

ŠEST TISÍC V ÚNIKU

DANIEL POLMAN

ULTRA
TOUR

Trasa Tour de France
včetně přejezdů mezi
všemi 21 etapami
bez podpory za 19 dní!



UNIVERSUM

ŠEST TISÍC V ÚNIKU

Daniel Polman
Šest tisíc v úniku

Obálka, grafický návrh a sazba Petr Sofroňk

Autor fotografie na obálce Tadeáš Kopča

Redigovala Šárka Polmanová

Odpovědná redaktorka Alexandra Tinková

Technická redaktorka Lenka Gregorová

Počet stran 280

Vydala Euromedia Group, a. s., v edici Universum,
Nádražní 762/32, 150 00 Praha 5,
v roce 2026 jako svou 16 049. publikaci.
Vydání první
www.euromedia.cz

Copyright © Daniel Polman, 2026
All rights reserved.

ISBN 978-80-284-2006-2

ŠEST TISÍC V ÚNIKU

DANIEL POLMAN

A black silhouette of a person riding a motorcycle, performing a wheelie. The motorcycle is oriented vertically, with the front wheel at the top and the rear wheel at the bottom. The rider is positioned between the two wheels, leaning forward. The wheels have a spoked design.

EUROMEDIA GROUP

Brutal prolog

Žádnou z mých knih jsem nezačal tak, jak jsem si představoval. A tato nebude výjimkou. Do jejího psaní jsem se totiž pustil mnohem rychleji, než bylo v plánu. Po návratu z Ultra Tour jsem si chtěl užívat prázdniny s rodinou, zajet na dovču a nějaké výlety a taky trochu zapařit s kámošema. Začátkem srpna jsme se sportovním ředitelem Jardou tradičně vyrazili na největší metalový svátek – festival Brutal Assault. V josefovské pevnosti u Jaroměře se každoročně scházejí příznivci tvrdé hudby z celého světa, aby si tu užili špičkovou muziku, dobrý pivko a ve finále i genius loci, který má tohle místo velmi silný. Totálně mě rozsekaly Ministry, taky Fear Factory, objevil jsem tu úžasnou kapelu Landmvrks, shodou okolností z Francie. Pro mě osobně představovali zlatý hřeb festivalu floridšší Obituary. Jejich set byl parádní řezba, pro mě však jen zhruba do jeho poloviny, kdy jsem zjistil, že nemám telefon. Tak jsem v tom skákajícím kotli chodil skloněný a koukal, kde se ta proklatá chytrá krabička válí. Jednalo se o nový iPhone 16 Pro, takže to nejlepší, co tou dobou bylo na trhu. Koupil jsem ho právě kvůli Ultra Tour, abych měl ty nejlepší možné fotky a videa do filmu. Posléze se ke mně přidal Jarda a pak i další metalisti, kteří se mě ptali, co hledám, a ochotně začali po telefonu pátrat taky. Mobil se nenašel. Navíc byl vypnutý, což nevěstilo nic dobrého. Po koncertu jsme zašli na ztráty a nálezy. Tam mi jen řekli, že zrovna dávali jedné paní telefon, kde nálezce nechal i padesát eur za krytem. Já tam měl jen občanku a tu zatím taky nikdo nenašel. Zůstával jsem v klidu. Na metalovej festák přece nechoděj pitomci, který by nalezený mobil strčili do kapsy, nebo ho snad ukradli. Stejně se ta věc nedá odeknout a je k ničemu. Druhý den už mě na ztrátách a nálezech přivítali otázkou: „Kdy se vám ten mobil ztratil?“ Když jsem jim řekl, že při Obituary, tak mi jen stroze odpověděli: „Tak to vám ho někdo ukrad. V tuhle dobu sem totiž vtrhnul asi na hodinu nějaký gang – brali mobily a peněženky. Tahali je lidem přímo z kapes, asi nějaký fakt šikovný kapsáři, kteří umí využít toho, že v kotli jsou všichni nalepení na sebe. Na policejní stanici je pěkná fronta.“ Tam jsem nešel, čert vem telefon, ale... už doma jsem zjistil, že naštěstí na iCloudu mám zálohované všechny fotky i videa z Ultra Tour, ale bohužel záznamy na diktafon, které jsem pořizoval kvůli této knize, jsou nenávratně v hajzlu. Ty zálohovaný nebyly. Chyba! Ale vzít zpět už nešla. Nezbyvalo mi tedy nic jiného, než si pořídit starší, levnější mobil, zažádat si o no-

vou občanku, kousnout se a začít tvrdě makat. Psát, dokud mám zážitky z Francie ještě v čerstvé paměti. I když Brutal Assault se na její kondici asi celkem podepsal... Nikdy jsem si nepřipravoval osnovy. Na gymplu ve slohu jsem pro osnovu vždy nechával místo a dopsal ji, až když jsem měl text hotový. Teď jsem ale každou etapu a každý přejezd vypsal do mnoha bodů, které při psaní posléze rozvedu. Hodně jsem čerpal i z videí, fotek a sociálních sítí – zkrátka z veškeré internetové stopy, kterou po sobě Ultra Tour zanechala. Byla dlouhá a celkem i hluboká, což se ukázalo ku prospěchu celé té skládačky. Co mě asi mrzí nejvíce, tak při každém setkání s fanoušky jsem si nahrával i jejich jména, aby mohla v knize zaznít. Bohužel většina z nich byla nahrána pouze v mobilu ve složce diktafonu. Ale zůstala tam i celá řada hlášek a detailů, o nichž jsem byl přesvědčen, že v knize zabodují. Možná teď nabýváte dojmu, že kniha bude značně ochuzená a nebude za moc stát. Prolog tím pádem přinesl opačný efekt, než by měl, a spíše vás od čtení odradí. Jenomže já to s ním udělal stejně jako s tou osnovou na gymplu. Napsal jsem ho až po dopsání knihy, která dle mého názoru krádeží mobilu vůbec neutrpěla. Možná jí to i prospělo. Věřím, že až dojedete do cíle těchto skoro tří stovek stran, dáte mi za pravdu. Tak zacvakněte pedály a jedeme!



Ultra kořeny

Ještě než se vydáme po trase 112. ročníku nejslavnějšího závodu světa, rád bych lehce poodkryl kořeny extrémních cyklistických výzev. Lidé si je začali klást prakticky hned, jakmile objevili bicykl. Samotná Tour de France vznikla právě na základě sportovního šílenství a touhy objevovat hranice možného. Kolo je na cestě k limitům a mnohdy i za ně zkrátka dobrým prostředkem. Projektem Ultra Tour jsem chtěl připomenout právě tyto v dobrém slova smyslu bláznvy a průkopníky, kteří se kdysi rozjeli vstříc svým snům, a dnes na ně navazují takoví mimozemšťani jako Tadej Pogačar.

