblastech.“

**V současnosti je patrný boom „ultraakcí“, je to tak?**

„Ultravytrvaleckých závodů je najednou opravdu spousta. Na jednu stranu jsem za to rád, já to lidem vždy chtěl ukázat, že na tomhle závoděni je hodně zajímavého. A teď si lidi začali v tom nepohodlí, ale současně ve svobodě nalézat to krásné. To je nádherné. Na stranu druhou už je to jiné, už tomu trochu dobrodružství chybí. Najednou si vše nakoupíš, už si ty věci nemusíš vyrábět sám, nepotřebuješ nosiče, hledat, co a jak máš udělat... Boom probíhá hlavně v Evropě. Všichni mají pocit, že jsou průkopníci, ale nikdo možná neví, že v Americe se tyhle závody jezdí od 80. let. To je ale všechno vedlejší. Je dobře, že ty akce vznikají. Lidi se dostanou na nová místa a k novým zážitkům, které je mohou posunout někam dál.“

**Rudolf Hronza**  
Foto: Tomáš Srb a Libor Procházka