

# Aljaška milosrdná

připravila Slávka Chrpová  
foto Jan Kopka a Pavel Richtr

JE TO AŽ NEUVĚŘITELNÉ, ALE NA START NEJTĚŽŠÍHO ZIMNÍHO CYKLISTICKÉHO ZÁVODU SVĚTA IDITAROD TRAIL SE POSTAVILI DVA ČEŠTÍ ZÁVODNÍCI – HONZA KOPKA A PAVEL RICHTR. OBA ZÁVODILI NA STEJNÉ DELŠÍ VARIANTĚ TRATI, JEJÍ JEDNU ČÁST DOKONCE ABSOLVOVALI SPOLEČNĚ. OBA TISÍC MIL DLOUHÉ PUTOVÁNÍ VE ZDRAVÍ DOKONČILI A SKONČILI ČTVRTÝ A PÁTÝ. A ALJAŠKA JIM LETOS PŘIPRAVILA POČASÍ VÍCE NEŽ PŘÍZNIVÉ...

Zálibu v jízdě na kole po zamrzlých, sněhem pokrytých končinách nemá mnoho lidí. Kdy tě to popadlo? Kde vznikl ten motiv vyrazit na Iditarod Trail na Aljašku?

**Pavel:** Už si přesně nepamatuji. Myslím, že jsem se o závodu dozvěděl, když tam byl Honza v roce 2007. Co si naopak pamatuji přesně, je, jak mě ta šílená myšlenka tam jet úplně pohltila a už nikdy nepustila. Také si pamatuji, jak jsem měl při pouhé představe startu v závodu husí kůži. Pět let pak trvalo, než jsem se fyzicky a technicky připravil, ale hlavně nasbíral dost odvahy se přihlásit.

Byl jsi někdy na kempech, které pořádá Honza Kopka, ať už v Jizerských horách, nebo v Laponsku? Nebo jste se potkali na nějakých závodech?

**P.:** Ano, byl jsem s Honzou v Laponsku. Úplně poprvé osobně jsme se paradoxně potkali na bikovém etapáku TransRockies v Kanadě.

Honzo, ty už jsi ostřílený matador těchto závodů, co je to, co tě pořád táhne na Aljašku? Není to skoro droga?

**Honza:** Je to droga. Aljašku buď miluješ, nebo nenávidíš. A já se do ní zamiloval hned poprvé. Je to čistá příroda, ze které cítíš obrovskou sílu a energii, a kolem čistí lidé žijící stále skutečným životem se skutečnými hodnotami.

Pavle, jel jsi vloni kratší etapu, byla to příprava na tu delší variantu?

**P.:** Od samého začátku jsem měl tajný sen dokázat projet celou dlouhou trasu 1000 mil do městečka Nome. Rovnou vyrazit na dlouhou trasu bych si však netroufl, a když se na to dívám zpětně, ani by to nebylo rozumné a bezpečné. Pravděpodobně právě proto má závod už několik let pravidlo, které umožňuje start na dlouhé trase pouze závodníkům, kteří v minulosti úspěšně absolvovali trasu kratší. Organizátoři se tím trochu jistí – do opravdové pustiny na dlouhé trase, kde může být člověk o samotě i týden, pustí jen ty, kteří již dříve ukázali schopnosti v takových podmínkách přežít.

Mnoho závodníků však jezdí opakovaně „pouze“ krátkou trasu a po té dlouhé nijak netouží. Ona je ta dlouhá i mezi veterány závodu považována za dost velký extrém.

V roce 2003 i o čtyři roky později jsi jel jinou trasou, než se jela letos, v čem se liší tato severní od té jižní? Která z nich byla náročnější?

