

Josef Kalina

DLOUHÁ KŘIVOLAKÁ CESTA

3.,
rozšířené
vydání







Josef Kalina

DLOUHÁ KŘIVOLAKÁ CESTA

Grada Publishing

3.,
rozšířené
vydání

Josef Kalina

DLOUHÁ KŘIVOLAKÁ CESTA

3., rozšířené vydání

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 8708. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Eva Hradiláková
Počet stran 424

Třetí, rozšířené vydání
v nakladatelství Grada Publishing, a.s., první vydání, Praha 2023
Vytiskla tiskárna FINIDR, s.r.o., Český Těšín

© Grada Publishing, a.s., 2023
Cover & Layout Design © Eva Hradiláková, 2023
Cover Photo © Buggyra Media
Text © Josef Kalina
Fotografie © Martin Macík, Petr Lusk, Marek Pitaš – Buggyra Media a archiv autora
Mapa na přední předsádce © shutterstock.com/Stephen Marques

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy
Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-7074-6 (ePub)
ISBN 978-80-271-7073-9 (pdf)
ISBN 978-80-271-5029-8 (print)

OBSAH

ÚVOD / 8

KNIHA 1 PRAVĚK

- 1984 Divadlo / 12
- 1985 Moskal a ti druzí / 18
- 1985 Navigátor / 23
- 1986 Zatím dobrý / 31
- 1986 Ténéré / 40
- 1986 Všechno špatně / 49
- 1987 První kopačky / 62
- 1988 Těžkotonážní jubileum / 65
- 1989–1990 V cizích službách / 86

KNIHA 2 KAREL

- 1991 Prst boží / 112
- 1991–1992 Z Čech až na konec světa / 123
- 1992 Zdivočelý rok / 149
- 1993 Ota / 166
- 1994 Konečně / 179
- 1995–1997 Tři roky samoty / 195
- 1998 Čermák aneb jak jsem zešedivěl / 200

KNIHA 3 MALÝ VELKÝ MUŽ

- 1999 Milan / 222
- 2000 Divný závod / 235
- 2001 Ještě jednou / 243
- 2002 Žába / 254
- 2003 Rána / 260
- 2004–2005 Konec starých časů / 269

KNIHA 4 TOULKY S KOCOUREM

- 2005 Mezičas / 286
- 2006–2007 Sbohem Afriko! / 289
- 2008 On the Road / 300
- 2009 Amerika / 307
- 2010 Záda / 314
- 2011 Do stejné řeky / 333
- 2012 Juzek / 339
- 2013–2014 Zavíráme / 345
- 2015 Nezavíráme / 351

KNIHA 5 NEMÁ TO KONCE

- 2015 Další začátek / 354
- 2015 Panský kočí / 356
- 2016 Jaroslav ze Šternberka / 362
- 2016 Stále dál / 379
- 2017 Našich třicet / 386

KNIHA 6 PÍSEK

- 2018 Poslední velký Dakar? / 392
- 2019 Reportérem z leknutí / 401
- 2020–2021 Arábie / 406
- 2022–2023 Mezi velbloudy / 411

ZÁVĚR, ASI TAK ČTVRTÝ / 423

*Mé ženě Heleně, která si to všechno vytrpěla spolu se mnou.
This is dedicated to one I love.*



PODĚKOVÁNÍ

Martinu Macíkovi, který první a druhé vydání knihy ve své tiskárně nejen vyrobil, ale především mě před léty donutil ji začít psát a dokonce mě při tom i živil.

Návazně na to děkuji všem pilotům, se kterými jsem kdy jezdil (on je jedním z nich) za to, že mě svojí zručností zachovali při relativně dobrém zdraví. Hodně a upřímně pak děkuji všem těm desítkám bezejmenných mechaniků, kteří dnem i nocí udržovali naše auta v chodu, protože oni jsou ti opravdoví hrdinové.

Poděkování patří také nakladatelství Grada za to, že třetím vydáním knihy doplnila mé vzpomínky z posledních let. Velký dík patří Michalu Šperlingovi a jeho společnosti Kořenovky za finanční podporu tohoto vydání.

OMLUVA

Omlouvám se všem ženám z mé rodiny za 40 let strachu, který pociťovaly vždycky, když jsem vyrazil.

Omlouvám se všem, o kterých sem se dostatečně nezmínil (snad to ještě někdy napravím) i těm, kteří by měli při čtení této knihy pocit snižování vlastní důstojnosti, což nebylo mým úmyslem.

Omlouvám se i za možné chyby v historickém datování událostí, ale faktem zůstává, že i při své skleróze jsem jediný, kdo si to všechno trochu pamatuje.



ÚVOD

Hliníková podlaha nákladáku citelně studí i přes péřový spacák, vzduch je ledový a ostrý tak, jak dokáže být jenom v lednovém ránu uprostřed Sahary. Jediný zvuk, který ke mně doléhá, je tichounké šustění písku hnaného větrem po hranách dun. Nádherné ticho pouště, jindy nám tak vzácné. Žádné hrčení motorek chystajících se brzy ráno na start, ani věčné hučení elektrocentrál, nikdy neutichajících za našich afrických nocí. Jak rád bych je teď slyšel. Jak marně čekám na reflektory protivně přebíhající po plachtě stanu jako v nějakém válečném filmu. Kolem nás není nikdo. Jenom ticho, tma a samota.

Začíná náš třetí den v ergu El Beyed, v ohromném dunovém poli východně od Ataru, v samém srdci mauritánské pustiny. Než bude svítat, nezbývá, než se choulit ve snaze udržet si alespoň trochu tělesného tepla a donekonečna promýšlet těch několik málo variant záchrany. Spánek, beztak mizerný, už dávno odplynul a neodbytná žízeň je, spolu s nekonečnou únavou, naším výchozím bodem plánů do nového dne. Půllitrová plastová lahvička vedle mé hlavy je poloprázdná, ale i tak je tím nejdůležitějším co mám a co musím ušetřit za každou cenu. Až vyjde slunce, bude hůř.

Po polovině života v kabině závodních aut, po projetí celé Afriky a Asie křížem krážem, cestou necestou, po saltech a kotrmelcích, po nemocech a hladu, začínám přemýšlet, jak se umírá žízní pár set kilometrů od civilizace a pár desítek kilometrů od kamarádů, kteří se k nám nemohou probít.



„V poušti najdeš Boha nebo smrt!“ Kolikrát jsem to slyšel. Je to snad v Bibli, v Koránu, v Saint Exupérym. I my teď víme, o co jde. Tady, v sotva pojízdném nákladáku, stojícím uprostřed té neuvěřitelné nádhery zlátnoucích přesypů a modrajícího se nebe. Už to není jenom nějaká zlámaná hřídel nebo prázdná kola a neúspěch v jednom šíleném závodě. Je to modlitba: „Bože dej, ať se odtud nějak dostaneme.“

„Pomoz si a bude ti pomoheno“, tak zní odpověď a každý z nás tří trosečníků sám promýšlí znova a znova zbývající možnosti. Rozhýbat to naše krásné, teď už nemohoucí auto, původně postavené k překonávání nepřekonatelného a ještě jednou to zkusit, nebo vyrazit s buzolou a čtvrtlitrem vody pěšky? Odhaduji to tak na dvacet kilometrů vzdušnou čarou. Pokud udržíme směr v dunách a sypkém písku, stejně to nezvládneme za jeden den. A dál? Raději nemyslet.

Kdyby alespoň nebyla taková zima. Přetahuji si límec bundy přes hlavu, a jak čekám na rozednění, běží mi hlavou pořád dokola: „Jak jsem se sem dostal, co tu dělám, a kde to, proboha, všechno začalo?“

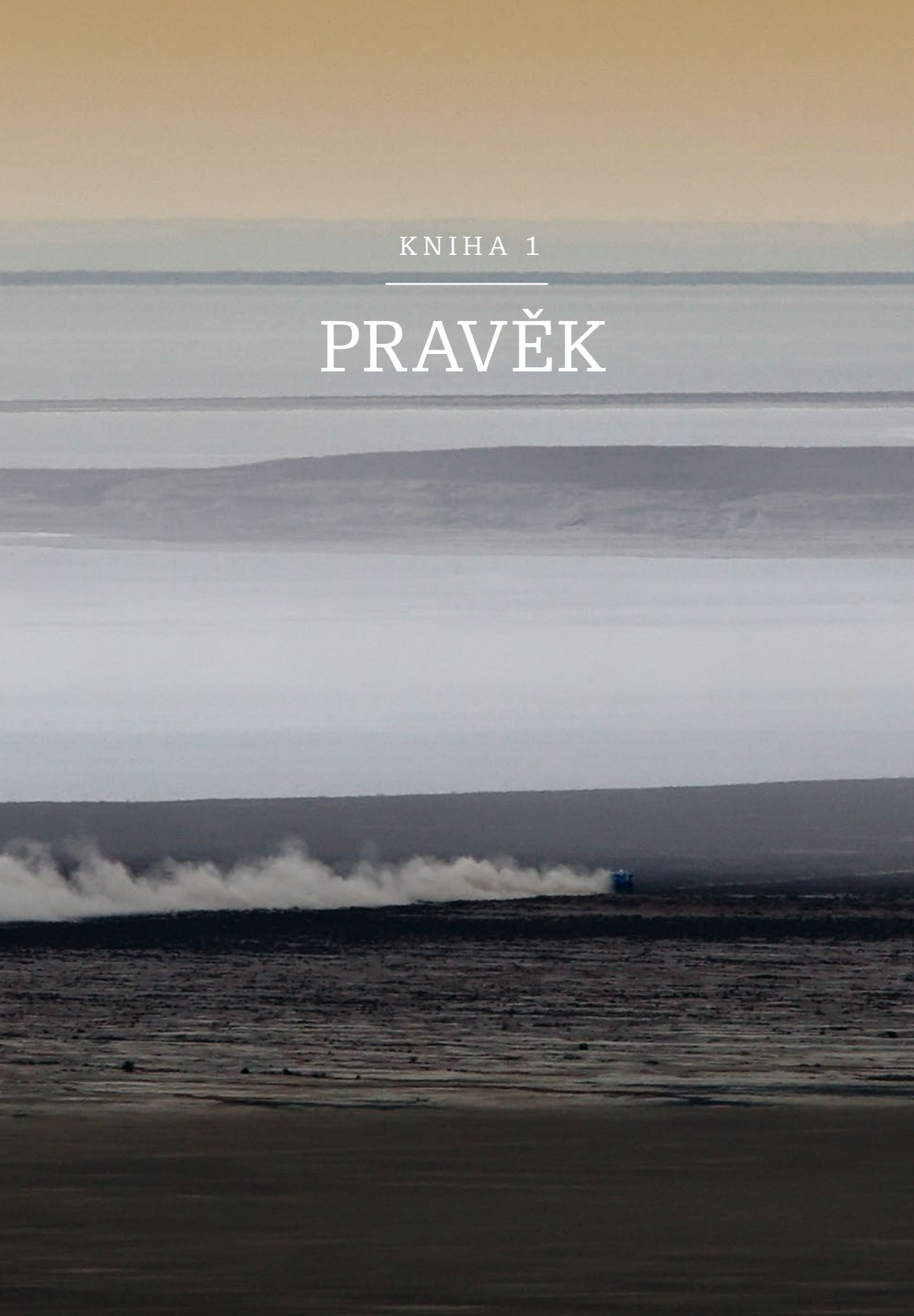
Cynik ve mně se trochu posmívá: „Jen si vzpomeň, jak jsi běhal před dvaceti lety po všech možných úřadech a leštil kliky papalášů. Jak jsi vymýšlel teorie o propagaci socialistických výrobků ke slávě naší komunistické vlasti. Jak jsi žebral o peníze a lhal různým ředitelům o tom, jaké budou mít zásluhy. Vzpomeň si, že jsi přitom neříkal nic o rozbitých autech, zlámaných kostech a malárii. Neříkal jsi nic ani o umírání žízni v ergu El Beyed. No jen si vzpomeň!“





KNIHA 1

PRAVĚK



1984 DIVADLO

S scénář o velkém bratru ze stejnojmenného románu George Orwela se naštěstí nevyplnil. Spíš naopak! Ledy zvolna tají a železná opona už povážlivě vrže v pantech. Poláci sice nemají nic na talíři, ale hlavy plné „Solidarnosci“, Enderáci – občané východního Německa, zdrhají ke svým západním bratrům kudy se dá a Rumuni toužebně vyhlíží nějakou šikovnou lampu pro svého „milovaného“ vůdce. V Rusku, pardon, v Sovětském svazu už se ve vysokých funkcích pohybuje jistý Gorbačov a ti, co vidí do jejich kuchyně, začínají stříhat ušima.

