

Rallye Dakar

Setkání se čtyřkolkou

„Jestli tady najdu svoji čtyřkolkou a ještě si ji odvezu, jsem poloviční vítěz,“ letí mi hlavou, když procházím přístavem.

Nevím, ale stále mě překvapují ohromná, ne úplně přehledná mola, překladiště, odbavovací haly. Nekonečné fronty, ospalí a vedrem znavení úředníci, nedočkaví závodníci a jejich doprovodné týmy. Abych vše vydržela a psychicky se nezhroutila ještě před zahájením rallye, snažím se zvládat ten neustálý tlak: Bude čtyřkolkou v pořádku? Jak se dostaneme na start? Všude je velký zmatek a hodně nepřehledných situací, které nám zatím nikdo nevyšvětlil.

Přes to všechno mám stále před očima obraz, jak sedím na čtyřkolkou a čekám na startovní čáře. I tady na nás čekají stanoviště, která vyžadují moře razítek, a pokud je všechny neposbírám, prostě a jasně nedostanu čtyřkolkou. To samé musejí absolvovat také kluci od doprovodných aut. I oni musejí získat svá povolení.

Po orazítkování všech papírovacích nutností nasedáme i s ostatními závodníky a řidiči doprovodek do připravených autobusů. Převážejí nás na druhou stranu přístavu, kde na nás čekají stroje.

Když jsem uviděla svou čtyřkolkou v řadě nablýskaných čtyřkolek z celé planety, spadl mi kámen ze srdce. Na první pohled vypadá celá a bez jakéhokoli škrábnutí. Po předání papírů mi pořadatelé dávají můj sáček s klíčky od stroje, čímž začíná naše první dobrodružství. Z boty

vytahuji křížový šroubovák a jdu zapojit baterku – ta musela být při přesunu na trajektu odpojena. Jenomže se mi tak klepaly ruce, možná nervozitou, možná tím, jak jsem se na ni těšila, že mi tento banální úkon moc nešel. Naštěstí mi pomohl můj týmový kolega Tomáš Kubiena.

To ještě netušil, že mě bude muset z přístavu odtáhnout na laně. Dodnes nevíme proč, ale čtyřkolkou nechtěla nastartovat. Táhl mě několik desítek metrů a pak naštěstí naskočila, a tak jsem z bran přístavu odjížděla v plné parádě.

Mohlo by se zdát, že cesta z přístavu přes město je pro závodníky a jejich týmy označena a uzavřena pro veřejnost. Jenomže to je omyl. Jedeme takový malý městský motokros. Prodíráme se mezi ostatními vozidly běžného provozu. Na silnici se dvěma jízdnicí pruhy se vedle sebe „lehce“ vejdou čtyři vozidla.

Žádné střední bariéry nebo svodidla. Takový chaos na silnici, kde platí pravidlo „vyhni se, jak můžeš“. O řízeném provozu pro místní jezdce i závodníky nemůže být ani řeči. Pravidla silničního provozu se tady obecně nerespektují. Platí jediné pravidlo: „Jed, jak se dá, a snaž se nenabourat.“ Dá se to nazvat i jako „neskutečný chaos na silnici s dokonale fungujícími klaksony“.

Přesun je na každém týmu; přednost mají ti rychlejší, odvážnější a hlavně průbojnější. A samozřejmě, čím větší místní stroj, tím větší „drzost“. Podivné stroje, ještě podivnější místní lidé. Zažívám opravdový strach o život. Naštěstí

*A to už jsme na Dakaru: kompletní Moto Racing Team.
Mechanici, jezdci, řidiči, manažeři, technická
podpora, fotografové, novinářská podpora.*





jsem schovaná v konvoji našeho Moto Racing Teamu.

Až příště zůstanu stát dvě hodiny v pražské koloně, v řízeném provozu, kde tak maximálně

jednomu ze sta nevydrží nervy a zatroubí, budu úplně v klidu a spokojená.