Již v roce 1875 tvrdil uherský voják Zubovics, že kůň je rozhodně rychlejší než kolo. Skoro 1300 kilometrů z Vídně do Paříže na něm docválal za dva týdny. Hozenou rukavicí zdvihl jistý Albert Laumaille, který měl k bicyklům mnohem větší důvěru a ještě více věřil své kondici. Vydal se opačným směrem a z Paříže do Vídně dojel za dvanáct dní a deset hodin. Duše to byla vskutku dobrodružná. Dle svých slov v cíli bojoval s bolestmi a spánkovou deprivací. Jeho osvědčenými zbraněmi proti nim byl tonic a lístky koky. Magorů na kolech (v této době ještě těch vysokých) přibývalo a výzev také. Vydavatelé časopisu *Vélocé Sport* uspořádali v roce 1891 závod z Bordeaux do Paříže. Před jezdci tehdy stálo 572 kilometrů. Výzvu výrazně přitvrdilo pořadatelské prohlášení, že distanci nerozdělí do etap, ale prostě se pojede na jeden zátah. Závod vyhrál Angličan G. P. Mills průměrnou rychlostí 21,5 km/h. Co se energie týče, vsadil na maso a blíže nespecifikované stimulanty. Trumfnutí tohoto cyklistického martýria na sebe nenechalo dlouho čekat. Pařížské noviny *Le Petit Journal* si nebraly servítky a vymyslely šílenost v podobě bezmála 1200 kilometrů dlouhého závodu Paříž–Brest a zpět. Jezdci prý kolabovali únavou přímo u silnic. Nejlépe se se všemi nástrahami vypořádal domácí Charles Terront. Trasu zvládl za 71 hodin. V té době vzniká i řada „kratších“, třísetkilometrových závodů. Mnohé přetrvaly až do dnešní doby: belgická klasika Lutych–Bastogne–Lutych (1892) a francouzská Paříž–Roubaix (1896).

Le Petit Journal

TOUTS LES VENDREDIS
Le Supplément illustré
5 Centimes

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

TOUTS LES JOURS
Le Petit Journal
5 Centimes

Deuxième Année

SAMEDI 26 SEPTEMBRE 1891

Numéro 44



M. CHARLES TERRONT

Vainqueur de la course nationale de Paris à Brest
organisée par le « Petit Journal »

Charles Terront na titulní straně novin Le Petit Journal (1891)

Zrod slavné Tour a její první ročníky

První myšlenka na jízdu kolem Francie vzešla z hlavy Théodora Joyeux. Ten v květnu 1895 uskutečnil Grande Boucle neboli velký okruh. Celkem 5500 kilometrů zvládl za devatenáct dní, takže tehdy urazil 289 kilometrů denně! Dát něco takového dnes (o sto třicet let později) na supermoderní karbonové silnici by byl pořád parádní výkon.

První ročník Tour de France se konal v roce 1903. Cílem závodu nebylo nic jiného než navýšit denní prodeje deníku *L'Auto*, jehož šéfredaktorem byl Henri Desgrange. Stránky deníku měly žlutou barvu. Ta se nakonec stala i barvou závodu, který se z marketingové akce okamžitě přehoupl nejprve v celoevropský a později celosvětový sportovní fenomén. Trasa prvního ročníku byla sice spíše rovinatá, ale její parametry naháněly hrůzu. Závod měřil 2428 kilometrů a byl rozdělený do šesti etap. Organizátoři vyhradili na Grande Boucle devatenáct dní. Průměrná délka etapy tehdy činila drsných 405 kilometrů, v rámci té poslední z Nantes do Paříže překonali závodníci 471 kilometrů. Úvodního ročníku se zúčastnilo šedesát odvážlivců a pouze jednadvacet z nich dojelo do cíle v Paříži. Jednalo se vskutku o ryzí ultracyklistiku. Do etap vyráželi jezdci za tmy a za tmy je i dokončovali. Po trase neměli žádnou asistenci. Většina závodníků byli Francouzi, ale účastnili se také cyklisté z Belgie a Itálie.

Vítězem prvního ročníku Tour de France se s celkovým časem jízdy 94 hodin, 33 minut a 14 sekund stal Maurice Garin. Triumf mu zajistil velkou popularitu a také odměnu tři tisíce zlatých franků. Pouhých 162 centimetrů vysoký a 60 kilogramů vážící Maurice Garin se narodil a vyrůstal v italském údolí Aosty. Od patnácti let se živil jako kominík, na lepší živobytí si mimo jiné vydělával i pašováním sýrů přes italsko-francouzskou hranici. S rodinou se přestěhoval do Francie a nakonec se usídlil v Roubaix. Díky svým divokým jízdám na kole si vysloužil přezdívku „Šílenec“. V roce 1893 získal profesionální cyklistickou licenci a rovnou vyhrál čtyřiadvacetihodinovku v Paříži na Martově poli. Jelo se v únoru a dojeli pouze dva jezdci. Býval vždy o pořádný kus rychlejší, než čekali jeho soupeři i organizátoři závodů. Při závodech



Henri Desgrange. Zdroj: Welovecycling.com

L'Auto
AUTOMOBILES - CYCLISME
ATHLÉTISME, YACHTING, AÉROSTATION, ÉCRIME, POIDS et HALTERES, HIPPISME, GYMNASTIQUE, ALPINISME

LE TOUR DE FRANCE - LE DÉPART
Organisé par L'AUTO du 1^{er} au 19 Juillet 1903

A SEMENCE

Le Tour de France est une épreuve cycliste qui se déroule chaque année en France. Elle est organisée par L'Auto. Le départ a lieu le 1^{er} juillet 1903 à Paris. Le parcours se termine le 19 juillet 1903 à Paris. Le Tour de France est une épreuve cycliste qui se déroule chaque année en France. Elle est organisée par L'Auto. Le départ a lieu le 1^{er} juillet 1903 à Paris. Le parcours se termine le 19 juillet 1903 à Paris.

LITINÉRAIRE DU TOUR DE FRANCE

Map showing the route of the Tour de France 1903, starting in Paris and ending in Paris, with various stages and landmarks marked. The map includes a legend with symbols for 'Tracé à l'Antenne', 'Contrôle Fin', 'Contrôle Inter', 'Arrivée', 'Départ', and 'Direction'. The route is marked with numbers 1 through 12, indicating the stages of the race. The map also shows major cities like Paris, Lyon, and Bordeaux, and the surrounding regions of France.

Titulní strana deníku L'Auto s mapou prvního ročníku Tour de France (1903)



Maurice Garin. Zdroj: Onlinebicyclemuseum.co.uk



Marie Marvingtová. Zdroj: Explor-nature.fr

Bordeaux–Paříž dorazil k cílovému velodromu ještě předtím, než organizátoři odemkli jeho vstupní bránu! Také 467 kilometrů dlouhou úvodní etapu prvního ročníku Tour de France prezentovali organizátoři v čele s Desgrangem jako těžkou dřinu na více než čtyřicet hodin. Garin ji „sfouknul“ díky vytrvalé noční jízdě za osmnáct hodin. Malý velký muž ovládl i druhý ročník Tour. Dodatečně byl ale Francouzskou cyklistickou unií diskvalifikován za použití nepovoleného doprovodného vozidla v poslední noční etapě. Jelikož byli za stejný prohřešek diskvalifikováni i jezdci na dalších třech místech, vypukla velká aféra, která málem znamenala konec Tour de France. Oficiálně vyhrál pátý v cíli Henri Cornet, jehož čas byl o tři hodiny pomalejší. Garinovi byla dokonce pozastavena závodní licence na dva roky.