Ale kdepak u nás! My jsme si před šestnácti lety zabourili a kromě několika nenapravitelných kverulantů všichni radostně akceptují ten gulášový socialismus, sice bez papriky a většinou i bez masa, ale pořád lepší, než bruchet v Ruzyni.

Jedna okolnost už je ale jasná skoro všem. Jestli se něco neudělá s tou zatracenou ekonomikou, která Marxe s Leninem ne a ne poslouchat, tak bude i ten mizerný guláš už brzy jenom vzpomínkou. V módě jsou progresivní vedoucí soudruzi používající v řízení nových metod. S vážnou tváří vykládají na schůzích teorii o zachování hmoty a energie, přesněji, že z hovna bič neupleteš a lidi ve fabrikách se s překvapením dozvídají, že zastaralé, odláknuté a z náhražek vyrobené produkty nikdo nechce kupovat. S tím nic neudělají ani různé triky s devizovými kurzy, ani výměna rajčat za automobily v rámci RVHP. (Pro toho, kdo už to nepamatuje, tak to byla taková socialistická forma Evropské unie s úžasným názvem „Rada vzájemné hospodářské pomoci“). Myšlenka to byla roztomilá, asi jako když si kluci vyměňují kuličky za fotky fotbalistů a žvýkačky za cigára. Ten největší kluk, co nejdál dočůrá a jmenuje se, řekněme Ivan, shromáždí všechny ty cetky na jednu hromadu a ocení je od oka podle poslušnosti a zaostalosti jednotlivců v partě. Pak to rozdělí, aby nikomu, ovšem kromě něho, nic nepřebývalo. Řečí ekonomů se tomu říká mnohostranné zúčtování. S kamarádem Sašou Holínkou jsme vymysleli takové přísloví.

„Komu není vzájemné rady, tomu není hospodářské pomoci.“

Říkali jsme to s vážnou tváří veřejně a kupodivu nám na to přikyvovali i ti největší skalní blbci. „Pravda, pravda, soudruhu.“

Vymysleli jsme takových rčení víc a Holínka je s velkou radostí všem vykládal. On byl vždycky šťastný, když se lidi smáli a mezi těmi rozesmátými tvářemi jaksi nepozoroval ty kyselé držky, které si to na něj pěkně zapamatovaly. Taky neměl, jako já, dvě děti a tudíž trpěl sníženým pudem sebezáchovy. Já jsem přece jenom víc držel hubu, a tak se společně s moderní politikou a novým stylem řízení, stal zázrak.

Dali mi cestovní pas!

Teprve později mi došlo, že to zase nebyl až tak ekonomicky motivovaný krok, ale v té době to vypadalo logicky. V roce 1982 jsme prodali víc jak čtyři tisíce malých nákladáků Avia do Alžírsko a na tom musel pracovat někdo, kdo uměl francouzsky a rozuměl takovým vozům.

V mém případě to tehdy bylo spíš přání otcem myšlenky, ale papír na francouzštinu jsem měl a o nákladních autech jsem (teoreticky) věděl skoro všechno. A tak jsem se jednoho dne ocitl znenadání na strojírenském veletrhu v Alžírsku a vlastně taky poprvé v Africe. Ne, že by mě to nějak zvlášť oslnilo. Město Alžír neslo v sobě v té době ještě výrazné francouzské rysy a dopravní zácpy vysoce překonávaly situaci v socialistické Praze. Vypadalo to tam dost podobně jako v Marseille brzy po ránu, ještě před úklidem ulic, jenom bez toho úklidu. Taky jsem měl hodně starostí s řečenou výstavou, ale to už je jiná historie. Důležité tam byly dva impulzy, které mě postrčily do toho bláznivého světa pouštních závodů. Při obcházení výstaviště jsem narazil na expozici příšerně zabláceného a potlučeného Land Roveru, u kterého stála cedule s nápisem: „Letošní



*Děd Lebed s autorem po jednání
v roce 1984*

účastník závodu Paříž-Dakar.“ Připomínám, že ten „letošní Dakar“ byl teprve čtvrtým ročníkem soutěže. Pohled na ten otlučený džíp mě docela normálně vrátil do všech verneovek a májovek a kdo ví, do jakých dobrodružných knížek, kterými jsem jako kluk nasáknul. Tak jsem tam sehnal nějakého chláпка, který to měl na starosti a ten mi vydal změřt překopírovaných novinových článků a fotek. A když se dozvěděl, co na veletrhu dělám, ukázal mi taky fotografie předpotopných Acmatů, takových francouzských vojenských „vejtrasek“ (Praga V3S), ale hlavně nákladní Mercedes Georgese Jo-Jo Groina, který se umístil, považte, na neuvěřitelném čtyřicátém druhém místě mezi osobními soutěžními vozy. Ty kamiony na fotkách mi při tom nepřipadaly nijak výjimečné. Trochu trubek okolo kabiny a pneumatiky s divným vzorkem, jinak nic extra. A mně tam, o nějakých sto metrů dál, stála zbrusu nová osmsetpatnáctka Tatra, která by tyhle křápy musela přeci lehce strčit do kapsy. A to byl ten druhý impulz! Už jsem v duchu viděl naši Tatřičku stojící na nakašírovaných kamenech zasypaných pískem, celou zablácenou a zaprášenou a před ní pořádně velkou ceduli s bombastickým nápisem „Československý kamion Tatra – vítěz nejtěžšího závodu světa.“ Ježíšmarjá, co jsem si tímhle snem způsobil!

Teď už je pozdě přemítat nad osudovostí podobných rozhodnutí z vášně. Co všechno znamenají ty řeči o volání dále a příběhy cestovatelů od Marca Pola až po Hanzelku se Zikmundem?

„Navigare necesse est“, bylo heslem prvních mořeplavců. „Je nezbytné plouti!“

Ale proč dneska? Svět už je objevený, dobytý a rozparcelovaný. Tak co nutí mladé i staré



První tisková konference v roce 1984. Radek Fencel, Alain Galland, J. P. Strager, Karel Pátek

STRAGER

Jistý vídeňský obchodník, pan Strager (čti Štrágr), utekl před Němci do Francie včas. Po válce, nyní již naturalizovaní Stragerové (Stražerové), na střední Evropu a Rakousko-Uhersko nezapomněli. Starý pán si zřídil obchodní firmu přímo na Champs Elysées, kousek od Vítězného oblouku, a začal dovážet do rozbité Francie stavební stroje. Důležité byly bagry, a ty se vyráběly ve Slaném, ve strojárnách, válkou málo zničeného Československa.

Když jeho syn, Jean-Pierre, převzal firmu, koupil rozbombardovaný pozemek u nádraží v Trappes a vystavěl na něm obchodně-servisní středisko. Úřad a dvě opravárenské haly. Celé se to jmenovalo MAM (Materiel et Appareage Mécanique). S Čechy se rychle dohodl a na mnoho příštích let se stal exkluzivním dovozcem našich nákladních vozů Tatra a Škoda (později Liaz) a časem i Avia, když pominula licenční smlouva s Renaultem. V jedné z těch hal jsme našli útočiště i my, Dakaráci.

Technicky se dodělávaly některé detaily a doplňovala výbava. Nezastupitelnou funkci měla firma MAM ve finančních transakcích týmu a v organizaci pobytu závodníků ve Francii. To dostal na starost Stragerův syn Pierre-Marc, který se postupně stal naším kamarádem a vlastně jakýmsi nehrajícím kapitánem týmu.

Nesmím zapomenout na Stragerovu sekretářku, slečnu Barthel, starší Alsasanku s nekončnou energií, která mě tak trochu adoptovala (dokonce mě jednou, když jsem přišel o doklady, propašovala z Dakaru do Paříže, jako svého syna) a držela nade mnou a nad Dakaráky ochrannou ruku. Ona jediná měla jakousi tajemnou sílu, která jí umožňovala dořvat i takové suverény jako byl starý Strager a dědek Lebeda, vždycky když „Pépi“ (tak mě mateřsky nazývala) něco potřeboval.

Tak jako Rusové měli ve Francii svého Groina, měli jsme my Stragera. Bez něho by to prostě nešlo!

muže (a ženy) vydávat se do končin, které jsou sice už dobře zakresleny na mapách, ale skoro nikdo tam nežije. A co by tam taky dělal? Ono tam kromě „nikoho“ taky není „nic.“ Alespoň nic ve smyslu člověčí dobytvačné chamtivosti. Žádná půda k pěstování, žádné lesy k těžbě dřeva a „zatím“ žádné dostupné suroviny.

Někdy o mnoho let později, vleže pod páteřovou rourou Tatry, v tropické průtrži mračen, někde uprostřed Angoly, mi Big Joe Pepa Kakrda položil následující otázku:

„Co tu vlastně děláš?“

Vyndal jsem rozšafně Gitanesku z pusy (tehdy se nám to ještě kouřovalo) a řekl jsem bez rozmyslu:

„Nechtělo se mi prostě skončit jako nějakéj vožralej úředníček.“

Moje odpověď byla stejně pitomá a prvoplánová jako ta otázka, ale později jsem pochopil, že jediné takové autentické výkřiky skrývají pravdu. Žádné řeči o romantice, závodnickém duchu, nebo dokonce o penězích. Prostě únik! Útěk ze židle za psacím stolem do louže pod nákladákem v malárii prolezlé Angole.

Takže už se mě nikdy neptejte PROČ!

Ale zpět k roku 1984. Takhle bychom se nikam nedostali. Půjďme na to raději, pro větší názornost, takovým pokusem o divadelní scénář. Situace tomu totiž docela nahrává.

Takže místo a scéna:

Městečko Trappes, asi tak 30 kilometrů od Paříže a kousek od slavných Versailles. V dějinách se proslavilo dvakrát. Poprvé jako největší seřazovací nádraží pro zásobování německého atlantického valu a jako takové srovnáno spojenci se zemí dva dny před invazí v Normandii.