**H.:** Vlastně pokaždé, když jsem zde startoval, jsem jel jinou trasou, i když oficiálně jsou jen dvě varianty. V roce 2003 jsem měl smůlu, nebo vlastně štěstí, záleží, jak se to vezme. Špatná zima, teplota nad nulou, déšť a na jihu Aljašky žádný sníh. Organizátoři

## Pavel Richtr

rok narození	1975
vzdělání	ČVUT (FEL – telekomunikace)
bydliště	Praha a Lipno
zaměstnání	podnikám
kolo	fatbike Fatback, hardtail Spot, silniční Klein
webové stránky	www.pavelrichtr.cz



Česká dvojka při společném postupu

## Jan Kopka

rok narození	1963
vzdělání	strojní inženýr
bydliště	Jablonec n. Nisou
zaměstnání	na volné noze
kolo	Duratec
webové stránky	www.jankopka.cz

tenkrát jedinkrát v historii přesunuli trasu 500km víc na sever a startovalo se od Fairbanks. Vlastně trasa víc kopírovala tu skutečnou záchrannou akci, na jejíž počest se závod jezdí. Tenkrát nás tam uprostřed ničeho zemetla sněžná bouře a nešlo to nikam. Nakonec nás zachraňovali Eskymáci.

V roce 2007 jsem jel klasickou jižní trasu. Je to ta těžší varianta z těch dvou. Velké prostory bez domorodých vesnic a nikdo tam nejezdí, takže to bylo mnoho dnů bez cesty a možnosti někoho potkat. A vládlo klasické aljašské tvrdé zimní počasí – silný vítr, blizzardy, mráz i minus 40 °C. Bylo to těžké fyzicky. A ještě víc psychicky. Často jsem se bál, že se tam odtud nedostanu. Tenkrát jsem vyhrál a do cíle jsme se dostali jen dva.

V roce 2014 to vypadalo, že se bude opakovat rok 2003. Špatná zima, málo sněhu, nezamrzlé řeky a jezera. Uvažovalo se opět o přesunu na sever. Nakonec organizátoři rozhodli, že se odstartuje na klasické severní variantě. Vlastně většina 1600 km dlouhé trasy se jede stejně jako při jižní, jen na 500 km ve vnitrozemí se to rozdělí. Severní varianta je ale snazší, poněvadž je více používaná, a tedy aspoň nějaká cesta. A vzdálenosti mezi vesnicemi jsou sice velké, ale ne tak jako na jižní cestě, kde není dlouho vůbec nic. Nakonec se rozhodnutí ukázalo jako správné. Počasí se hodně umoudřilo a nastaly ideální podmínky jako ještě nikdy v historii. A to hodně nezvyk-

le po celou dobu našeho přejezdu. Teploty mezi -5 a -25, výjimečně -30 °C. Vítr občas silný, ale většinou přijatelný. Cesta tvrdá a sjezdová. Občas moc ledu, což nám způsobovalo problémy. Ale byla moje chyba, že jsem neměl pneumatiky s hřeby. Jinak by led byl naopak výhodou. Je to tvrdý a rychlejší povrch.

Většinou jsem si při extréměch vyžíral to nejhorší, co mohlo nastat. Teď jsem poprvé zažil to nejlepší, co pravděpodobně už nenastane. Jako by se Aljaška chtěla se mnou hezky rozloučit. Před závodem jsem prohlásil, že je to naposledy, co tam jedu, a víc než závodit jsem si ji chtěl užít. Už v cíli mě ale mrzelo, že jsem řekl, že už víckrát nepojedu.

Honzo, naposled jsi byl na Aljašce v roce 2007, co se od té doby změnilo, kam se závod posunul? Proběhly nějaké konkrétní změny ve vývoji a vybavení sněžných kol?

**H.:** Vývoj udělal velký skok dopředu. Vezmu to od svého prvního startu. Dříve se to jezdilo bez map, jen s kompasem. Někdo neměl ani ten. Mapy těchto oblastí neexistovaly. Kola byla blíže těm běžným letním. Komunikace pouze s místními v domorodých vesnicích. Od nich se musely získávat informace o počasí i cestě dál. Vše bylo hodně napřírodno. Postupně se do toho začaly zapojovat primitivní mapy, co kde kdo sehnal, pak GPS, co v těch mrazech nefungovalo, kola udělala velký



Čelo závodu při krátkém odpočinku ve srubu (na místní poměry velmi luxusním) na jednom z kontrolních bodů krátké trasy