V roce 1905 vedení Tour v čele s Henrim Desgrangem rozhodlo, že namísto šesti extrémně dlouhých etap postaví před účastníky jedenáct „kratších“ zkoušek. Ty ale stále měly z dnešního pohledu ultracyklistické parametry. Poprvé se v itineráři také objevuje větší stoupání, 1178 metrů vysoký Ballon d'Alsace. Prvním obhájcem celkového prvenství na Tour se stal Lucien Petit-Breton, když triumfoval v letech 1907 a 1908. Slávy si bohužel dlouho neužil, jelikož padl v pouhých 35 letech v první světové válce. Na start šestého ročníku (1908) se poprvé v historii postavilo více než 100 odvážlivců (přesně 114). Mezi zájemci o start se objevila i jedna žena – Marie Marvingtová. Účast jí byla ovšem zakázána s tím, že Tour de France je závod pouze pro muže. Nezdolná Maruška se ale nevzdala. Objela všechny etapy s denním zpožděním a trasu dokončila. Právě ona zasadila semínko pro podobné úlety, jakým se stala moje Ultra Tour. Merci beaucoup, Marie!

Válka na kolech

První ročníky slavné Grande Boucle se dají směle označit i za ty nejdivočejší, a to jak z pohledu závodního pole, tak lidí okolo. Někteří fanoušci připravovali na své neoblíbené jezdce nejrůznější záškodnické akce. Vysypávali na cesty připínáčky, střepy, výjimkou nebyly ani fyzické útoky. Pár závodníků si

tak na cestu přibalilo i revolver. Posádky organizátorských vozů byly ozbrojeny zcela běžně. Cyklisté používali různé metody, jak si v závodě pomoci. Užívali stimulanty včetně kokainu, alkoholu, strychninu, později amfetaminu a dalších látek, aby zvýšili svou výkonnost. Na potlačení bolesti naopak aplikovali opiáty. Zkrátka drog tam bylo možná víc než na české hauspárty v devadesátých letech. A to je už co říct. Ti největší podvodníci, a nebylo jich málo, si i zkracovali nebo urychlovali cestu. Často za tímto účelem využívali automobily a vlaky, kde se jich mnohdy potkalo i víc a nevěřicně po sobě koukali. Později se vyvinuly bizarní metody, kdy se například nechávali táhnout autem či motorkou pomocí lanka, na jehož konci byl korek, do kterého se závodník během jízdy zakousl. Byly zaznamenány i případy sabotáží. Závodníci poškozovali svým soupeřům bicykly, případně se jim snažili dát nějaká projímadla do jídla. Není proto divu, že celkový lídr závodu zpočátku vůbec nestál o to, aby byl nějak zviditelňován a odlišován od zbytku závodníků. Vedoucí závodník vozil v úvodních ročnících pouze zelený pásek na rukávu, žlutý dres v barvách deníku *L'Auto* začal zářit v pelotonu až v roce 1919.

Do Paříže dojedou jen ti nejsilnější a nejodolnější

V roce 1911 byl poprvé do trasy Tour de France zařazen výjezd na Col du Galibier. (Tehdy závodníci jeli tunelem ve výšce 2556 m, dnes silnice vede přes sedlo vysoké 2642 m.) Po oznámení této novinky se závodníci nezdráhali nazývat pořadatele Henriho Desgrangea vrahem. On je motivoval slovy, že ti nejlepší cyklisté dokážou vyjet na kolech až tam, kam ani orli nevyletí. Nejruznějších těžkých zkoušek a překážek pro test svalů i vůle účastníků přibývalo. Ročník 1911 přinesl i rekordní délku (5343 km). Trasa byla tehdy rozdělena do patnácti dlouhých etap a čtrnácti volných dnů. (Mimochodem vůbec nejdelší Tour de France se uskutečnila v roce 1926. Měřila celkem 5745 kilometrů.)

Jeden z nejsilnějších příběhů napsal na Staré dámě (jak se Tour přezdívá díky její velmi dlouhé historii) Eugène Christophe, zvaný Cri-Cri, během ročníku 1913. Ve sjezdu z Tourmaletu, kdy si chtěl pojistit prvenství v celkovém

hodnocení Tour, mu praskla vidlice. S kolem doběhl do deset kilometrů vzdálené kovárny. Aby neporušil pravidla, tak si vidlici sám během asi tří hodin opravil. Jenomže rozhodčí měl problém, že mu při tom malý chlapec šlapal u výhně na měchy. Dostal proto za nepovolenou pomoc penalizaci, která byla nakonec i na základě protestů veřejnosti snížena na tři minuty. To ale v celkové ztrátě nehrálo žádnou roli. I přes tento problém dojel do cíle v Paříži na sedmém místě. Není divu, že se tento příběh stal námětem mnoha uměleckých ztvárnění. Eugène Christophe se ve světě cyklistiky proslavil již rok předtím, a to 315 kilometrů dlouhým sólovým únikem v etapě z Chamonix do Grenoble. Ten stále zůstává (a s ohledem na vývoj vrcholné cyklistiky nejspíš i zůstane) nejdelším v historii Tour. Cri-Cri se také stal během ročníku 1919 prvním nositelem žlutého trikotu. I když Tour nikdy nevyhrál, patří k jejím největším osobnostem a legendám. Právě v roce 1919 se ostatně jela nejdelší etapa v historii. Startovala v noci v Les Sables a končila po 482 kilometrech v Bayonne, kam jezdci doráželi rovněž za tmy. Vítězný Jean Alavoine ji zvládl v čase pod devatenáct hodin. Celkově pak skončil druhý. Dříve se zkrátka jednalo o ultra-cyklistiku jako vyšitou. Právě tento fakt bych svým projektem rád připomněl.

Henri Desgrange kontroluje závodníka během Tour de France. Zdroj: Welovecycling.com





Eugène Christophe.
Zdroj: Wikipedia.org



Jean Alavoine.
Zdroj: Capovelo.com

A tak se zrodila Ultra Tour

Myšlenku na objetí Tour de France ultramaratonským stylem bez podpory jsem v hlavě nosil dlouho jako něco „odloženého“. V roce 2025 po letech opět vyšlo, že se nekonal žádný Grand Départ ze vzdáleného zahraničí, a Tour tudíž vedla pouze na území Francie. Při detailnějším průzkumu jsem zjistil, že autoři trasy se rozhodli zařadit horský dojezd na Mont Ventoux. Výjezd na ikonického obra Provence jsem měl v merku už po mnoho let a bylo jen otázkou času, kdy se naskytne příležitost splnit si tento cyklistický sen. Stejně tak jsem nikdy nebyl na legendárním Tourmaletu a vrcholech v Centrálním masivu... Lákadel začalo být opravdu hodně! Dospěl jsem k přesvědčení, že přišel ten správný čas na spáchání šílenosti spočívající v objetí celé trasy Tour de France včetně transferů mezi etapami. Projekt jsem nazval Ultra Tour. O co miň originální, o to víc praktický název. Dá se z něj celkem dobře odvodit gró projektu – tedy kombinace ultracyklistiky s Tour de France.