Podruhé, ale už ne tak významně historicky, jako sídlo firmy MAM Strager, zástupce československých značek nákladních aut ve Francii a tudíž místo, kde se konalo naše divadlo.

Osoby a obsazení:

Jean-Piere Strager – ředitel a majitel firmy MAM

Ervín Lindovský – Generální ředitel podniku Tatra

Viktor Korecký – Generální ředitel podniku Liaz

Ladislav Joza – Ředitel vývozní skupiny nákladních vozů PZO Motokov

Václav Lebeda – Šedá eminence

Josef Kalina – Teritoriální referent Motokovu pro frankofonní země

Rozhovor se odvíjí jako v absurdním divadle, nicméně je to už zažitý, mnohokrát reprízovaný kus, a všichni zúčastnění vědí, že to začne v 10.00 a skončí ve 12.00, kdy pan Strager řekne: „Pánové uděláme si přestávku na oběd.“ Tím je prakticky obchodní část jednání vyčerpána. Všichni vědí, že firma MAM nesplní odběrový závazek, tj. že nenakoupí tolik nákladáků Tatra a Liaz jak se zavázala v zastupitelská smlouvě a ty, co už nakoupila, zaplatí poněkud opožděně. Důvodem je jednak obchodní zdatnost pana Stragera seniora, ale také nepřetržitá řada různých technických a dodavatelských nedostatků, na které se to neplacení krásně svádí. Ostatně to se týká hlavně soudruha referenta Kaliny. To už je

jeho starost. Soudruzi ředitelé přeci nepřijeli do Paříže, aby poslouchali stížnosti nějakého kapitalisty, notabene rakouského židáka (to není z mé hlavy), který si na nás mastí kapsu už od války. Jsou tu kvůli dobrým restauracím, nákupům a cestovním dietám, které taky nejsou k zahození. Zatím se však jedná a jedná a nepříjemnou diskuzi o peněžích, nedodaných náhradních dílech a nekvalitní výrobě, zachraňuje referentík Kalina:

„Monsieur Strager, teď když jsou tu všichni pánové výjimečně pohromadě, měli bychom se společně rozhodnout, jestli se půjde do toho závodu?“

Generální ředitelé trochu nechápavě čumí.

Joza, který je sportsmen a má vztah k Africe po dlouhé službě obchodního rady v Casablanca vysvětluje:

„Soudruzi, to si poslechněte. Pepík už mi to po cestě vysvětlil a myslím, že z hlediska propagace...?“

Pan Strager, který je se mnou domluvený, suše, ale důrazně rekapituluje krátkou historii Dakaru a mediální šílenství, které se kolem toho rozbíhá.

Lindovský: „Hm hm, brum brum.“

Korecký: „Jo, slyšel jsem. U nás mě s tím už ty inženýrci taky votravujou.“

Lindovský: „Uvádíme na trh nové auto a hned tohle? Není to ještě úplně odzkoušené, jsou nějaké problémy. Co myslíš ty, Václave?“

Lebeda: „Já bych se toho nebál, stejně tam do toho Dakaru skoro nikdo nedojede.“

Kalina: „Dovoluji si podotknout, že právě taková akce by završila celý testovací program osmsetpatnáctky.“ (Tatra 815 dodnes vyráběná, tehdy novinka.)

Lindovský: „A co když bude ostuda? Jak to doma zdůvodníme?“

Joza: „Soudruhu generální, bude to stejně hlavně akce Motokovu, tak jaký strachy?“

Lindovský: „No ale přeci jenom Vládo, taková neobvyklá věc, já ti nevím, brum brum, bla bla.“

Strager: „Pokud chcete, pánové, na západní trhy, musíte se předvést. Eventuální neúspěch na takové akci není žádná ostuda. Už jenom to, že se tam značka objeví, je propagací daleko významnější než všechny ty veletrhy.“

Lindovský: „Ano, ale co řeknou doma? A co naše orgány?“ (Míněna partaj, ministerstva a kdo ví, co všechno se pod tím slovem skrývalo).

Lebeda: „Doma už to nějak okecáme, hlavně na to sehnat prachy!“

Lindovský: „Oni mně to nikdy neodsouhlasí. Však víš Václave.“ (Vývoj, v té době už poměrně nemoderního nákladáku, stále podléhal nějakému směšnému vojenskému tajemství).

Joza: „Soudruzi, musíme si to vzít na triko, nebo jít od toho. Je to na nás!“

Korecký (do té doby vlastně vedlejší postava, protože nikdo vážně nepočítal s možností nasazení Liazky do takového akce), s frajerským úsměvem: „Když se toho Tatra tak bojí, tak my do toho klidně půjdeme.“

Slovo bylo vyřčeno!

Nikdo v tu chvíli nedokázal vůbec odhadnout, jaký to vlk byl právě odvázan ze řetězu. Co starostí a problémů čeká desítky lidí? Co hádek, udávání, zášti a osobních neštěstí to



způsobí? Kolik ženských bude doma plakat strachem každý leden? Co za hrozného ďábla se skrývá za jediným slovem DAKAR?

České dvacáté století má, při všech historických prohrách, i několik světových vítězných kapitol, a závodění na všem co bručí, čoudí a samo jede, je jednou z nich. Málo platné, jsme národ závodivý a dvacáté století, začínající motocyklistou Voldřichem s dřevěným kufrem na zádech, se mělo uzavřít fenoménem jménem Loprais. A to se tehdy docela nenápadně upeklo v jednom malém městě u Paříže.

Ano, „navigare necesse est“ a plachty už se napínají i v tom našem, bohem opuštěném, údolíčku ve střední Evropě. Stačilo jenom slovo od jednoho fanfarónského komunistického ředitele jedné obskurní automobilky, a parta lidí, kteří se nechtěli utrácet za kancelářským stolem, nebo v ušmudlané dílně, se dala do pohybu. A o tom je tahle knížka.

1985 MOSKAL A TI DRUZÍ

Vlastně ještě ne tak docela 85! Píše se pořád rok 1984, i když už skomírající. Je 30. prosince a ve Francii se rozjíždějí silvestrovské oslavy. Ne jako u nás ve sněhu (eventuálně v holomrazu) a za kamny v koutku s hřejivým grogem v ruce. Tady, na stráni nad Sergy Pontoise, kousek od Paříže, je docela teplo, pošmourné, a jako obvykle, lehce mrholí. Typická francouzská zima. To ovšem nikterak nevadí asi stovce tisíců veselých Frantíků stojících podél uměle vytvořené, sedm kilometrů dlouhé, blátivé trati se spoustou zatáček, louží a strmých stoupání. Jmenuje se to celé Prolog, v pořadí již sedmé motoristické soutěže Paříž-Dakar. Je to monstrózní show pro Pařížany, kteří by jinak ze závodu viděli jenom parádní odjezd z náměstí před Versailleským zámkem. Tady se sice nejedná o žádné opravdové pouštní závodění, ale o to víc je legrace ze zablácených aut trůnících v bažině, motocyklistů válejících se bezmocně v půl metru hlubokých loužích a z ohromných gejzírů bahna, které chrlí projíždějící kamiony. Kdo z diváků je nejvíc zasvěněný, ten zvítězil v nevypsané soutěži a sklízí mohutné ovace. Mistři to doplňují úmyslnými pády po zádech do kaluží a trochu drastickým koulováním se kusy mazlavého jílu. Mládež se válí v bahně, starší gentlemani v rybářských holínkách se bohorovně usmívají a soutěžící poprvé přemítají, zda jejich rozhodnutí zúčastnit se téhle akce nebylo unáhlené. Závodníci na motocyklech, zvedající motorky z jezer bláta, proklínají den svého zrození a začínají chápat, že těžký maratónský motocykl je úžasný stroj, když jede, ale když leží na boku, stává se doslova galejnickým náradím. Ti, co se dostanou až do Alžírsko a dál do Nigeru, si tenhle okamžik jistě připomenou. Televizní kamery ovšem vrčí a Francie se skvěle baví. Navíc je pyšná na své hochy. V seznamu favoritů je řada francouzských jmen v každé kategorii, a na motorkách úplná přehlídka hvězd s trikolorou na nádrži. Hubert Auriol a Cyril Neveu už oba mají Zlaté Tuaregy za vítězství, také Gilles Lalay, mistr světového endura a dalších nejméně pět jmen možných budoucích vítězů. Šlapat na paty jim ale budou takoví střelci, jako je Gaston Rahier, nebo Carlos Mas.

I v osobních autech je to nabitě hvězdami a ještě okořeněné světovými jmény z úplně jiných oblastí. V týmu Porsche je jedničkou Jacky Ickx, kterému dělá spolujezdce Claude Brasseur. Určitě znáte toho menšího neoholeného sympatáka s chraptivým, gitaneskami vykrouženým hlasem z doby, kdy francouzské filmové veselohry byly inteligentní a gangsterky napínavé. René Metge, druhý jezdec Porsche, je hodně důležitý člověk pro naše vyprávění, a tak o něm ještě uslyšíme. A na startovní listině také figuruje několik ostrých hochů z formule 1. Dakar se jede mimo sezonu, tak proč se trochu nepobavit. Jochen Mass, Jabouille, Pescarollo..., čumíme na ně jako telata. S nimi bude Liazka závodit? Neuvěřitelné! S nadhledem to bere snad jenom Jirka Moskal, který už má říu zkušeností z mezinárodního závodění, i když na rozdíl od kamionu, pouze na docela maličkém monopostu.

Prolog, jakási předetapa dálkové soutěže, může být docela nepříjemným prozřením pro všechny, kdo buď jezdit moc neumějí, nebo se naopak, v zatmění myslí domnívají, že to

vyhrají hned v blátě u Paříže. Kvůli větší motivaci soutěžících, kteří by prolog jenom tak odbruslili, určují jeho výsledky pořadí na startu do první velké africké speciály. Takže je to tak trochu psychický nátlak. Ti, co mají rozum v hlavě, ovšem vědí, že tady se dá jenom málo získat, ale hodně ztratit. Nejsou výjimečné tragédie, kdy se prvních pár stovek metrů Prologu pro některé závodníky stanou taky metry posledními. Zadržený motor, rozpadlá převodovka, nebo zlomený kotník pod motorkou a potom sbohem Dakare, sbohem půlroční intenzivní dřina a odřikání. A peníze? Ani nemluvit!

Kluci v Liazkách tohle chápou, ale přece jenom! Helma na hlavě a startér před oknem, to se každému trochu zatemní mozek. Nakonec je to celkem dobré. Galand je na hraně první desítky a Jirka Moskal hned za ním, s trochou zmatku, když jeho navigátor Radek Fencel nemůže v cíli najít etapovou kartu, která je tehdy, v době předpočítačové, zásadním dokladem posádky, že dojela odněkud někam a absolvovala všechny starty a cíle toho dne. Ztráta karty rovná se vyloučení a jezdci ji i v největších zmatcích chrání jak oko v hlavě. Je to můj první manažerský oříšek, při jehož řešení si začínám uvědomovat, jak málo toho o chodu téhle akce vím. Nakonec se ukáže, že se karta válí v cíli rychlostní vložky, když zdivočelí Čecháčci nepočkali, až jim zapíšu čas a odjeli, naštěstí jenom o kousek dál.

