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



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 floridští Obituary. Jejich set byl parádní řežba, 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 dobrýho. 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 fesťák přece nechoděj pitomci, který by nalezený mobil strčili do kapsy, nebo ho snad ukradli. Stejně se ta věc nedá odemknout 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 nějací fakt šikovní 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. Nezbývalo 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 blázny 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 rukavici zdvihl jistý Albert Laumaillé, 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 *Véloce 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

TOUS LES VENDREDIS
Le Supplément illustré
5 Centimes

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

TOUS 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 Joyeuxe. 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 silničce 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 nahánějí 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 závodě



Henri Desgrange. Zdroj: Welovecycling.com



L'Auto

AUTOMOBILE — CYCLISME

ATHLÉTISME, YACHTING, AÉROSTATION, ESCRIME, POIDS et HALTÈRES, HIPPISME, GYMNASTIQUE, ALPINISME

HENRI DESGRANGE

LE TOUR DE FRANCE – LE DÉPART

Organisé par **L'AUTO** *du 1er au 19 Juillet 1903*

A SEMENCE

PARIS

LYON

BORDEAUX

TOULOUSE

MARSEILLE

ESPAGNE

L'ITINÉRAIRE DU TOUR DE 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 čtyřiadvacet 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 nevěřícně 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. Nejrůznějších 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 Grenoblu. 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 ultracyklistiku 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 míň 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“ jezdcům 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 kilometrů 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 dramatičnosti 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 spektákl 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 zúročit veškeré své zkušenosti 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 cyklolize v seriálu časovek a cross-country závodů. Poštelovat motor s mladšíma puškama na kratších tratích je vždycky přínosný. Já vlastně moc dlouhých tréninků ani nejezdím, 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 kiláků 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 každýho. 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 zkřehlé 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 pivka 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 zahřálo i páté vítězství v řadě.

Jelikož Ultra Tour slibovala tisíce kiláků 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

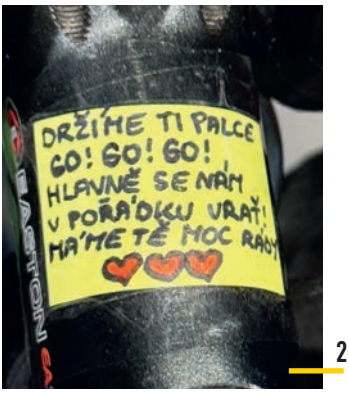


Radost v cíli čtyřdenního etapáku Alpentour Trophy

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 vytáhnu já. Takže Mára si užil pěknou vyjížďku 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 druzí. 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



2



3



4

1 Poslední ladění kola s Fittipaldim – dvorním mechanikem a tátou v jedné osobě
2 Vzkaz od mých holek – malý papírek, který umí velký 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

Zde se můžeš podívat na představení kola a kompletní vybavení na Ultra Tour.

YouTube

Jedeme!

Nebudu tu detailně popisovat poslední dny a hodiny předtím, než jsem odjel do Francie. Před každou velkou výzvou to je pořád stejný. Nestíhání, dodělávky 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 zablbnout 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 pivka, 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 opatrnej, 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 doladit 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 Tomáš 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. Takže 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 rozhodl podpořit tři organizace, za nimiž stojí dlouhodobá záslužná a profesionální práce přinášející mnoho dobrého: charitativní projekt Pomozte dětem, dále Domácí hospic Duha v Hořicích a ve Vrchlabí a Domeček plný koleček, centrum pro handicapované nabízející sociální služby a terénní péči. A v neposlední řadě jsem taky namlouval vzkaz kamarádovi Lukymu, který tou dobou bohužel ležel kvůli silnému autoimunitnímu onemocnění ve Fakultní nemocnici Hradec 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