Nejvypjatější okamžiky – voda čerstvě přelítá přes sněh je (než za pár hodin zamrzne) jedním z největších nebezpečí

pokrok. Dodnes se to hodně změnilo. Nejvíce asi technologicky. Přístroje GPS už fungují i v těch velkých mrazech, mají perfektní mapové podklady. Takže přesně víte, kde jste. Dříve, dokud jste nebyli ve vesnici, tak jste vůbec netušili, jak ještě daleko a jestli jste vůbec na správné cestě. Některé vesnice mají už lokální GSM pokrytí. Takže probíhá komunikace chytrými telefony přes Facebook vzájemně mezi závodníky i organizátory. Sdělují si důležité informace o cestě a hrozících problémech. Dají se ihned zveřejnit dokumentující foto či videa nesnadných míst. Při předchozích startech jsem fotil ještě na filmy. A fotky viděl až doma po vyvolání. Vývoj prostě proniká i do tohoto závodu. Z mého pohledu to trochu potlačuje to dobrodružství, které tyto typy závodů nabízejí. Už se často nevyvráží tak do neznáma, jak tomu bylo dřív, ale jste vyzbrojeni čerstvými informacemi. Vývoj se prostě nedá zastavit. Na druhou stranu to ale může být zákeřné. Je to Aljaška a všechny tyhle vymoženosti tu mohou snadno selhat. Pokud jste na nich vyrostli a moc se na ně spoléháte, můžete se dostat opravdu do velkých problémů.

Kola se také posunula od různě slepovaných a svařovaných ráfků a ohýbání ocelových rámu někde v garážích k sněžným kolům profesionální úrovně. Já byl první člověk, kdo přešel Aljašku na hliníkovém rámu a jako jediný v historii vyrazil do pustin na slepených ráfcích. A Američané si to pamatují. Do té doby to byla jen ocel a titan. Dřív se báli použít hliník, a teď jezdí v těch mrazech na karbonových rámech, vidlicích i ráfcích. Šíře ráfků je až 10 cm a pneumatiky 5". Kola mají již pod 10 kg a ve sněhu fungují skvěle. To se nedá srovnat s těmi před osmi lety.

I tak je to stále hodně přírodní závod a obrovské dobrodružství. A jeho absolvování stále závisí na fyzické úrovni a psychologické odolnosti jednotlivce. A stále zůstává jedním z nejtěžších závodů, co se na světě jezdí.

**Jak jste se připravovali na závod, vyjeli jste si na trénink někdy společně?**



Závodníci si před závodem připraví tři balíčky s jízdním, které pořadatelé malým letadlem dopraví na nejdlejší místa na trati



Stopy ztrácející se v rozlámaném ledovém poli. Kde zmizí stopy a značení, zbývá intuice, zkušenost a někdy i štěstí.

**P.:** Společně jsme si před závodem vyrazili jen jednou. Ale mnohokrát jsme si telefonovali a řešili věci okolo závodu. Kdyby byl alespoň nějaký sníh, asi bychom spolu někde na horách vyjeli častěji. Ohledně přípravy – spočívá hlavně ve vytrvalostním tréninku, tedy zjednodušeně řečeno najet tolik kilometrů, kolik se povede. Párkrát jsem zkusil i deseti- a vícehodinové tréninky, někdy i přes noc. Cílem bylo vyzkoušet, jak nohy snášejí extrémně dlouhou zátěž, a vyhledat správné tempo, kterým jde jet patnáct nebo dvacet dnů jen s malými pauzami na spaní.

**H.:** V počátku přípravy jsem trochu chodil po horách, pak jsem se snažil najet co nejvíce kilometrů na kole. Ve vrcholné fázi mě skolila viróza, tři týdny bez tréninku a dva dny před startem jsem si stále nebyl jistý, jestli odstartuju. S Pavlem jsme se projeli spolu jen na podzim.