Brzo ráno na Nový rok 1985 pořád ještě mrholí a do svítání zbývají nejméně dvě hodiny. Před Versailleským zámkem na Place d'Armes to ovšem vypadá, jakoby vypukla další francouzská revoluce. Tohle je mimochodem místo, kde královna Marie Antoinetta údajně řekla hladovým ženám, že když nemají chleba, ať jedí koláče, což jí později oplatili méně vtipným způsobem pod gilotinou. Tisíce lidí, evidentně pokračujících v silvestrovské zábavě, se tísňí kolem policejních zábran obklopujících střed náměstí a následně lemujících hlavní třídu až do nedohledna. A tudy, jeden za druhým, vyjíždějí nádherně pomalované kamiony prapodivných tvarů a konstrukcí, jaké svět ještě neviděl. Doba přísných technických předpisů ještě nenastala, a tak se fantazii meze nekladou. Auta mají různé ořezané, nebo naopak prodlužované podvozky s roztodivnými nástavbami, někdy s obřími koly ze stavebních strojů a skoro vždycky jsou zatíženy různými vynálezy, které auto zaručeně vysvobodí ze všech nástrah afrického terénu. Ještě se nic neví o centrálním řízení tlaku v pneumatikách a osmisetkoňových motorech, které všechno tohle haraburdí odsunou mezi technické rarity, nebo rovnou do šrotu. Teď se ale nosí originalita, a jako ve všem ostatním, vede Jan de Rooy se svým Bicefalem, nákladákem, který má stejnou kabinu vpředu i vzadu, takže není jasné, kterým směrem se rozjede. Je to samozřejmě jenom trik, zadní kabina nemá ovládání a slouží pouze jako obytný prostor. Podobnými šílenými útvary si Jan de Rooy mediálně vydobyl pozici nejslavnějšího kamionéra všech dob, i když, statisticky vzato, kam se na nás hrabe. Jenomže Karel Loprais ještě šroubuje v Kopřivnici a o Versailles si může nechat jenom zdát. Tady se publikum může zbláznit, když dvouhlavec jede okolo, a my nábožně zíráme. Potom Jo-Jo Groine s vyšperkovaným Mercedesem, vítěz z let 82 a 83. Ten si zase přihřívá mediální polívčičku s krásnou Chantal Nobel, populární francouzskou herečkou, kterou si veze jako navigátorku. Taky to tak v závodech dopadne a páté místo, po nějakém tom bloudění, není pro horkého favorita nic moc. Jak ale znám Groina, tak ten věděl moc dobře, co dělá. Prostě, „kasa cink“.



Průkopníci

Mezi těmi nápadnými supervozy se maličké Unimogy otce a synů Capitových téměř ztrácejí. A přitom si jedou pro vítězství, podobně jako v minulém roce Francouz Lalleu. Jenomže to byla trochu jiná historie. Trať v roce 84 příliš s kamiony nepočítala, a tak vyhrál ten, kdo to vůbec nějak prokličkoval s co nejmenšími technickými potížemi, a hlavně se neúčastnil vražedného souboje de Rooy – Groine.

Stejně málo nápadné, i když trochu větší, jsou naše Liazky. Mám s tím trápení a dost mě popuzuje, když musím kolemstojícím opilcům vysvětlovat, že to nejsou Rusové podle vzoru Gaz, Vaz, Kamaz, ale Češi ze zapadlého kouta zapadlé země. Dívají se na mě zdvořile, s nevěřícím úsměvem. Ale co! Všechno na východ od Norimberka jsou stejně Rusové.

„Mais vous etes Russes comme meme, n'est ce pas?“

Ještě dneska, po tolika vítězstvích, je mi z toho trochu nevolno. Netrpím žádným lokálním patriotizmem, ale tehdy jsem si možná poprvé předsevzal, že se tihle troubové všichni jednou dovědí, že my jsme dělali auta v době, kdy oni ještě většinou pásli kozy v Provence. Nebo někteří spíš v Horní Voltě. No, to bych jim asi křivdil! Renault, Lavasseur a ti ostatní měli motory přece jenom o trochu dřív než Laurin s Klementem.

Oba žlutobílé nákladáky zmizely kdesi ve tmě a ve mně se rozlil pocit úlevy, že už to mám z krku a částečně taky smutek z toho, že s nimi nebudu, až to opravdu vypukne. Netušil jsem v tu chvíli, že už za několik týdnů se začnou dít věci, které naprosto převrátí můj dosavadní život drobného úředníka v jedné přebujelé socialistické firmě. Ale vraťme se k našim průkopníkům, kteří jedou do neznáma a vůbec si nedovedou představit, co je čeká. Drží se jeden druhého, a všichni dohromady se drží Alaina Galanda, který už to zažil a je tak trochu naivně považován za velkého experta.

Naštěstí je v týmu taky Zdeněk Kovář, který jede s Galandem jako navigátor, prostě proto, že mluví francouzsky jako česky. To se stane moc důležitým momentem, když Galand,

tenhle oslavovaný pilot instruktor, z auta uteče už někdy v páté etapě. Nebyl jsem při tom, ale objektivní vyprávění účastníků se celkem shodují a jsou navíc několikrát popsána. Tak jenom v kostce:

Nechápu, kde se vzalo Galandovo očekávání, že se bude při první účasti té poněkud obskurní značky všechno odehrávat hladce a bez problémů, eventuálně někde na špici závodu. Z dnešního pohledu zkušeného a mnohokrát zklamaného stařešiny mi to připadá úplně ujeté. Byl by to nesmysl i v případě renomované světové značky a Liaz, poměrně nedávno ještě Škoda Jablonec, mezi ně rozhodně nepatřil. Socialistickou plánovací komisí slepený útvar asi dvaceti rozličných továren, továrniček a často jenom větších dílen, roztroušených od Plzně po Zvolen, z nichž některé měly s automobilovým průmyslem jenom málo společného, nebyl zrovna vzorem kvality a moderní technologie. Ke všemu neštěstí byla doba taková, že se nedal vzít katalog a po telefonu si objednat třeba ložiska, těsnění nebo vzduchové hadice od nějakého renomovaného výrobce. O převodovkách nebo nápravách nemluvě. Všechno se vyrábělo doma a tak, i kdyby se konstruktéři a mechanici přetrhli, stejně ta auta museli postavit z toho, co měli na skladě. A stavitelé závodních kamionů i to málo museli často docela sprostě ukrást. Roztomilý vtíp z té doby, kolující mezi mechaniky soutěžního týmu, zněl takto:

„Víš proč je nejlepší noční směna?“

„Protože skladníci v noci nehlídají...“

Jo jo! První závodní auta se stavěla s minimální podporou továrních systémů a často i proti nim. Na parťáky z Tatry tahle zkušenost teprve čekala a ani v naší nejslavnější automobilce to nebude vypadat jinak.

Technika je neúprosná, zákon o zachování hmoty a energie platí absolutně a žádné nadšení to nezmění. A tak při prvním tvrdém nárazu Liazek do zdi alžírských etap, tak zvaných lámaček, začaly potíže. Nejhorším problémem se ukázaly být spojovací tyče řízení. Kolem Jablonce, i při nejzuřivějším testování, se nic nedělo. Po třech etapách v Africe už byly tyče po smrti. Svařují se, zpevňují se vším, co je po ruce, ale není to žádná malicherná záhada! Zkuste se do toho vžít! Vibrující nákladák uhání po poušti víc jak stovkou a najednou, při nějakém poskoku přes výmol nebo terénní vlnku, bác! Volant se prudce roztočí nečekaným směrem a běda palcům, nebo dokonce celé ruce, která v tu chvíli vězí za přičkou. Auto se za strašlivých zvuků zastavuje, protože přední kola směřují každé jinam a je vůbec zázrak, pokud některé neupadne. Zažil si to i Alain Galand, a když k tomu přibýlo několik dalších trápení, začal kňourat, že by se mělo odstoupit, dokud auto ještě jede. A když se mu nepodařilo vyjet z nějaké písečné díry a Pepík Brzobohatý to vzal za něj, byl s rozmazlencem konec. A že chce domů, do Paříže... do prdele, to je práce s těmi cizinci!

Posádka se vrací do In Salahu, kde Kovář s Brzákem vyhodí Galanda s pinglem z auta a dají si v té etapě repete. Jsou nekompletní a tím vlastně automaticky vyloučeni ze závodu, jenomže druhé auto bojuje někde vpředu a není v něm nikdo, kdo by uměl říct francouzsky víc než to slavné „bonžûr.“ Zdeněk Kovář prostě musí zůstat s týmem.

Ke všemu neštěstí se tihle dva trosečníci, vyloučení ze závodu a s rozdrbaným autem, jako první z nás setkávají s tou největší hrůzou, která může dakarskou posádku potkat.

Kvůli zdržení s Galandem se ocitají uprostřed noci nějakou tu stovku kilometrů od cíle v In Ecker, a jak už to tak bývá, zbloudí v černé africké tmě dokonale a beznadějně. Musela to být hodně dlouhá a tristní noc a nikdo neví lépe než já, jaký je to pocit. Bez motivace, bez zkušenosti s navigací, bez důvěry ve spolehlivost auta, bez jídla a jenom s trochou vody, dokonce možná s docházející naftou, protloukají se tihle dva padesátníci černou Saharou a jsou těmi prvními z nás všech budoucích pouštních jezdců, kteří docházejí k poznání, že se tady dá poměrně snadno zaklepat bačkorami.

Všichni víme, že to dopadlo dobře, a když následující den dohnali závod, podařilo se Zdeňkovi dokonce umandelit Thierryho Sabina, aby je nechal, tak trochu na černo, doprovázet závod a fungovat jako jakási manažérsko-tlumočnická asistence. V té krásné, spravedlivé době musel totiž každý, kdo se motal kolem závodu, být buď závodník, nebo novinář. Kdo z jezdců vzdal, musel pryč a vrátit se vlastním postrkem domů! Z dnešních stovek rozličných doprovodů, pojízdných továren, presskárů, přátel a rodinných příslušníků cestujících se závodem, by Sabina ranila mrtvice. I takhle se určitě v hrobě obrací!

Třinácté místo Moskalova vozu s docela velikou časovou ztrátou na konci závodu v Dakaru sice nebylo kdovíco, ale z dnešního pohledu byla tahle první výprava pro další rozvoj našeho závodění naprosto zásadní. Kdyby se totiž Liazáci nepustili do toho docela šíleného dobrodružství, vážně pochybuji o tom, že by ještě vůbec někdo někdy od nás do téhle soutěže odstartoval. Co se týče šéfů Tatry, tak jejich základní strategií byla vždycky opatrnost. Maximální utajování procesu vývoje a testování bylo v Kopřivnici už takovou posedlostí, že dokud všechno nebylo perfektní, nic se nezveřejňovalo, aby nebylo ostuda. Zástěrku tomu dávala výroba vojenských valníků. A nějaké závody „na západě“? Kdoví, co by se všechno mohlo stát mimo kontrolu soudruhů z vedení fabriky. A tak musel zasáhnout jako Deus ex machina ten, od kterého by se to nejméně čekalo. Moskal a spol. se ještě protloukali zrádnými písky někde v Mauritánii, když na stole soudruha generálního ředitele v Kopřivnici zazvonil telefon a sladký hlas sekretářky mu oznámil, že s ním chce mluvit sám soudruh Mamula.