„Vidíš, Oli, nevážíš si své civilizované země.“ Hlas mého svědomí je všudypřítomný.

Moje první dakarské depo

Projíždíme vrátnicí a konečně se dostáváme do depa. Po šíleném průjezdu městem nás ale nečeká žádný relax. Musíme hned začít připravovat závodní stroje ke startu. Mechanici, závodníci a všichni z doprovodných týmů – na start. Samozřejmě ten technický.

Můj mechanik Václav Hucl má pevné nervy, ale i na něj toho bylo příliš. A tak si pěkně zanádal na příjezd do depa i na celou organizaci, aby se mu trochu ulevilo. Na stres je to nejlepší lék.

Pustili jsme se do práce, čekalo nás toho opravdu hodně. Museli jsme opravit držák na GPS, deformační zóny přídavných benzínových nádrží na nášlapech, vyměnit přední nárazník a připevnit zadní brašnu (kabelku, jak jsem ji později pojmenovala).

S úpravami jsme počítali předem, a tak jsme byli připraveni, až na to, že jsme do poslední chvíle nevěděli, jak upravíme deformační zónu benzínových nádrží na nášlapech. Po chvilkovém laborování s rozřezanými nášlapy (což je ochrana jezdcových nohou), které jsme si přivezli z Prahy, jsme se rozhodli, že k sobě ty dvě trubky přišroubujeme a bude. Bohužel jsme s sebou neměli tak velké šrouby. Venca mi zadal jejich

délku a vyslal mě je shánět. Po dvaceti minutách jsem byla zpátky i se šrouby, které našemu účelu dokonale posloužily.

Mezitím Venca zabrousil ostré hrany deformační zóny a odmontoval benzínové nádrže. Po tomto úkonu nás čekal druhý, a to připevnění hlavního držáku GPS do hlavního lešení, které drží komplex GPS, světel a štítu. Svářečka se střídala s bruskou, až se vynořil držák, který splňoval dané technické specifikace. Držák totiž musí být uzpůsobený tak, aby byla GPS snadno vyměnitelná v případě poruchy přístroje. Během oprav jsme prošli kompletně celou čtyřkolku, jestli je po transportu opravdu vše v pořádku.

První den v dakarském režimu končil pro Vencu okolo 18. hodiny a díky tomu jsem se mohla s Tomášem Kubienou projet v terénu. Nic pořádného jsme sice nenašli, protože bychom museli hodně daleko za město, ale při vzpomínce na ty první kilometry se mi ještě teď ježí chlupy na těle. Konečně jsem mohla pořádně otestovat, jak jsme čtyřkolku nabrzdlili a co že to ti kluci v pražském DK Racing s tím motorem udělali.

Po necelé hodině se vracíme zpátky do bivaku, kde už na mě čeká Venca v plné polní. Ale nebylo co



Nekonečné přejímky

upravovat, všechno běželo, a tak jsme se domluvili, že na zítřejší testování v dunách se mnou pojedou i Venca a všechny případné nedostatky budeme ladit přímo tam. Naskákali jsme do aut a nechali jsme se odvézt do hotelu. Nebyl sice nic moc, ale nejsme tu na rekreaci.

Druhý den se řítíme do bivaku. V 8 hodin vyrážíme tak, abychom toho mohli v nedalekém dunovišti

otestovat co nejvíc. Mechanici jeli v doprovodných autech, my čtyřkolkáři už pěkně po ose za řídítky. Bohužel jsme se nevyhnuli všudypřítomným kolonám ani motokrosové vložkám mezi zběsilými řidiči.

„Snad to takhle nebude celý Dakar.“ Doufám ve skrytu duše, že nebudu kličkovat s přesností na milimetry mezi vším, co má kola.



MINORSA
VANAGAS

MOTOR

SCOTT



*Do každé z etap jsem
si připravovala i pitný režim.*