Tuto „ultrapakárnu“ jsem plánoval jako každou jinou. Hlavní motivací byly zážitky, dobrodružství a v neposlední řadě i poctivý sportovní výkon. Tentokrát se k tomu všemu přidal i respekt a obdiv k průkopníkům slavné Grande Boucle. Chtěl jsem okusit nejslavnější závod světa podobně, jako „chutnal“ jezdci v jeho prvních ročnících se čtyřsetkilometrovými etapami. Ve zkratce – minimum podpory, maximum dobrodružství. Proto jsem se rozhodl vyrazit na trasu Tour de France v „self-supported“ módu a k tomu rovnou přidat i dlouhé přejezdy mezi jednotlivými etapami. Ostatně podobně, jako to učinil v roce 2021 australský profík Lachlan Morton na popud managementu svého týmu EF Education First. (Trasu dlouhou 5510 km zvládl za skvělých osmnáct dní.) Když jsem do mapy naklikal všech jednadvacet etap a dvacítku (letos obzvlášť dlouhých) transferů mezi nimi, vyskočila na mě cifra začínající šestkou. Moje smyčka bude tedy hodně grand – až tak, že svojí délkou předčí pětitisícový Race Across America. (Kdo jste četli knihu *DREAAM*, tak tento závod napříč USA dobře znáte.) Ultra Tour tudíž bude mojí druhou nejdelší jízdou hned po 7400 kilometru dlouhém závodě North Cape – Tarifa, který se stal hlavní náplní knihy *Rychlejší než vítěz*. Ovšem co se týče převýšení, čeká mě největší



Doma u počítače s trochu zamotanou hlavou. Foto: David Taneček (ČTK)

masakr v životě. Přece jen trasa Tour de France je vymyšlená tak, aby dostala na limit ty nejlepší cyklisty na světě. Kam dostane amatéra z Podkrkonoší s kolem obtěžkaným brašnami, byla otázka, na kterou jsem si mohl odpovědět až na místě činu ve francouzských kopcích. Další otazníky se také vznášely nad kondicí ještě jednoho rozdílového hráče v celé té hře – počasí. Zvlášť když člověk jede bez podpory, vyjde ze souboje s deštěm, zimou, bouřkami, silnými větry a spalujícími vedry vždy poražený.

Abych dodal Ultra Tour ještě více na dramatickosti a vdechl jí i kus závodního napětí, rozhodl jsem se na hřiště přizvat ještě dalšího neúprosného soupeře. Jeho tempo je vyrovnané, konstantní, nehrozí mu žádný pád, v cestě mu nestojí kopce ani špatné počasí. Nikdy se nezastaví. Čas! Rozhodl jsem se odstartovat ve stejný moment jako profesionální peloton a pokusit se i přes porci nějakých 2700 kilometrů navíc v přejezdech dorazit do Paříže ještě před ním.



Mapa Ultra Tour – černou čarou jsou vyznačeny etapy závodu, červenou pak přejezdy mezi nimi

Výzva tím rázem dostala punc ultramaratonského závodu s přísným limitem. Bylo mi jasné, že udržet průměrný denní nájezd okolo tří stovek kiláků na trase s převýšením přes osmdesát tisíc metrů bude vyžadovat skutečně závodní tempo. Abych mohl odstartovat ve stejný den a hodinu, musel jsem prohodit pořadí etap. Začal jsem tou třetí. Předpokladem pro úspěch byl i rychlý začátek. Přirovnal bych to k surfaři chytajícímu vlnu. Zkrátka musel jsem toho hned po startu odjet co nejvíc na jeden zátah, abych se dostal před peloton a ten už mě tlačil jen zezadu až k cílové lajně na Champs-Élysées. Kdybych vlnu nechytl, dostal by se celý ten spektakl jménem Tour de France přede mě a těžko bych se skrze něj prokousával dál.

Závody jako ten nejlepší trénink

Stál jsem před výzvou, v níž budu muset jet nejlíp, jak umím, a zúčastnit se všech svých zkušeností z dlouhých závodů a všech těch „ultrapakáren“, které jsem už spáchal. Vyžadovalo to samozřejmě i tradiční přípravu, takže kromě tréninků jsem taky hodně závodil. O víkendech bikové maratony, v týdnu na Jičínské cyklotrase v seriálu časovek a cross-country závodů. Poštelovat motor s mladšíma puškama na kratších tratích je vždycky přínosný. Já vlastně moc dlouhých tréninků ani nejždím, spíš se snažím udržovat intenzitu a sílu, z níž pak i v ultramaratonech žiju. Minimálně tedy první dny, než se ze mě stane zombie ploužící se světem na autopilota. V závodech se celkem dařilo. Zásadním testem bylo 400 Ultra, MTB ultramaraton na čtyři sta kilometrů vedoucí přes Krkonoše, Jizerky, Lužické hory, České Švýcarsko, Labské pískovce, Kokořínsko, Český ráj a Podkrkonoším zpět do místa startu a cíle v Mostku. S převýšením devět tisíc metrů to je poctivá řacha, a tudíž i test na lítání po kopcích ve Francii. Zúčastnil jsem se zatím všech pěti ročníků. Ten poslední se zapsal do mé paměti jako jednoznačně nejnáročnější. Přitvrdila trasa – méně asfaltu, více terénu a jeden hodně ostrý kopec navíc. Ale hlavně počasí dostalo na lopatky úplně každého. Připomínalo spíše přelom února a března než polovinu května. Podepsalo se to i na počtu finisherů, který by v případě lepších podmínek byl určitě mnohem vyšší. Několik přihlášených si to rozmyslelo ještě před startem na základě předpovědi. Když jsem ve vánici na Dvoračkách nasazoval na zkrhlé prsty zimní rukavice, musel jsem se podívat pod sebe, abych se ujistil, že tam je opravdu kolo, a nikoliv snowboard nebo běžky. Po necelých dvaadvaceti hodinách jsem dorazil do cíle s vidinou nikoliv vychlazeného pívka na stole, ale teplé vany u nás doma v koupelně. Tajně jsem si přál, abych si tímto špatné počasí vybral a ve Francii si užíval tepla a sucha. Jo a když jsem konečně zaplul do vany, tak kromě horké vody mě celkem zahrálo i páté vítězství v řadě.

Jelikož Ultra Tour slibovala tisíce kilometrů na silnicích, rozhodl jsem se ještě zůstat v terénu a jako poslední výživnou tréninkovou dávku objet rakouský etapák Alpentour Trophy. Vyhlášený čtyřdenní MTB závod ve Schlad-



V cíli 400 Ultra se svými holkami a rodiči

mingu pod krásným masivem Dachsteinu jsem do té doby jel už čtyřikrát. Dvakrát v sólo kategorii a dvakrát ve dvojici s Ondrou Mikulem. Je pravdou, že sdílená radost je silnější, a tak mě více bavila právě týmová soutěž. V posledních letech jsem zatoužil vrátit se ve dvojici s Márou Foltýnem, ale teprve v sezóně 2025 to můj závodní harmonogram dovolil. Naposledy jsem se po svazích Planaie, Hochwurzenu, Hauser Kaiblingu, Reiteralmu a Dachsteinu svezl před dvanácti lety. To bylo Márovi sedm. Tenkrát jsme nezávodili na vlastních kolech, protože před první etapou vybílil nějaký gang celou kolárnu našeho penzionu. S Ondrou jsme si tehdy půjčili těžká trailová kola s vysokými zdvihy a závod objeli na nich. Domů jsme se vrátili s poloprázdným autem, zato s hlavami plnými zážitků a také dobrým pocitem, že jsme se nevzdali. Zkrátka že nám ti hajzlové sice ukradli