Když dostal nějaký sovětský potentát noční pozvání na kobereček ke Stalinovi, raději se hned sám zastřelil. Na severní Moravě to sice nebylo tak horké, ale na podělání hrůzou jméno prvního tajemníka Severomoravské partaje docela stačilo. A Ervín Lindovský nebyl žádný hrdina.

„Tož kurňa, generalni, cuž to tam robytě? To sa něhatě ojebat od kterýchsi zasratých Liazakuch?“

Ano, takhle se bývalý havíř, alespoň podle své vlastní kádrové historiografie, běžně vyjadřoval. Když si k tomu přimyslíme vzezření jednookého supy, jehož láska k Sovětskému svazu se navenek projevovala kontinuálním požíváním ruské vodky, není divu, že Lindovský vydal rozkazy a usnesení, která v tehdejší zpomalené plánovací mašinérii způsobila vichřici nebývalé síly.

Mezi tím, na zkušební dráze slavného kopřivnického testovacího polygonu, poklidně kroužili zkušební jezdci s osmsetpatnáctkami naloženými šterkem a netušili, že jejich ospalý klid už brzy rozbouří úplně jiná, docela horečná činnost. A jeden z těch nic netušících šoférů se jmenoval Karel Loprais.

1985 NAVIGÁTOR

Stál jsem, trochu uctivě, trochu zvědavě, v jedné umakartově-sektorové kanceláři ve třetím patře poměrně nehezské budovy generálního ředitelství společnosti Tatra, dělnictvem všeobecně přezdívané „válcovna kulí“. Za rozlehlým stolem, na kterém významné místo zaujímal výtisk Rudého práva, seděl pomenší mužik zasmušilého, ustaraného vzezření, na první pohled napovídajícího návštěvníku, že se jedná o osobu přetíženou odpovědností. Hlavním znakem pracovny byl hustý cigaretový kouř, linoucí se onomu muži ze všech viditelných tělních otvorů. Kouř tak hustý, že mě přešla chuť zapálit si moji, v té době tak milovanou, Gitanesku. Další mohutný šluk zkrátil Spartu na půl, přemýšlivý pohled nabyl poněkud vytržitého výrazu, a jako poslední fáze toho zvláštního procesu, nebo spíše obřadu, se z nosu, pusy a dokonce i z uší muže za stolem vylinula oblaka dýmu, aby zahustila již docela mlžné ovzduší kanceláře. Oním neuvěřitelným dýmovníkem byl technický ředitel Tatry soudruh Milan Urban.

„Tož, hm, súdruh Kalina, hm, já jsem si vas zavolaľ, hm, v také věci dvóležitě, ale tak povedajuc ľidske, iba medzi nami.“

Po tomto, krásnou českoslovenštinou předneseném, úvodu zmizela v soudruhu řediteli druhá půlka žvára a špaček se připojil ke stovkám svých bratrů v obrovském popelníku ozdobeném nějakou raketou a věnováním v azbuce. Po chvíli napětí se zopakoval onen neuvěřitelný výkon taktického zadýmení prostoru a já s napětím očekával, co se z této poměrně již dlouho trvající zamlklé scény vyvine.

„Tak tak, už aj, súdruh, stal ste sa členom mužstva nesúcím slavné meno značky Tatra. A to není iba tak! My tu v Tatře isté skúsenosti s cudzimi pracovníkmi máme, ktorý nĕmaju v sebe zažitů vernost této značke.“

Ředitel přešel do poněkud zmatené litanie, často přerušované zapalováním nové cigarety, nádechy a otevíráním přetlakového ventilu s následnou vlnou čoudu. V kostce jsem z toho všeho pochopil, že ve vedení podniku existují rozpaky nad mojí nominací vycházející z přesvědčení, že jedině zaměstnanec Tatry a rodný Valach, v nejhorším Lach, se opravdu dokáže pro značku obětovat. Padala jména jako Vermiřovský a Bruno Sojka a proti tomu jména několika málo najatých závodníků „Pražaku“, kteří nevydrželi a zradili, když se jim rozsypal nějaký Tatraplán někde v Brně u Kohoutovic. Postupně mi začalo být jasné, o co přesně jde.

„Ty jsi nam bol odporúčany, hej, a maš skúsenosti, hej, a hlavně jsi z toho Motokova, bez ktoreho to němožeme urobiť. A tu je taka věc! Aj pre Motokov je preci dvóležite zachovať povest značky Tatra. Šak ju sami predavateľ!“

Po půlhodině vytáček a zámlk jsem se, poloudušený, dozvěděl, že ať se stane cokoliv, není to vina techniky, ale nás jezdců. Prostě, aby to bylo srozumitelné, tak například, když se poroučí převodovka, pilot špatně řadil, když se zadře motor, neohlídaly se teploty, nebo se nedolával olej. Začal jsem se trochu bavit, protože jsem pochopil, že šéfové Tatry jsou

podělaní strachy z možnosti světové ostudy. Potom by přišel sprdunk na partaji, možná odvolání z funkce a kdo ví, co ještě?

Odpověděl jsem tedy zdvořile a povšechně, že mi na reputaci značky samozřejmě záleží taky, a že se o technických aspektech nebudu na veřejnosti vyjadřovat, konec konců jsem navigátor a autům vlastně ani moc nerozumím. Neodpustil jsem si ovšem poznámku, že v týmu jsem proto, že tu akci organizuji, a že Tatra potřebuje mě a ne naopak. A když už jsem byl v těch jízlivostech, dodal jsem pro ilustraci problému, že pokud vedení podniku důvěřuje jenom svým krajanům, ať si do auta posadí strýca Matalíka (kapelník ze známého hitu „My jsme Valaši“), ten že nic nevykecá.

„No dobre, dobre súdruh Kalina, upokoj sa! Hlavně treba držať papulu“, dostalo se mi nervózní odpovědi a audience skončila.

Lidová slovesnost praví, že moje poznámka o kapelníku Matalíkovi se, asi cestou stížnosti, dostala k samotnému vládci Severomoravské komunistické strany Mamulovi, který se tomu prý dlouho a vesele chechtal.

A tak jsem byl definitivně prokádrován a zařazen do tatrováckého manšaftu, což mělo v dobrém i zlém ovlivnit můj život na dalších třicet let, aniž bych to tehdy tušil. Pozoruhodné na tom bylo to, že až do té chvíle jsem nikoho ze svých budoucích spolubojovníků (snad s výjimkou Oty Měřinského, o kterém ještě bude řeč) neznal a seznamoval jsem se s nimi postupně až během různých příprav, lékařských prohlídek a psychotestů. To se bralo v Tatře náramně vážně a dokonce se veřejně tvrdilo, že ze širšího výběru budou nakonec nominováni ti s nejlepšími výsledky z fyzické, technické a dokonce i z jazykové přípravy. V ovzduší zákulisních tahanic a partajního kádrování to bylo prohlášení minimálně úsměvné. Zdání serióznosti tomu mělo dodat najmutí učitelky francouzštiny a trenéra prvoligových házenkářek Kopřivnice, kteří se měli starat o povznesení ducha a sportovní zdatnosti asi desítky zkušebních jezdců, kteří sice všichni uměli bravurně řídit nákladák, ale o závodění, až na výjimky, neměli ani páru. Podle vyprávění musela být tato organizovaná příprava neorganizovatelných lidí docela zábavná. Představa, že trenér chtěl po Karlu Lopraisovi, aby běhal dokolečka kolem stadionu, je opravdu roztomilá. Také se mu údajně dostalo této odpovědi:

„Kvůli temu jsem sa na ten Dakar nedal, abych ti tu běhal jako kteresi chlapčisko!“

Populární byl pouze bazén. Je přece jenom příjemnější cákat se ve vodě, než drncat se sklápěčkou po testovacím polygonu pořád dokola, nebo rozebírat zkouškami zničenou nápravu.

Nejhůře dopadl kurz francouzštiny. Frekventanti se většinou vymlouvali na pracovní povinnosti a tak, když jsme poprvé přijeli s týmem do Francie, uměl jeden mechanik ze širšího výběru říci jenom slovo „bonjour“, což používal v jakékoliv situaci, třeba když mu někdo nabídl cigaretu. Uklonil se a řekl: „bonžůůr“. Francouzi nás tehdy měli za pěkné exoty.

Já jsem se z celého procesu vyvlékl, protože jsem bydlel až v daleké Praze, francouzsky jsem tehdy, sice mizerně, ale v porovnání s ostatními plyně mluvil a jako aktivní hokejista jsem fyzické testy udělal s prstem v nose. Bylo mi prostě pětatřicet a bláhově jsem se domníval, že moje postavení je neotřesitelné.

„Ach jo!“

Když už jsem nakousnul to docela protivné téma výběru budoucích slavných dakaráků, musím to pro pořádek taky dokončit. Alespoň tak, jak jsem to mohl pozorovat zvenku, a podle toho, co všechno jsem si od zúčastněných vyslechnul. Je potřeba říci, že Tatra, na rozdíl od Liazu, se hned od začátku potýkala s problémem prakticky absolutní absence lidí, kteří měli nějakou zkušenost se závoděním. To samozřejmě a zcela automaticky, spolu s tatrováckou vojensky kádrovací tradicí, vypustilo ze škatulky čerta intrik a zákulisních tahanic. Že to nakonec dopadlo celkem dobře, nebylo zásluhou systému, ale několika lidí, v čele s šedou eminencí, Václavem Lebedou, který si nikdy nedělal valné iluze o charakterech, ale schopnosti dokázal vyčmuchtat na sto honů.

DĚD LEBED

Václav Lebeda byla podivná a tajemná figura. Teoreticky byl pracovníkem obchodně-technického oddělení Tatry, ale skoro nikdy tam neneseděl. Byl neustále na cestách a měl jakousi prapodivnou výsadu, že i za hysterického kontrolování služebních cest za komunistů, si on jezdil, kam chtěl. Šuškal se všelicos o jeho práci pro různé tajné služby, což bylo v té době dost pravděpodobné, ale takových lidí bylo tehdy v zahraničním obchodě spousta, aniž by si mohli dovolit to, co dědek. S každým se znal a všichni ho respektovali. Generální ředitelé všeho možného mu zobali z ruky.

Účast značky Tatra na Dakaru se mu líbila od samého počátku, a aniž by se to nějak oficiálně vyhlásilo, stal se jakýmsi protektorem týmu. Závodění vůbec nerozuměl, ale o co jsme si řekli, to obstaral. Taky, podobně jako Děd Vševěd, vždycky věděl, co v případě potíží udělat a na koho se obrátit. Odtud přezdívka „Děd Lebed“.

Protáhl nás učednickými roky a ochránil nás skoro stoprocentně před různými podezíravými pitomci, kterými se to tehdy všude jenom hemžilo. Sláva buď jeho památce.