**Kolik bylo letos účastníků a byla zde silná konkurence? Měli jste o připravenosti a ambicích závodníků nějaké zprávy před závodem, nebo vás překvapili?**

**P.:** Závodníků je vždy maximálně 50. Občas ale pořadatelé ještě nějaké přiberou. Letos se jich na startu sešlo 54, z toho na dlouhou trasu se jich letos vydal rekordní počet – 26. Veškeré dění okolo závodu bedlivě sleduji a velkou část startujících jsem znal osobně. Na dlouhou trasu bylo přihlášeno několik velmi zkušených závodníků – včetně předchozích vítězů krátké i dlouhé trasy. O jejich ambicích jsem tedy měl velmi dobrou představu a věděl jsem, že prosadit se na předních místech bude velmi těžké. Moc mě to však před závodem nevzrušovalo, jel jsem si na Aljašku plnit sen a ve zdraví dokončit, závodění bylo až na dalším místě.

**H.:** Byl to silně obsazený ročník, i co se týče favoritů. Sešli jsme se několik vítězů z minulých ročníků, pak další několikanásobní zkušení účastníci a pak další ambiciózní nováčci. K favoritům patřil i Pavel, který před dvěma lety skončil druhý na krátké trati.

Od mých předchozích startů se to ale vyměnilo a již je zde nová generace dobrodruhů.

**Předpokládali jste, že byste mohli jet při závodě společně. Jaké měla společná jízda výhody i nevýhody, jak probíhala vaše spolupráce na trati?**

**P.:** Po pravdě jsem to moc nepředpokládal – je dost vzácné, když si dva tempem tak vyhovují, aby mohli jet spolu. Výhodou spolujízdy je více, ta největší je ale psychologická podpora. Když tam máte někoho poblíž, cítíte se výrazně bezpečněji a relativně v pohodě. V případě problémů jste na jejich vyřešení dva, což může být ohromná pomoc. Ať už se jedná o něco vážného, nebo jen hledání cesty, volbu další strategie apod. Na mořském ledu v brutálním protivětru to bylo ve dvou také lepší. Na druhou stranu je pravda, že jen když jede člověk v té divočině sám, prožije si některé situace opravdu naplno. To nemusí být často v tom okamžiku dvakrát příjemné, ale o to silnější zážitky si pak člověk odnáší.

**H.:** Jak zmínil Pavel, oba víme, že to většinou nefunguje. Na startu jsme si jen popřáli hodně štěstí a vyrazili. Pak jsme zjistili, že tempo máme podobné a denní vzdálenosti taky, takže jsme jeli spolu.

Výhodou společné jízdy je daleko větší bezpečnost a vzájemná pomoc při závažnějších problémech, nemáte takový strach o život a depresi ze samoty v těžkých chvílích. Navíc máte s kým sdílet i tu krásu a radost. Myslím, že jsme si to užili.

Nevýhodou je, že i když se sladíte, nějaké vzájemné zdržování tam je. A když to srovnám s těmi předchozími starty, kdy jsem byl stále sám. Právě ten strach a depresi jsou cestou do vaší duše a nitra. Díky nim se dostanete hlouběji a lépe se poznáte.

**Jeli byste jinak, kdybyste jeli každý sám?**

**P.:** Určitě, sám jede člověk vždy jinak. Každý může mít trochu jiný cíl – závodit, fotit, užívat si to atd. To se navíc může během závodu měnit. Pokud jedou dva spolu, musí se oba více či méně přizpůsobovat tomu druhému.

Asi bych někdy zvolil jinou strategii, co se týče místa a doby odpočinku, a zkrátit dobu strávenou na kontrolních bodech. Ve dvou to někdy může být trochu méně efektivně strávený čas, než když je člověk sám a je soustředěn jen na řešení nutných věcí a odpočinek.

**H.:** To určitě. Pokud jedete s někým, soustředíte se na něj a musíte se vzájemně víc nebo míň přizpůsobovat.

**Skončili jste nakonec čtvrtý a pátý, kde byl ten moment, kdy došlo na lámání chleba?**

**P.:** Myšlenky na to, že bych asi rád jel sám a trochu rychleji, mě napadaly už po pár dnech. Koneckonců je to péče jen závod a i mi trochu začaly chybět ty zážitky, které jsou úplně jiné a výrazně silnější, když jede člověk sám. Jelikož však nebyl rozdíl v naší rychlosti nějak propastný, rozhodnutí jet dopředu a sám jsem odkládal. Až devátý den jsem se rozhodl jet déle do noci, přespat asi o 25 km dál a odpočinek zkrátit. Během dalšího dne jsem na Honzu najel několik hodin, o které jsem však večer přišel. Závodník před námi se totiž na moři ztratil a pořadatelé už o něj začínali mít strach. Rozhodl jsem se proto čekat, než se najde a budu vědět, co mu na moři způsobilo komplikace. Podruhé jsem se od Honzy odpojil asi 300 km před cílem. Už jsem to ani neplánoval, ale najednou jsem se ocitl dost před ním a v tom okamžiku mě spontánně napadlo, že chci vlastně ještě zkusit jet svým tempem a užít si to do konce sám.