S Márou Foltýnem na trase Alpentour Trophy

kola, ale nikoliv ten závod, na který jsme přijeli. Při páté účasti jsem si tedy vytyčil cíl vrátit se ve zdraví domů a pokud možno i s našimi biky. Mára Foltýn je skvělý sportovec, který by svůj potenciál dokázal prodat ve většině vytrvalostních disciplín. Za tu hlavní si vybral skialpinismus, v němž patří ve své kategorii do světové špičky. V létě to ale neskutečně „zabíjí“ i na biku, když se na českých závodech pravidelně pohybuje v popředí výsledkových listin. Proč zrovna Mára? Protože to je kluk, kterého vnímám od jeho dětství a vím, že jsme tak trochu ze stejného těsta – podkrkonošští blázni, kteří se jen tak něčeho nezaleknou, a když už jde do tuhého, umějí zabrat. Pokud se něco nepovede, dokážeme se tomu naopak zasmát a zbytečně nepanikařit. Ve sportu hledáme především zážitky a zábavu. Spojuje nás ale i záliba v rockové a metalové hudbě. Uvědomoval jsem si, že jsme měli spolu do



Radost v cíli čtyřdenního etapáku Alpentour Trophy

Rakouska vyrazit o dva roky dřív, kdy jsme byli kondičně na podobné úrovni. Termínově jsme se ale nesešli. Zatímco Márova forma letí stále vzhůru, ta moje už mnoho let víceméně stagnuje, za což jsem ve finále rád. Věkový rozdíl sedmadvacet let působil hrozivě a bylo jasné, že tu kratší sirku si v každém ze čtyř závodních dnů vytáhnou já. Takže Mára si užil pěknou vyjíždku po Alpách a já ostrý závodění s otáčkoměrem pořád v červeném poli. Jako trénink na Ultra Tour byl etapák fakt skvělý a coby kamarádský výlet ještě lepší! Kola nám nikdo nečmajznul a nakonec jsme dojeli v naší kategorii druhí. Pro mě osobně bylo závodění po boku takto našlapaného a perspektivního sportovce velkým zážitkem. Tréninková příprava na nadcházející ultrapakárnu ve Francii tímto vyvrcholila. Přišel čas řešit organizační věci, připravovat techniku, balit brašny a na kole se jen vozit.



- 1 | Poslední ladění kola s Fittipaldim – dvorním mechanikem a tátou v jedné osobě
- 2 | Vzkaz od mých holek – malý papírek, který umí velké věci
- 3 | Pohled do kufru při cestě do Francie dokládá, že kluci se o mě starali náramně
- 4 | Komplet výbava, kterou povezu v brašnách a na sobě



Jedeme!

Nebudu tu detailně popisovat poslední dny a hodiny předtím, než jsem odjel do Francie. Před každou velkou výzvou to je pořád stejný. Nestihání, dodávky na poslední chvíli, zkrátka stres v mnoha svých podobách. A hlavně pak loučení. Nemám ho rád. Najednou na mě dopadne velká tíha odpovědnosti a možná i jakýchsi výčitek. Jako by mi už v ten moment naskočil do hlavy můj virtuální sportovní ředitel a pronesl: „Hele, ty si teď jedeš zablblnout a splnit si nějaký svoje sobecký cíle. Věcí, co se můžou podělat, bude hodně. Takže jediný důležitý je, aby ses k těmhle tvým třem holkám vrátil.“ Situaci před naším domem tentokrát odlehčili Sklepák a Honzík, kteří se rozhodli udělat si výlet se mnou. Než jsme do dodávky naložili kolo, kluci vytáhli z auta proviant v podobě pívka, uzeného špeku a čerstvého chleba s tím, že se o mě hezky postarají. A taky že jo – starali se o mě náramně. Tak jo, třikrát pevné objetí, pusa na rozloučenou, slib, že budu opatrněj, a zamáčknutí slz. Pak už jen zamávání z okýnka, poslaná pusa a čau. Uf, to je vždycky tak těžký...

Hotovo, sbaleno!



Po cestě jsem řešil spoustu organizačních záležitostí, které jsem nestihl dola-
dit doma. Například i věci kolem sdílení videí pro ČT sport. Když se o projektu
Ultra Tour dozvěděl dnes už legendární komentátor a hlas české cyklistiky To-
máš Jílek, projevil velký zájem o nějaké reporty, které by oživily přímé přenosy
Tour. To mě samozřejmě hodně potěšilo a s nadšením jsem takovou nabídku
spolupráce přijal. Ve finále jsem stejně měl v plánu natáčet videa pro film. Tak-
že jsem připravoval sdílenou složku pro štáb ČT sport a taky pro moji dceru
Daninku. Nabídl jsem jí mizerně placenou brigádu v podobě pomoci s mými
sociálními sítěmi. Dále jsem musel zamakat na propagaci dobročinné sbírky,
kterou jsem jako každý rok na začátku sezóny vyhlásil. Tentokrát jsem se roz-
hodl podpořit tři organizace, za nimiž stojí dlouhodobá záslužná a profesionál-
ní práce přinášející mnoho dobrého: charitativní projekt Pomozte dětem, dále
Domácí hospic Duha v Hořicích a ve Vrchlabí a Domeček plný koleček, cent-
rum pro handicapované nabízející sociální služby a terénní péči. A v neposlední
radě jsem taky namlouval vzkaz kamarádovi Lukymu, který tou dobou bohužel
ležel kvůli silnému autoimunitnímu onemocnění ve Fakultní nemocnici Hra-
dec Králové v umělém spánku, napojený na plicní ventilaci i mimotělní okruh.



Sbírka na dobrou věc se v roce
2025 dělila na tři části...

Ultra Paka Racing Team.
Zleva: David „Sklepák”,
Táda, Danda a Honzík,
fotila Gábinka



Rodina za ním jezdila a pouštěla mu vzkazy. V tom mém jsem vzpomínal, že on byl s mýma holkama první, kdo mě během závodu North Cape – Tarifa napříč Evropou uvítal na českém území. V myšlenkách jsem byl často s ním a přál si, aby během mé Ultra Tour ten náročný a zcela zásadní boj vyhrál. Abych ho po svém návratu mohl přijít osobně podpořit, tak jako on to udělal pro mě několikrát během posledních let.

Cestu jsme zvládli a nastěhovali se na dvě noci do apartmánu ve Valenciennes, který jsem s předstihem několika měsíců zabookoval. V tomto severofrancouzském městě začínala až třetí etapa Tour de France, ale projekt Ultra Tour startoval právě zde. Večer přijeli i kamarádi Trágovci. Kdo jste četli knihu *Rychlejší než vítěz*, tak je už dobře znáte. Gábi, Táda a jejich děti Lilli a Nikola. Úderná podkrkonošská smečka, která vždy doveze dobrou náladu a taky kus kreativní energie, z níž vždy vzniknou skvělé fotky a výstupy na sociální síť. To je mimochodem jejich hlavní profesní činnost (více na Traga.cz). Nakonec jsme se do apartmánu vměstnali všichni, jen Táda přes noc kempoval v dodávce. Přes den jsme fotili a večer u pivka klábosili. Sklepák s Honzíkem taky vařili, aby mě vypustili na oběžnou dráhu kolem Francie řádně vykrmenýho, protože od startu už budu nejspíš jen hubnout.