V té době Tatra disponovala jediným motoristicky známým jménem, a tím byl auto-krosař Lojza Havel. Pohodlně usazený v populárním mistrovství Evropy buggin, odmítl nejistou kariéru v nějakém pochybném africkém dobrodružství. Jediným klasickým soutěžákem v Tatře, který naopak strašně chtěl, byl Ota Měřínský. Ten ovšem bez podpory příslušných sekretariátů a s kádrovým škraloupem praktikujícího katolíka, neměl nárok. A pak ještě Vlasta Buchtyár, malý velký muž nevyrovnaných schopností a nálad. Oba se k tomu tak trochu i mojí zásluhou dost brzy dostali, ale v téhle počáteční fázi to pro ně vypadalo dost bledě. Jádrem budoucího týmu se tak stala čtveřice zkušebních jezdců z tehdy proslulého kopřivnického polygonu, v sestavě Kahánek, Gumulec, Stachura a Loprais. Zdeněk Kahánek, řečený Parťák, zasmušilý, trochu konfliktní chlap, byl jedinou nespornou autoritou v nově vznikajícím týmu. Skvělý řidič kamionu, který dokázal odhodit jakékoliv zábrany či strachy a možná ještě lepší mechanik. Byl jediný, kterému Děd Lebed bezvýhradně důvěřoval, a nepotřeboval tudíž, jako tři zbývající, další podporu takzvaných složek. Složky, to byl eufemismus pro komunistickou partaj, odbory a rudý svaz mládeže.

Inu cesty osudu jsou někdy klikaté a z bahnitých vod může vyrůst i sněhobílý leknín. A to by myslím, co se týče dodnes omílaných tajemných historek na toto téma, stačilo.

V zásadě celou situaci opět nejlépe ohodnotil „dědek“ Lebeda, když po našem proslule neúspěšném debutu v roce 1986, na slavnostní konferenci pronesl pamětihodnou větu:

„Tito tu“, a jeho stařecký ukazováček se klepal nad našimi hlavami, „sů všici pitomci! Ale jak byzme tam poslali druhých, budů to ještě většší.“

Nejvíce se tomu, jako obvykle po několika vodkách, chechtal ten strašlivý sup soudruh tajemník Mamula. Ano! I takhle vznikají legendy.

Zbývá už jenom dodat, že dvojici Kahánek-Gumulec jsem jako navigátor doplnil já a Lopraise se Stachurou konstruktér Jaroslav Krpec, duchovní otec skoro všech dalších slavných závodních Tater. Kdo a proč to takhle rozdělil nevím a ani mě to tehdy nezajímalo. Naše posádka byla chápána spíše jako číslo 1, asi vzhledem k autoritě Zdeňka Kahánka a nejlepšími sportovními výsledkům Mirka Gumulce, do kterého byly vkládány velké naděje. A ještě jedna důležitá věc! Nikdo neurčil, kdo bude první a kdo druhý pilot. Naivní představa byla taková, že vzhledem k námaze za volantem, se dva jezdci budou pravidelně střídat, a to i během etapy. Má ty prostoto! Naprosto ignorantský přístup všech vedoucích činitelů fabriky k základním problémům závodění, málem pohřbil celou akci už v základech. Naštěstí, a tak trochu náhodou, se druhá posádka ukázala jako docela životaschopná a funkce v ní se poměrně rychle ustálily. Karel Loprais prostě nenechal nikoho na pochybách, že se vydává na hvězdnou dráhu pilota číslo 1. Zato náš trojspolek byl docela nešťastně poskládán. Oba mí piloti mě neznali, a jako přivandrovalci z Prahy mi nedůvěřovali, přesně v souladu s valašskou teorií pánů ředitelů. Navíc se mezi sebou snášeli jenom s největším sebezapřením, které často, hlavně u parťáka Kahánka, povolovalo. Takže začátky opravdu nebyly nijak idylické. Do celkového složení týmu málem zasáhly nečekané vnější vlivy těsně před startem, ale k tomu se postupně dopracujeme.

V době, kdy se odehrávaly popsané tahanice kolem sestavy posádek, řítí se po testovací dráze již řadu dní prototyp Tatry 815 6×6 s pracovním názvem (jak jinak) „Dakar“. Je docela pozoruhodné, že na rozdíl od potíží s přípravou lidí, neměla totalitně řízená Tatra, bohatá zkušenostmi z vojenské výroby, s přípravou prvního testovacího a dvou ostrých vozů žádné velké problémy. Na rozdíl od průkopnického Liazu, kde se vůz pro terénní závod vymýšlel tak trochu za pochodu a většina zaměstnanců na celou akci hleděla s nedůvěrou, v Tatře fungoval rozkaz. Posvěcení komunisty, spolu s trochou koření tradičního severomoravského mindráku z nadvlády Prahy, fungovalo jako docela účelný motor celého procesu. Jako všechna politická rozhodnutí, nesla i tato akce jisté známky opomíjení reality. Skoro nikdo se tehdy nezamyslel ani vteřinu nad skutečností, že šestikolové kamiony zahajují ústup na celé čáře prostě proto, že jsou těžké, pomalejší a hůře ovladatelné. A nikdo si nepoložil strategickou otázku, nebude-li lepší vést propagaci značky cestou sportovního úspěchu s lehkým čtyřkolovým prototypem nebo proklamativní seriózností vycházející z mnohaleté tradice těžkých vojenských valníků. Chyběla prostě zkušenost a přímý zážitek ze závodění. Zatvrzelé přesvědčení, že třínápravová Tatra je nejlepší terénní vůz všech dob, bylo ve fabrice skálopevně zažité. Dalo se to celkem pochopit, a skutečnost,

že už rok na to vyjela první slavná Lopraisova čtyřkolka, svědčí o docela bystrém úsudku některých lidí.

Ale jsme pořád v roce 1985, šest měsíců před tatrováckou premiérou, a některé nápady opravdu připomínaly romány Julese Verna. V době, kdy bezdušové pneumatiky už byly celkem běžné, rozhodli tradicionalisté v Tatře, že kola vybavená dušemi se budou měnit celá, včetně disků. To přivodilo v našem prvním ročníku tolik potíží, že veškerá akce málem zahynula už v počátku. Kabina vozu byla vybavena na zadní stěně dřevěnou skříní s množstvím přihrádek a překližkovými šoupacími dveřmi. Při soudružské návštěvě v Liazu se ti, co už v Africe byli, stěží ubránili smíchu. Korba vozu byla doslova přeplněna bednami s náhradními díly, náradím, jídlem, pitím a čtyřmi kompletními náhradními koly.

Jako přístup k tomu všemu byla v bočnici vyříznuta dvířka tak asi 40×60 centimetrů. Ta vyžadovala gymnastické schopnosti v podobě vzporu ležmo s přednosem nohou a rozporu paží. Operační prostor vzadu byl k dispozici po rozpletení klasických úvazů plachty trvajícím několik minut, což, při četnosti defektů pneumatik s dušemi, bylo k vzteku.

Na druhou stranu byla šestikolka, i při všech těch dětských potížích, opravdu fortelné auto. Socialistický materiálový šlendrián, se kterým se chudáci kluci z Liazu tak natrápili, se vojenské výroby v Tatře tolik nedotknul, a zpoždování vývoje za západní Evropou ještě v té době nebylo tak výrazné. Koneckonců, slavná šestikolka „Babča“, postavená podle stejného projektu pouze o rok později, slouží Lopraisům dodnes. Už ale bez všech těch původních nesmyslů. Monumentální dvanáctiválec o obsahu devatenácti litrů a rychlost vozu blížící se 170 km v hodině, působily oslnivě. Celková váha, pohybující se kolem sedmnácti tun, byla ovšem také šílená a zastavit takové monstrum s tehdejší kvalitou brzd bylo často dost dobrodružné. S pérováním a tlumením si tehdy nikdo příliš nelámal hlavu, auto přece jede i bez tlumičů a bratři Liazáci blednou závisť nad pohodlíčkem v naší, torzně odpružené, kabině. Při všech úsměvných vynálezech má ovšem Tatra jednu tajnou zbraň. Během přípravy na souboj s písky Sahary, kdy nikdo ještě nic netuší o podhušťování pneumatik, což s dušemi stejně nejde, napadla nějakou chytrou hlavičku šlapadla. Princip je prostý, a tudíž geniální a nic na tom nemění ani fakt, že při dnešním stylu závodění se tenhle nápad stal už dávno anachronizmem a pouhou technickou raritou. Šlapadla by si rozhodně zasloužila místo v kopřivnickém muzeu. Tak jak to fungovalo?

Na dvě, nebo na čtyři zadní kola, to podle situace, se kolovými matkami přichytily svislé páky s kulovými čepy na konci a na ty se zavěsily masivní desky přesahující obvod kola. V dolní úvratí se na deskách zadek auta zvedl a vůz udělal krok. V době, kdy zásadním principem bylo překonání terénu a dosažení cíle všemi možnými prostředky bez ohledu na nějakou tu minutu, to byl vynález, který mohl rozhodnout závod. Kdyby Tatra přijela takto vybavena do Afriky o tři roky dříve, stala by se suverénem závodu. Ale jak už jsem říkal, přesně v letech našich začátků, došlo k přelomu v charakteru soutěže z dobrodružné výpravy na plnokrevnou off-road rallye a transport dvěstěkilového zařízení a jeho mnohaminutová montáž se staly přežitkem vlastně už v době zrodu toho zajímavého vynálezu. Ale zaplať Bůh! Ještě v roce 1993, kdy jsme to montovali naposled, nám šlapadla vytrhla trn z paty.

Při vzpomínkách na vybavení našich prvních dakarských nákladáků si stále silněji uvědomuji ten naprostý diametrální rozdíl v nazírání soutěže, který nastal během třiceti let mého působení. Při kontinuálním vývoji si člověk často ani nevšimne, že se ocitl někde úplně jinde. Teprve vzpomínání nad dokumenty najednou přiblíží tu dávno minulou atmosféru a dýchne na vás úžasná směsice nadšení, touhy, očekávání, ale i naivních představ.

Rok 1985 byl extatický pro všechny, kteří se příprav nějak účastnili, ale troufnu si říci, že já jsem to odskákal asi nejvíc a se mnou, jak už to chodí, i moje rodina. Mým životem se stalo prakticky nepřetržité cestování mezi Prahou a Kopřivnicí a mezi desítkami dalších spolupracujících firem od Slovenska po Francii. Od brzdivých destiček z Kostelce po trička z Písku a mapy z Paříže. Neustálé přesvědčování různých papalášů a psaní stovek rozličných dopisů a žádostí, tehdy nezbytných k vyřešení jakékoliv materiálové nebo finanční operace, to byl můj volný čas. A nejhorší ze všeho byl boj o pasové vybavení, výjezdní doložky, hraniční statistiky, služební celní prohlášení a hromady povolení pro výjezd kamionů a jejich průjezd západní Evropou. Jako třešinka na dortu útrap se skvěla neustále otevřená otázka peněz. Ne ovšem takových, jaké známe dnes. Teď je prostě máme nebo nemáme. Tehdy to bylo trochu jinak. Napřed, po dlouhatánské tahanici, získala akce souhlas organizace, v našem případě PZO Motokov, s krytím nákladů. Následovala žádost do Státní banky o devizové krytí, podložená dobrozdáním několika ministerstev a Československými Automobilovými Závodami VHJ (výrobně hospodářská jednotka). To byla mamutí organizace existující údajně kvůli koordinaci automobilek. Nikdo nikdy nezjistil, co a s jakým výsledkem koordinovala. A samozřejmě se souhlasem všudypřítomné strany (KSČ, tehdy ještě bez M). Celé to v sobě obsahovalo strašidelný zádrhel! Do Afriky a do pouště je třeba peněz hotových, v našem případě francouzských franků, které ovšem občan nesměl fyzicky vyvážet ze země v takovém množství, a tak bylo třeba spousty dalších souhlasů a výjimek a prohlášení odpovědnosti a tak podobně. Z předešlého roku, z přípravy týmu Liaz, jsem ovšem věděl jak to chodí, a tak jsem brzy přišel na zjednodušení celého systému. Prostě se peníze bankovní cestou převedly na firmu MAM pana Stragera a ten už mi je potom vysázel normálním lidským způsobem, totiž proti podpisu a vyúčtování.