**H.:** Bylo to den před cílem. Pavel byl na tom o něco líp a byl asi i ambicióznější a já si chtěl Aljašku užít až do konce. Nechtěl jsem projet ten závěr v noci a nepohlídnout si to jako první předchozím startu. Navíc před námi nikdo nebyl a za námi tři dny taky ne. Prostě dva různí lidé mají k jedné věci dva různé přístupy.

**Jak jste se potýkali s přechodem z letošní mírné české zimy do té aljašské? Nebyl to pro organismus šok?**

**H.:** No vlastně trochu byl. V okamžiku přiletu na Aljašku tam bylo pár stupňů pod nulou, takže to bylo bez problémů. Hned první noc bylo možná kolem -25 °C, takže na místní poměry žádná velká zima.

Ale myslím, že jsme trpěli oba. Já tedy určitě. Dál pak to už šlo, zvykli jsme si. I tam byla zima našťastí mírnější než obvykle.

**Měl letošní závod nějaká svá specifika?**

**P.:** Málo sněhu – tedy téměř perfektní podmínky. Díky tomu jsme mohli dosáhnout nejrychlejších časů v historii závodu. Měli jsme opravdu veliké štěstí – několik dnů za námi se to už začínalo horšit a běžce daleko za námi stihlo několik sněžných bouří a brodili se hlubokým sněhem. To je na tomto závodě jedna z nejzajímavějších věcí. Podmínky se mohou každý rok zcela zásadně lišit, a závod tak není nikdy stejný. A nejen každý rok, ale i každý den a hodinu. To, že se jede dobře, platí vždy jen v ten konkrétní okamžik, protože za hodinu už může být třeba úplně nejhůř. Zažil jsem to v roce 2012, kdy jsem většinu trasy kolo tlačil v hlubokém sněhu až v -45 °C, do cíle se dostala jen třetina závodníků a na dlouhou trasu se ten rok nevydal nikdo – nešlo to.

**H.:** Díky perfektním podmínkám byl strašně rychlý. Pět se nás dostalo pod asi patnáct let starý rekord patnáct dnů. Považoval se za nepřekonatelný. Dokonce první Jeff Oatley to jel za neuvěřitelných deset dnů. A vlastně se přiblížil spíš k psím spřežením, kde je rekord osm dnů. Nad tím jeho výkonem kroutí hlavou i samotní musherři.

**Co byste příště udělali jinak?**

**P.:** Rozhodně bych použil pneumatiku s hřeby. Na sněh a občasný led potřeba nejsou, pokud je ale málo sněhu a led na bažinách, řekách, jezerech a Beringově moři zůstane hladký – tak jako letos – jsou hřeby nutností. Spousta závodníků je měla, a hodně jim pomohly. Pádů na ledě bylo nepočítaně, ale o mnoho horší bylo, když nás na ledě zastihl silný vítr. To se pak často nešlo na kole udržet vůbec a nezbyvalo než tlačit. Jinak jsem byl s výbavou/výstrojí velmi spokojen. Dost jsem se tomu věnoval a vyplatilo se mi to – ono to ani jinak nejde, když na tom může doslova záviset vlastní život.

**BURLEY**

bezpečí a kvalita jako priorita  
zkušenost od roku 1978  
až pětiletá záruka

cena od  
**8.990**  
Kč

dodává:  
AZUB BIKE  
**www.azub.cz**  
777 298 229, azub@azub.cz

Pojmy vzdálenost a čas získávají v aljašské divočině úplně jinou dimenzi. Třetí den závodu, v pozadí pohoří Alaska Range, které závodníci překonávají.