Samozřejmě že jsme zajeli omrknout i Lille, hostící Grand Départ, tedy slavnostní start Staré dámy. Mimochodem, s přilehlými obcemi tu žije hodně přes milión obyvatel, což z metropole departementu Nord činí čtvrté největší francouzské město (po Paříži, Lyonu a Marseille). Lille, ležící u hranic s Belgií, je také významným centrem vzdělání. Sídli zde obrovská Université de Lille (vznikla v roce 2018 sloučením tří dřívějších univerzit) a soukromá Katolická univerzita. Začátkem července už město nepatřilo studentům, ale fanouškům cyklistiky a taky těm nejlepším závodníkům světového pelotonu. Když jsme přijížděli do centra, zahlédl jsem stůl obklopený dresy Alpecinu. „Ty vole, tam sedí Mates. A Jasper! Davide, brzdi, Honzíku, dáme s nima fotku!“ křičel jsem ze zadního sedadla dodávky. David (alias Sklepák) hodil před kavárnou auto na blikačky a Honzík stáhl okénko s dotazem, zda může udělat foto. Několik borců v dresech Alpecin souhlasně přikývlo. Mysleli si, že je začne fotit, a tak



Kreativitu Gábinka s Tádou fakt nezapřou. Ostatně na ní jejich projekt Traga.cz stojí. Foto: T. Kopča

se na Honzíka usmívali. Ale mezitím jsem si vzadu rychle nazouval tretry na nohy. Najednou se rozletěly šoupací dveře, vyskočil jsem z nich jak čert z krabičky a s hlučným klapnutím karbonových podrážek přistál před jejich stolem. Takže z úsměvu přešli rovnou ve smích. Hned naproti Mathieu van der Poelovi seděl šklebící se Jasper Philipsen. Ikony současné cyklistiky! Došlo i na krátkou konverzaci včetně stručné zmínky o mém projektu. Prý jsem blázen. Oni zase totální borci. Popřál jsem jim vše dobré do závodu a zase jsem zmizel v dodávce. Potkat profiky takhle face to face byl velký zážitek. Doufal jsem ale, že na trase Tour k tomu nedojde. Rychlý výsadek u kavárny v Lille mi připomínal scénku z filmu *Dědictví aneb Kurvahošigutntag*, kterak Bohuš (Bolek Polívka) potká Karla Gotta v růžovém sáčku. „Ahóh, ahóh... Já ťa znám... Ty mňa neznáš?“ Mimochodem ukázka z filmu se stala součástí mé nejnovější přednášky a je zárukou výbuchu smíchu.

Ještě silnější emoce jsem ve finále prožíval při focení na předměstí. Nevzbudily je žádné hvězdy profipelotonu, ale náhodně jedoucí kluci na BMX kolech. Valili domů ze školy. Na pankáče, s batohama na zádech, bez helem, s větrem ve vlasech. Hned jsme dali pěsti, zahrozili paroháčema a prostě se naladili na stejnou vlnu. Jeli jsme ulicí a ta patřila jen nám. Vrátili mě do dětství, kdy jsem sedlal bleděmodrýho cykloše RMX. S těma klukama vznikla pro mě asi nejkrásnější fotka spojená s Ultra Tour. Kdykoliv se na ni podívám, navodí mi pocit svobody a radosti a taky si uvědomím, že ve mně pořád žije kus dítěte, malýho Dandy. Považuji to za jedno ze svých největších životních štěstí. I díky němu pořád blbnu a dělám takový vylomeniny, jako je projekt, na který právě vyrazíme.

Okolo Francie s cestovní kanceláří Ultra Tour

Přišel čas pustit se do všech jednadvaceti etap Tour de France 2025. Tady v knížce vždycky začnu souhrnem dění v profesionálním pelotonu a potom každou etapu popíšu pohledem zpoza svých řídítek. Jen podotýkám, že pro pořádek uvádím všechny etapy dle jejich pořadí v závodě. Abych mohl vystartovat ve stejný čas



Bláznivé setkání s profíky z Alpecinu u kavárny v Lille. Foto: T. Kopča

Tahle fotka je pro mě asi vůbec ta nejsilnější. Popisku nepotřebuje, je v textu... Foto: T. Kopča



jako profici, začal jsem částí třetí etapy, pak následovala celá druhá, celá první a zbytek té třetí... Ano, je to hodně komplikovaný, ale na druhou stranu i chytrý řešení, který zredukuje nutné přejezdy na minimum. Můj nematematický mozek vymýšlel tuto kombinaci u Mapy.com fakt dlouho. Přišel čas do toho šlápnout!

Výzdoba před Tour skýtala řadu možností k blbnutí. Foto: T. Kopča



1. etapa: Lille Métropole → Lille Métropole

typ: rovinatá, vzdálenost: 185 km

První etapa přitáhla pozornost sprinterů včetně našeho Pavla Bittnera. Nejednalo se zdaleka o úplnou placku, do cesty se cyklistům postavilo několik stoupání. Nejvýraznější z nich se nacházelo na 41. kilometru (1 km / 7,8 %). Přesto se pro spurtery otevřela vzácná možnost svézt se ve žlutém dresu! Sprinterský dojezd první etapy byl na programu Tour naposledy v roce 2020, kdy se do žlutého oblékl norský rychlík Alexander Kristoff. Tentokrát si nejcennější cyklistický dres oblékl Belgičan Jasper Philipsen. Potěšilo mě to! Vybavil jsem si jeho úsměv poté, co jsem před kavárnou v Lille zaútočil na jejich tým ze Sklepákovy dodávky. Prál jsem mu to, i když žluták by samozřejmě nejvíce slušel Pavlu Bittnerovi. Nicméně senzací se v cyklistice čím dál více ovlivněné silou týmů a jejich strategií dějí jen zřídka.

A teď se z první etapy přesunme na začátek té třetí, kterou jsem Ultra Tour zahájil. Na oficiální start na kraji Valenciennes mě dovezli Sklepák s Honzíkem. Za námi se vydali taky Trágovci. Tádovi se při jízdě moc nepozdával projev auta, a tak svého multáka raději zaparkoval na místě, kde by v případě, že se už nerozjede, tolik nepřekážel. Já jsem zatím absolvoval svoji předstartovní rutinu. Takže jsem se cpal jídlem, u toho procházel brašny, zda mám vše, co potřebuju, mastí si důkladně namazal podvozek, slunci vystavené části těla opalovákem, hadříkem očistil brýle, oblékl se a byl ready. Najednou jsem skutečně stál čelem k té šílené porci kilometrů a výškových metrů. Přímo nad hlavou mi visela jakási oprátka sloužící coby madlo k zavírání zadních dveří dodávky. Zkusil jsem do ní narvat hlavu, ale ta se tam nevešla. „No nic, tak to budu muset fakt jet...“ procedil jsem mezi zuby po pokusu ukončit trápení, ještě než začne.