Mladost - radost

Pozor! Nikdy jsem nebyl na tuhle akci uvolněn z běžných pracovních povinností exportního referenta pro frankofonní země, což bylo v té době docela čilé zaměstnání. V systému, kdy každé opuštění pracoviště vyžadovalo propustku, cesta po rodné zemi cestovní příkaz, a cesta do zahraničí asi tak deset různých administrativních úkonů, by tahle moje činnost během roku vůbec nebyla možná bez podpory naprosté většiny lidí ze všech těch popsaných úřadů a firem. Všichni tomu prostě fandili. Prospěcháři a kariériste v tom čuli budoucí slávu, naturální bolševici ještě pořád věřili v porážku západu a přátelé to prostě považovali za něco extrémně se vymykající zatuchlé atmosféře našeho skomírajícího, plánovací komisi řízeného, světa. Každý z trochu jiného důvodu, ale všichni nám v podstatě



1986 – Fencľ, Vojtíšek, Brzobohatý, Krejsa, Moskal, Stohr, Tyl, Joklík

drželi palce. Ředitel vývozní obchodní skupiny nákladních automobilů, Ladislav Joza, byl dobrodruh, kterému ideje komunismu činily snadno překonatelnou překážku, něco jako zadání divadelní role dobrému herci ve špatném kusu. A Karel Pátek, šéf, u kterého jsem začínal, byl jednoduše můj druhý otec. Nikdy jsem vlastně do toho prostředí příliš nepatřil a to, že jsem se naučil řemeslu a do určité míry se smířil i s jejich způsobem myšlení je především zásluhou toho geniálního, a přitom tak laskavého člověka, dobromyslně přezdívaného „Ďutínek“.

To byli mí bezprostřední nadřízení, schopní nejen krýt mi záda, ale každý svým způsobem i lobovat za všechny ty hromady potřebných povolení a přidělů peněz. Spolu s Dědem Lebedou a panem Stragerem ve Francii tihle krypto-liberálové vytvořili podmínky pro vznik prvního, a od té doby asi jediného, opravdu integrovaného národního týmu v maratónských soutěžích. Dokázali vysvětlit blbcům, že je to prospěšné pro socialismus a dokázali přesvědčit chytré chlapíky v Národní bance, aby na to dali peníze. Ale hlavně, nechali mě, abych to oběhal!

Je požehnáním pro každého mladého muže, který začíná v nějaké profesi, když narazí na šéfa-učitele. Já jsem měl to štěstí několikanásobné, protože mým vedoucím v Motokovu //Pézetka//, se hned od počátku stal Karel Pátek, zrzavý divoch, chrlící v několika jazycích instrukce do telefonu, současně diktující písařce nějaký složitý kontrakt, a jen tak mimochodem, kontrolující výplody nás, elévů zahraničního obchodu. Všechny nás oslovoval něžně „Žutínci“, a to mu taky zůstalo. V podniku jej všichni považovali za supermachra a trochu se ho báli. My, jeho děti z kanceláře, jsme ho milovali a pracovali jsme jako šrouby, jen abychom

ho neklamali. Navíc jsme byli pro ostatní tak trochu elitou. Směli jsme totiž oslovovat toho strašného Pátka „Žutínku“.

O řadu let později, když jsem se pustil do organizování akce „Dakar“, mi tenhle, už ne zrzavý, ale bělovlasý chlapík, byl tím nejlepším rádcem v situacích, které by se daly označit za neřešitelné. Ale hlavně! Všichni moji další učitelé a ochránci mě přijali pod svá křídla právě proto, že jsem byl „ten kluk od Pátka“. Fungovalo to na polovině zeměkoule, kromě Kopřivnice //Diamoil//.

I když ho závodění v zásadě moc nezajímalo, kdoví, jak by to bez něho dopadlo.

1986 ZATÍM DOBRÝ

Startérový prsty mizí ve vteřinových intervalech v dlani, obrovský motor řve na 2000 otáček a před námi je naprosté neznámo. Pěst se rozevře a dlaň máchne směrem vpřed do prachu, z něhož matně vystupují kontury té prapodivné krajiny jménem Sahara. Ještě o ní nic nevíme, neznáme trasy, které ji křižují, neznáme měkkost jejich písků, ani tvrdost skal. Víme, že budeme přejíždět dunová pole a nemáme ani ponětí o tom, jak se to dělá. Hodně se těšíme, ale taky se hrozně bojíme, i když to na sobě nedává nikdo znát.

Tatra se strašlivým hlmozem uhání po kamenité cestě, pneumatiky chrochtají v napětí zatáček a zmítající se kabina se pomalu zaplňuje prachem.

„Zavři to okno! Šak nás ten zkurvený prach o chvíli zasype“, hučí Kahánek, protože ještě neví, že saharský písečný prach nezná překážek a že ani sebetěsnější kabina mu neodolá. Neví ještě, že se naopak musí nechat okna pootevřená, aby prach mohl stejně ven, jako dovnitř. Jako spousta jiných jevů na poušti, žije si prach svým vlastním životem a nedá se znásilňovat. Bude mě provázet dalších třicet let života a nadýchám ho tuny. Doufám, že stejně jako odchází z naší kabiny, odchází i z mých plíc.

Z dnešního pohledu se v kabině odehrávají docela směšné scénky. Začátečnická daň se tu platí bez pardonu a psychický tlak vyvíjený na posádku všechno ještě umocňuje. Navigátor, v tomhle případě já, je na tom nesporně nejhůř. Piloti s nákladákem jezdit umí a terén se na začátku soutěže zase tak moc neliší od polních cest a kamenolomů doma. Zdena Kahánek jede prostě tak rychle, jak to jenom jde a Míra Gumulec, který takové divočení nemá příliš v lásce, neustále varovně povykuje: „Zdeno, pozor, pozor!“

Sedím uprostřed, což je v té době pro navigátory obvyklé místo, protože při tehdejší neexistenci intercomu v přilbách musím být slyšet na obě strany. Je to ovšem dost ukřižčené povolání. Současně se dostávám do role tlumočnicka dvou krajních jezdců, kteří se při vzdálenosti tak jeden a půl metru vůbec neslyší. Gestikulace je ovšem vidět a občasné varovné skřeky k uchu pilota taky dolehnou. A tak, kromě zmatené navigace, musím ještě zprostředkovávat různé názory na styl jízdy, na zvuky z podvozku a od motoru a nakonec i trochu hádavé výlevy letité vzájemné nevraživosti mých dvou parťáků.

„Řekni temu svazakovi, nech přestane ječet!“ A tak podobně.

Zatím mám ale největší starosti s prvním nesouladem mezi tripmasterem (počítadlem kilometrů) a itinerářem, o kompasu nemluvě. Tak se brzy spolu s mojí naivní důvěrou v jejich dokonalost stane to, co se nutně musí přihodit každému navigátoru elévovi. Už někde na třicátém kilometru jedeme špatně. A přitom to vypadalo tak skvěle. Kahánek v závodnické euforii předvádí, že to opravdu umí, kolejí před námi je krásně znatelná a v dálce se práší. Prostě všechno se odehrává až podezřele snadno. Podle trati občas stojí nějaký osobáček s posádkou ponořenou pod kapotu, nebo s nohama čouhajícíma zpod kol.

„Další Gazik s prasklým vyfukem“, komentuje to Zdena spokojeně, narážejíc na fakt, že v té době naprostá většina osobáků byly džípy klasického tvaru karoserie. Rover, Toyota,



1986 – Loprais-Stachura-Krpec, poprvé v poušti

Mitsubishi, prostě Gazíky. Naše nadšení z tak mohutného předjíždění byla taky jenom navíta. Ještě totiž nevíme, že v první etapě odpadá většinou až dvacet procent těch rádoby dobrodruhů, kteří si upraví nějaké auto z obchodu a věří, že to po Saħaře pojede stejně jako někde po předměstí Paříže. Opravdoví sekáči jsou už někde za horami.

Všechny trable nastaly naráz. Na cucky roztrhaná guma a vzápětí Lopraisova Tatra je-doucí proti nám. Nadšení z krásné jízdy a euforická nálada jsou ty tam.

„Jedeme blbě“, volá z okna Sláva Krpec. „Asi jsme to zdupali v tom řečišti“.

Útěchou nejsou ani desítky vozů, které projíždějí kolem nás tam a zpět. Druhá půlka tatrováckého manšaftu mizí směrem, odkud jsme právě přijeli a my měníme první kolo z těch desítek, které nás ještě v tom ročníku čekají. Když se starý dakarský vlk a později náš velký přítel Jo-Jo Groine dozvěděl, že v pouštních pneumatikách Micheline máme na-strkané duše, smál se jako malé dítě. Konstrukteři v Tatře si ovšem v té době nedovedli bezdušové pneumatiky na terénním nákladáku představit a písek uvnitř kola označili za sabotáž západních imperialistů. Dnes mi to připadá tak tragikomické, že se tomu nemůžu ani usmívat.

Ale zpět do pouště, kde začíná náš téměř každodenní rituál vzteklé dřiny. Velký trub-kový klíč a pajcr, někdy též pajcr, prostě páčidlo, jsou vždy základním nářadím každého závodního kamionu. K tomu těžké hevery, dubové desky a jde se na to. Pilot s mechanikem zvedají auto, zatímco hňup navigátor rve na doraz utažené matice kola. Ještěže stojíme na relativně rovné tvrdé poušti. Z korby se vykulí nové kolo a při jeho montáži přichází první

Většina diváků televizních cestopisů si představuje Saharu jako nebezpečné moře zlatých písečných dun, mezi kterými se občas krčí malebné chýše domorodců. Opak je pravdou. Většinu té ohromné rozlohy pouště, tvoří buď písečné nebo hlinité, často i kamenité pláně, poměrně stereotypního rázu. Kupodivu bývají porostlé řídkou vegetací a jenom výjimečně jsou zcela bez života. Místní obyvatelé taky nepovažují svoji zemi za nějakou pustinu. Žijí tu sice chudě, ale jinak docela spokojeně. Výjimku tvoří ergy, jak tady nazývají oblasti čistě písečné, kde není ani vegetace, ani voda. To jsou ta dunová pohoří, tolik obdivovaná kameramany, a tudíž u nás známá. Ergy jsou také oblíbené u organizátorů pouštních soutěží, a ti nevynechají jedinou příležitost, kdy nás mohou nahnat do jejich středu.