**H.:** Asi bych se musel víc soustředit na váhu kola a bagáže. Měl jsem asi o 7 kg celkově větší váhu. To je pak na tak dlouhou vzdálenost v těžkých podmínkách hodně znát. Použil bych stejně jako Pavel hřeby. Při předchozích startech nebyly potřeba. Letos, ale hodně. Před startem jsem je již bohužel nesehnal. Co se týče postupu, tak nevím. Je to tam vždy o improvizaci a odhadu. Asi bych prostě jen reagoval na to, jak se vyvíjí situace.

**S čím jste se na trati potýkali? Co vám dal nebo vzal tento závod?**

**P.:** Myslím, že nejhorší jsou únava/vyčerpání a strach. Ať už je racionální, nebo ne, příjemný není. Obavy z proboření se do vody, z vlků, ze samoty, omrzlin a obecně z toho, jestli to člověk prostě zvládne, jsou všudypřítomné. Letos nás hodně potrápily i výše zmíněné desítky kilometrů ledu. Tenhle závod je neskutečně velké a neskutečně syrové dobrodružství a jako takový dá člověku strašně moc. Nevěřím, že někomu, kdo ho absolvoval, nezměnil život.

**H.:** Vždy se tam potýkáte s velkou únavou, depresemi, strachem, vyhladověním. Letos to bylo díky rychlému postupu ale snazší. Aljaška mi letos ukázala svou nezvykle přívětivou tvář. A já jí za to děku-

ju. Mohl jsem si vychutnat její krásu v každou chvíli. Vlastně jsem jí za to děkoval každý den. Víím, jak by to tam mohlo být těžké, a vlastně bychom nic ani nemuseli vidět. Ten závod vám vždy ukáže skutečné hodnoty, přetřídíte si život.

**Jaké jsou vaše další plány obecně i co se týče znovu se postavit na start Iditarodu?**

**P.:** Přitahují mě i další velké výzvy, ale nic konkrétního teď v plánu nemám. Co se týče Iditarodu, nevím, jak se to mohlo stát, ale jsem na startovní listině pro příští rok. Takže tam v únoru opět vyrážím. Je to droga.

**H.:** Nevím, asi ne. I když přitahovat mě Aljaška nepřestala.

**Mohou se čtenáři těšit třeba i na nějaký jiný mediální počin? Film, knihu?**

**P.:** Připravuji video z Aljašky, promítání a besedy již probíhají. Možná i něco dalšího...

**H.:** Kniha? Nejsem si jistý. Pokud ano, určitě ne čistě o Aljašce. Diashow, snad.

## osobně

**Místo, kam se rád vracíte:** Aljaška, Krkonoše

**Vaše vysněné místo:** Aljaška

**Oblíbená kniha/autor:** Stephen King

**Oblíbený zdroj informací:** kamarádi a lidé v mém okolí, internet

**Film, divadlo z poslední doby, na které si vzpomenete:** Grandhotel Budapešť, Happy People: A Year in the Taiga

**Oblíbená hudba:** Radiohead, Blur apod. – hlavně britský rock

**Největší sportovní úspěch v životě:** Jednoznačně si nejvíce cením úspěchu na Aljašce v roce 2012. Asi proto, že to bylo to nejtěžší, co jsem kdy ve sportu dokázal.

## osobně

**Místo, kam se rád vracíte:** Aljaška

**Vaše vysněné místo:** Aljaška a mnoho dalších po světě, ale i Jizerky a další české hory

**Oblíbená kniha/autor:** Jan Werich

**Oblíbený zdroj informací:** co, kde od koho pochytím

**Film, divadlo z poslední doby, na které si vzpomenete:** To nějak moc nestihám

**Oblíbená hudba:** pop, country, rock

**Největší sportovní úspěch v životě:** Odjezdil jsem toho za svůj život hodně s různými úspěchy. Nejvíce si asi cením právě Iditarodu 2007. Ne že jsem ho vyhrál, ale že jsem ho dojel, a co všechno mi naopak dal. U tohohle aljašského závodu mám výsledky posunuté jako nepodstatné.