Zapnul jsem garmina, dal si pár loků z flašky s minerálkou, objal jsem se se všema kamarádama a za jejich povzbuzování odkroutil první šlápnutí. Mates, Jasper a dalších 182 profilů zažívalo tou dobou v Lille asi jinačí hukot. Nicméně já byl velmi spokojený, protože mě na startu podpořilo mnohem

KBŘERIE - CONTRAT OBSÈQUES



Etapa č. 3, a tudíž celá Ultra Tour startovala kousek od pohřebního ústavu. I ten měli před Tour vytuněný, jak se patří! Foto: T. Kopča

více lidí, než bych si pár dní dozadu tipoval. Nejhlasitější ze šestice fandů byli samozřejmě ti nejmenší – Lilli a Nikola. Nějak se mi od těch šesti kámošů nechťelo. Pořád jsem se otáčel a mával jim. Jelikož jsem tím pádem moc nedával pozor na cestu a nestihl si po startu na displeji přiblížit mapu, zabloudil jsem hned na první křižovatce. Musel jsem se vracet a oni se mi samozřejmě tlemili. Už jsem byl ale příliš daleko na to, abych slyšel jejich vtipný reakce na moje zakufrování. Určitě jich pár padlo. Sranda skončila, což platilo nejen pro mě. Najednou jsem byl sám. A Táda? Tušil správně. Motor si ani neškrtnul a auto se už z místa nehnulo! Takže Trágovci místo posledních pěkně strávených dnů ve Francii řešili odtah multáka do Čech. Sklepák s Honzíkem jim v marném boji chvíli asistovali, ale pak se vydali na trasu první etapy, aby poprvé v životě spatřili profesionály v akci. A rovnou v tom vůbec nejprestižnějším závodě!



Hlava se do oprátky nevešla – musel jsem jet. |



Start ve Valenciennes v burácejícím kotli diváků, který tvořili Lilli, Nikola, Honzík a Sklepák (a Gábinka s Tádou za objektivy)

Valil jsem to mezi poli, chtěl jsem napsat jako TGV, ale kvůli protivětru tempo odpovídalo řekněme standardnímu českému rychlíku s občasným zpožděním. Po necelých 60 kilometrech jsem před městem Seclin přijel k zákazu vjezdu a přes celou šíři zaparkovanému nákladáku. Sakra, to to začíná brzo, pomyslel jsem si a připravoval se na objížďku zavřené silnice. Jakmile jsem ale kolo tlačil vedle nákladáku škarpou, došlo mi to. Ozval se vnitřní hlas, kterému během osamělých jízd říkám „sportovní ředitel“: *Ty vole, vždyť už jsi na křižení třetí a první etapy. To je uzavírka kvůli Tour!*

Jel jsem pár stovek metrů v protisměru první etapy, aby se ta „moje“ třetí zase odpoutala. Měl jsem kliku, že jsem to stihl ještě před kolonou a pelotonem. Šťestí mi přálo, i co se atmosféry týče. Okolní meze a krajnice se totiž

stačily zaplnit nedočkavými diváky. Zkrátka na místo, kde vedou chvíli první a třetí etapa společně, jsem dorazil v ten nejlepší možný čas. Diváci už byli nažhavení, takže stačilo, aby se na silnici zjevil tragéd z Podkrkonoší na kole s brašnami, a fandili, jak kdyby tu projížděla nějaká cyklistická superstar. Takový hukot jsem zažil jen na pár závodech. Tuším, že na české L'Etape, na mistrovství světa Masters v Dánsku a na rakouské Salzkammergut Trophy. Skoro každý do něčeho foukal nebo mlátil. Mával jsem, dával najevo radost z povzbuzování a přitom do pedálů tlačil watty, jako bych jel závod. V ten moment jsem si uvědomil, jak neskutečnou energii do člověka takový dav napere. Úplně mě to vystřelilo z treter. Jel jsem doraz, ale nebolelo mě to. Tepovka vylítla až k omezovači a ani mi nebylo na blití. Upřímně, mít tohle kolem sebe po většinu trasy, tak toho snad i míň sním, protože tohle extra palivo má fakt grády a letí to na něj mega rychle! Nicméně já si ho nezasloužím. Cyklistikou se neživím a nepodřizuji jí svůj život. Zdaleka tak tvrdě netrénuju jako ti, kterým tyhle opojný dávky do žil vlévají fanoušci závod co závod, etapu co etapu. Být profesionálním cyklistou je pro běžného smrtelníka nepředstavitelná řehole. Je však i plná odměn a tohle je patrně jedna z těch nejhezčích. A pak už přišla odbočka doleva, ticho a osamělá jízda po trase třetí etapy, která ten rachot zažije až za dva dny.

Měl jsem se ale pořád na co těšit, protože křížení s první etapou přišlo ještě ve městě Béthune. Tam ale stačilo jen přejet křižovátku na druhou stranu. Takže žádná jízda mezi špalíry se nekonala. Ale viděl jsem tu projíždět kolonu týmových aut jedoucích ještě před pelotonem. A to vám byla solidní prestiž. Naleštěné laky, reklamy, mega dlouhé antény vysílaček, rychlé průjezdy zatáček, občas nějaké to zatroubení. Nejšilenější monstrum předvedl jeden z nejbohatších cyklistických týmů INEOS Grenadiers. Svým 4 × 4 offroadem ke kruháku přilétli, jako by to bylo o metr a půl nižší Ferrari. Jenomže týpek za volantem vytuněný dodávky australského týmu Jayco AlUla patrně zavzpomínal na svá cyklistická léta a kruhák stríhnul hezky do protisměru, čímž tu obří anglickou krabici předjel. Měl jsem z toho dojem, že ti démoni v týmových autech jedou takový svůj vlastní závod. Přece jen silnice jsou už uzavřené, konec pod kapotou jsou, tak proč si nezablnout, že jo?

Chvilí jsem tu automobilovou show pozoroval a pak se zase vydal do ticha severofrancouzského regionu Hauts-de-France. Přišel čas opustit i třetí etapu, kterou dojedu později, jelikož se mi vyplatilo na jejím asi devadesátém kilometru přejet ke druhé etapě a tu sfouknout rovnou celou. Sliboval jsem chaos, tak ho doručuju. Vydržte do čtvrté etapy a bude v tom pořádek jak v japonských jízdních řádech. Po několikahodinové jízdě v protáku jsem se k začátku etapy číslo dvě vracel tak trochu zpět. Takže těch čtyřicet kiláků na její start jsem zalétl s větrem v zádech skutečně jako TGV. V Lauwin-Planque mě samozřejmě nadšení z velké rychlosti za málo wattů hodně rychle přešlo. Otočil jsem kormidlo a z příjemného pomocníka se stal soupeř, který mě deptal hrozným způsobem. Celá druhá etapa vedla přesně proti větru. Ten parchant navíc zesiloval. No nic, Ultra Tour byla můj nápad a moje volba, takže sportovní ředitel uvnitř hlavy zahlásil při každém postěžování si: Drž hubu a šlapej.

Hurá proti větru vstříc Paříži! Foto: T. Kopča



2. etapa: Lauwin-Planque → Boulogne-sur-Mer

typ: kopcovitá, vzdálenost: 209 km

Hned druhá etapa byla zároveň tou nejdelší. Obec Lauwin-Planque hostila Starou dámu poprvé, a tak zažívala velkou slávu. Trasa zamířila k pobřeží Atlantiku, přičemž do hry už vstoupily celkem nezanedbatelné kopečky a silný vítr vanoucí od kanálu La Manche. V roce 2012 zvítězila v cílovém sprintu do kopce v Boulogne-sur-Mer slovenská hvězda Peter Sagan. Letošního vítěze jsem, jak se dočtete o pár řádků dál, tipnul. A světe, div se – byl to další z party před kavárnou, kterému jsem popřál „good luck“. Mathieu van der Poel ovládl druhou etapu a jeho kolega Jasper mu předal žlutý dres. Tomu říkám snový začátek Tour pro tým Alpecin-Deceuninck!

Zatímco příjezd po větru ke startu ve mně budil falešný dojem suprové kondice, druhá etapa držela mé ego hned od svého začátku proklaté nízko. Směrem k Atlantiku jsem se plížil s přesvědčením, že jsem marná a pomalá nula. Zvlášť když jsem se kouknul na navigaci a moje rychlost začínala jedničkou. Jet víc než dvacítkou už vyžadovalo opravdu enormní úsilí. No do prdele, to i želva by mě předešla, pomyslel jsem si. Celou tu frustraci umocňoval fakt, že druhá etapa je ta nejdelší ze všech a měří přes dvě kila.

Kousek za začátkem mě na trase překvapili Honzík s Davidem alias Sklepákem. Čekali na mě ve městečku Saint-Pol-sur-Ternoise. Stáli u sloupu a ukazovali mi směr přesně podle reflexní šipky Tour de France, podle níž druhý den odbočí doprava profesionální peloton. Kluci mě fakt potěšili! Měl jsem za to, že zkouknou průjezd pelotonu v první etapě a pak to rovnou povalí domů. Přestože viděli to nejzajímavější, co ten den mohli ve Francii spatřit, vyrazili ještě povzbudit i ultrapako, tou dobou s více než dvěma stovkami kiláků v nohách. Sklepák provedl test mé odhodlanosti: „Máš poslední šanci. Pojeď s náma, sedačka pro tebe je v autě pořád připravená.“ S úsměvem jsem odvětil: „Díky, ale jedu do Paříže!“ Kluci kolem mě chvíli litali s dodávkou, fotili a povzbuzovali. Dokonce natočili i nějaké video do filmu, což bylo na hodně dlouho naposledy, kdy jsem na záběrech celý a netočila je moje roztrěsená ruka. Pak jsem se zastavil u jednoho stromu na čůrání. Přišel čas rozloučit se.



Honzík se Sklepákem překvapili – myslel jsem, že to už dávno pálí po německých dálnicích domů.
Foto: J. Suk

Objali jsme se a poplácali se po ramenou. Kluci vyrazili směr Nová Paka, a jelikož jsem Sklepákovu nabídku sedačky v autě odmítl, nezbývalo mi než pokračovat na kole dál podle šipek druhé etapy směřujících k horizontům, za nimiž se rozlévá Atlantský oceán. S klukama odjelo kamarádství, legrace a taky dobrý počasí.

Zhruba půlhodku po našem rozloučení začalo lejt. Považoval jsem to za přeháňku. To jsem ale netušil, že než se severem Francie prožene celá, bude jí to trvat víc než dva dny! Hned první den projektu jsem dostal opravdu tvrdou vstupní lekci. Ano, takový přijímač pro ty z vás, kdo jste byli na vojně. Já tam teda naštěstí nebyl, vyfasoval jsem modrou knížku na zvýšené jaterní testy po mononukleóze. Alespoň s deštěm jsem to ve druhé etapě uhrál na remízu. Prvních 100 kilometrů jsem bojoval pouze s větrem, druhá půlka již byla napůl vodním sportem. Pusa se mi už nekřivila jen pod náporu silných poryvů větru, ale i v přívalech kapek svištících proti mně jako střely z kulometu. Ten den kdesi na nebi sedělo neúprosné hovado s protiletectvým rotačkem a bezednou zásobou střeliva. Jednou si to s ním vyřídím!

Krajina kolem mě byla víceméně o ničem. Teda spíše více nežli méně. Všude jen pole, mlhy a občas aspoň nějaký ten strom. Ono když člověku do obličeje pořád stříká čůrek špinavý vody, stejně vidí kulový. Jednoznačně nejsilnější zážitky přinesla setkání s lidmi podél trasy. Projížděl jsem vesničkou a z dálky sledoval postaršího pána vrávo-rajícího na štaflích. Připevňoval staré kolo na jablon stojící hned za plotem u silnice, po níž se druhý den proženou nejlepší cyklisté světa. Na zápraží se modlila babička, aby ten její blázen nesletěl. Vybavila se mi moje oblíbená novela *Stařec a moře*. Přihrbený pán se šedivým plnovousem vytrvale bojoval s kolem, gravitací a balancem. Jakmile jsem přijel k jejich zahrádce, akorát slezl z poslední šprusle. Střetli jsme se pohledem a následně si vyměnili pozdrav: „Bonjour!“ Lámanou francouzštinou jsem si s ním i trochu pokecal a vysvětlil mu svůj záměr objet celou trasu Tour „avec transferts“, tedy i s přejezdy. Nadšeně mi podal ruku, popřál hodně štěstí a na závěr jsme natočili i krátký pozdrav do České republiky, který se objeví ve filmu.

Po chvilce jsem najel do stoupání na nejvyšší bod etapy Côte du Haut Pichot (179 m). V porovnání s kopci druhého a třetího týdne to je taková kritičina. Ale i na malém trpaslíkovi se může odehrát velké divadlo. Přece jen na více než kilometr dlouhé stojce s maximálním sklonem až 14 % se dá s pelotonem řádně zacvičit a roztrhat ho na kusy. Zvlášť v tom fičáku od oceánu. Jestli mě málem něco roztrhalo, tak to byla energie, kterou do mě napumpovala jedna hodně veselá bandička. Už z dálky jsem slyšel hudbu a pokřiky lidí sročených u stánku, u něhož stály dvě základní pohonné jednotky místní veselé chasy: výčep a gril. Jak jsem se blížil k místu vrchařské prémie, kde párty probíhala, začali okamžitě skandovat, běhat vedle mě s megafony a zapínat nejrůznější povzbuzovací hračky. Oni využili možnosti vyzkoušet si vše před hlavním dějstvím, které proběhne za pár hodin, a já zažil neskutečný kotel, o kterém si na většině amatérských závodů můžu nechat jen zdát. Ti kluci mě fakt rozfajrovali a na vršek jsem díky nim vyletěl jako rachejtle.

Kouzelného dědečka v tichosti zdobícího svoji zahrádku a hlučné mladáky dělily pouze jednotky kilometrů. Na první pohled dva zcela rozdílné světy měly jeden společný cíl: oslavit Tour de France a užít si průjezd pelotonu s ikonami současné cyklistiky. Ten měly i další stovky lidí, které jsem ten den spatřil. Na večer to byli například i týpci s traktory a bagry. Po práci se sešli, aby postavili

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Šest tisíc v úniku.

Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.