Některé ergy jsou docela maličké, jako třeba marocký erg Chebi, který má tak třicet kilometrů v průměru, jiné zase ohromné. Velký Západní Erg na pomezí Alžírsko, Mali a Mauritánie, je velký jako půlka Evropy. Směrem k jihu se poušť postupně mění v řídce zarostlou krajinu, které se odborně říká sahel.

Další specialitou Sahary jsou nádherná skalnatá pohoří, kterých je taky spousta. Dominantní Hogar, dosahující výšky tři tisíc metrů, a stejně vysoké Tibesti na severu Čadu. Všechna saharská pohoří jsme často za velkých útrap projeli, s výjimkou posledně jmenovaného. Nejasná hranice mezi Libyí a Čadem, kde se Tibesti rozkládá, je už desítky let hodně horkým územím. Dnes už je to jedno, protože taková je bohužel Sahara skoro celá.

ponaučení z Afriky. Nikdy neházej součástky do písku, zvláště máš-li je obalené vazelinou podle řádných vojenských předpisů! Čištění závitů trvá dalších deset minut, jinak matky prostě nejde našroubovat. A aby nám pouštní písek ukázal, co opravdu umí, zasekne se řetězový vrátek, kterým jsme měli, podle plánu, pohodlně vytahovat píchlá kola zpátky na korbu. Aby bylo jasno! Takové kompletní kolo váží 150 kilo a ještě půl hodiny po zastavení má potrháná pneumatika nejméně 50 stupňů. Pořekadlo „vemte to do teplejch“ čili ručně, je tady opravdu na místě. My ale zatím máme dost sil, a tak si užíváme první adrenalinové pocity z velkého dobrodružství. Moje oblíbené přísloví, že Dakar se podobá ručnímu vykopávání kanalizace o závod, mě zatím ještě nenapadlo.

Ve chvílích, kdy zrovna nešroubuji, lezu na střechu kamionu a dalekohledem (i to jsme měli tehdy ve výbavě) obhlížím krajinu směrem k severozápadu, kde tuším správnou trasu etapy. Mám víc štěstí, než rozumu, když se rozhodnu pro zkratku směrem, kde jsem zahlédl obláčky prachu. Bez zkušeností a znalosti terénu je to opravdu riskantní, ale ve své prostoduchosti si nebezpečí neuvědomuji. Poprvé v životě naviguji takzvané do čistého. Nikde nic, žádná stopa, jenom azimut, který je na našem lodním kompasu slušně řečeno na nic. To ovšem zatím nevím a tak jsem relativně v klidu. Díky nějakému začátečnickému andělu strážnému neprojíždíme ani měkké písky, ani nám v cestě nestojí žádná skála, natož rozbředlé solisko. A tak po několika kilometrech s úlevou vidíme pár vozů, ženoucích se v řadě pouští, a jasně vyjetá kolej je jako návrat do rodného domu k mamince. Tak teď ji hlavně neztratit a pilně stopařit, jak se na nováčky sluší. Nejméně hodina je v háji a kromě zklamání nám začíná docházet, co je tenhle závod vlastně zač.

Osmý ročník Dakaru a tatrovácký první, je nepříjemnou shodou okolností opravdu těžký závod. Thierry Sabine se rozhoduje pro extrémní variantu soutěže. Dilem proto, že je takový blázen, dilem pod tlakem, ve světě vznikajících, podobných akcí. Camel Trophy, Pharaons Rallye, nebo americké „raids“ jsou sice jinak koncipované, ale Dakar musí zůstat nejtěžší a tudíž nejslavnější. A nováčkové z Čech si to mají vyžrat až do posledního drobčku. Navíc je třeba dodat, že organizace závodu má v té době hodně daleko do dokonalosti. Počítače jsou hudbou budoucnosti, satelitní spojení nemá ani francouzská televize a zkratka GPS je cosi z tajného slovníku generálních štábů. Stačí porucha kopírky, převážené různými dobrodružnými způsoby z etapy na etapu a závod se propadá ve zmatek. Počet závodníků je přitom v podstatě stejný jako dnes.

Takže si představte následující scénu: Uprostřed pouště, kolem startovací brány, stojí ve vějíři těch 400 až 500 startovních čísel na různých strojích, všichni mají nastartované motory, a v tom neuvěřitelném řevu pobíhá pomocník startéra s chrchlajícím tlampačem a snaží se vyvolávat startující podle ručně sepsaných seznamů na kusech ušmudlaného papíru. Celý zmatek je ještě umocněn starým startovním systémem, kdy rozhodující je celkové pořadí, nikoliv výsledek z předešlého dne. A protože celkové pořadí nebylo do rána vyvěšeno, nedovede si někdo, snad kromě absolutní prominentní špičky, ani přibližně přestavit, kdy startuje. Pro jistotu se tedy všichni, blatník na blatníku, tlačí ke startu. A v tomhle mumraji, vědom si odpovědnosti za celý tým, pobíhá Kalina a snaží se vyčíst z francouzsky chroptícího megafonu větrem unášená slova. Pokud se podaří zachytit číslo 4, kterým začínají kamiony, nastává pantomimická scéna přilákání jednoho z našich vozů k předstartovní linii. Kupodivu ani to není tak snadné. Po hodině přetlačování je každé naše auto v tom řvoucím vějíři na jiném místě a posádky už trochu rezignovaly. Někdo se pouští do drobných preventivních kontrol, ústících do oprav a vybaluje vercajk. Karel Loprais poprvé projevuje neuvěřitelnou, později tak pověstnou, relaxační schopnost a spí v tom rachotu s hlavou položenou na volantu. Kolikrát v životě ho takhle ještě uvidím?

Na Liazkách se stále pracuje i za pochodu, ale jediný Jirka Moskal je, koneckonců jako vždycky v životě, první ve frontě. On, jako profesionál, zatím jediný ví, že pardon se říká v tanci a kdo chvíli zaváhá, je hned druhý. Teď si vlastně uvědomuji, že jsem ve vzpomínkách na první tatrovácký Dakar tak trochu pozapomněl na naše liazácké průkopníky. A přitom byla v roce 86 jejich účast docela výjimečná, rozhodně ze sportovního hlediska asi nejsilnější. Jirka Moskal byl, jako obvykle, zdravě závodnický motivovaný a posádku měl podle svých představ. Navigoval jeho dlouholetý parťák Mirek Krejsa a třetího mají s sebou, jako učedníka, mladíčka jménem Franta Vojtíšek. Ten ještě ani ve snu netuší, že se z něho stane „Frankie Voitysek“ hvězda evropských truckových okruhů. Takže zatím dobrý!

Menší potíže možná spočívá v tom, že všichni tři jsou okruhová jezdcí. Jsou to skvělí piloti, úžasně zruční mechanici a Míra Krejsů je navíc i velmi talentovaný navigátor. Žijí tudíž v představě, že můžou bojovat na špici závodu a eventuální problémy vždycky nějak vyřeší. S tím ovšem nesouhlasí jejich kamion, s celou svoji nešťastnou historií socialistického automobilového průmyslu. Vývoj terénního závodního vozu z něčeho, co bylo určeno pro rozvoz piva nebo cihel po domácích silnicích, byl opravdu krkolomný. A možnost, vrazit

do toho něco z kvalitního dovozu, prakticky nulová. A tak kluci opravují, a to nepřetržitě. I při tom ovšem jedou skvěle a novináři začínají stříhat ušima, že ta podivná, neznámá parta Čechů nebude asi jenom opožděný pokus o propagaci komunistických strojírenských úspěchů. Joklík s Tylem si vedou taky dobře, i když za navigátora mají nomenklaturně dosazeného kameramana Stöhra. Třetí Líza je tak trochu mimo. Je financována švýcarským podnikatelem Heritierem a zakladatel týmu Radek Fencel, který v tom voze sedí, se netají snahou převést celou akci na komerční bázi. A dělá to dost dobře, protože zanedlouho jsou Liazy vidět na Dakaru a Faraonech v nebývalém počtu jako rychlé asistence, eventuálně pořadatelské vozy.

To my, zelenáci z Tatry, tolik potíží s technikou nemáme. Zato ovšem platíme krutou nováčkovskou daň z desítek nesmyslů, které vláčíme s sebou jako kámen na krku. Na třetím drncáku první etapy se otevře překližková skříň přišroubovaná na zadní stěně a vyplivne do kabiny desítky drobných předmětů z přihrádek připomínajících kuchyňku k Vánocům pro holčičky. Po zbytek etapy mezi námi poletují cigarety, svítilny, balíčky tužkových baterií, filmy do foťáku (digitál byl tehdy ještě ve hvězdách), obrázky manželek a tak podobně.

„Zasekl se nám plyn“, vykřikne asi po dvou stech kilometrech Zdena, a opravdu! Plynový pedál se ani nehne. Tak se setkáváme s dalším tajemstvím závodění na Sahaře. Zatoulaný předmět se buď v kabině nikdy nenajde, nebo se vynoří v nečekanou chvíli, třeba i v jiném ročníku závodu. Tentokrát je to plechovka s nějakým kompotem, či co, která se v tom zmítání a vibracích nenápadně vplížila pod pedál. Kahánek se odepíná a trochu vztekle i trochu úlevně vyhazuje tu prokletou pixlu z okna. Zaplať pánbůh, taky jsme mohli zvedat kabinu a zkoumat nějaká zkřivená táhla. To odepínání bezpečnostních pásů za jízdy je mimochodem zkušenost, která se Zdenku Kahánkovi do budoucnosti skvěle hodí. Kolikrát ještě bude tímhle způsobem hledat po podlaze cigarety a zapalovač. Ano, slyšíte dobře! V těch časech se během rychlostní vložky normálně kouřilo. Je ovšem třeba připomenout, že rychlostní vložka tehdy trvala i osmnáct hodin a nějaká ta minuta ztráty se nepočítala. Tak se vesele kouřilo, jedlo, čüralo, a když bylo nejhůř, i ta slivovička pomohla. Byl to prostě boj s divokým krajem, extrémní dálkou a terénem, jaký si málokdo dokáže představit. Hlavně ale boj s technikou a vlastní odolností. Kromě kolegů závodníků nebyl na trati nikdo, kdo by pomohl a tak většinou zbylo všechno trápení na posádce samotné. Žádné spojení, žádná pořádná navigace, a když auto někdy nad ránem doklopýtalo do cíle, tak žádné jídlo, žádná voda na umytí, jenom organizační zmatek, nejistota a totální pocit beznaděje.

„C'est l'Afrique, patron“, uslyšel každý, kdo si chtěl postěžovat na poměry v závodě. „To je Afrika, šéfe!“

A tak jsme po malu začali chápat, že nejdůležitější v tomhle závodě je trpělivost. Kdo vydržel, zvítězil. Tehdy v těch dobách každý, kdo se nějak do toho vysněného Dakaru doplácál.

Zatím jsme ale parta vyděšených kluků, kteří se dostali na akci, ve které se to hemží světovými motoristickými hvězdami. Všichni působí suverénním dojmem, a my máme pocit, že nepřežijeme zítřek. Nemáme ani čas dát si třeba jenom kafe. Jsme přeplnění úzkostí a na pokraji sil. Bereme to prostě příliš vážně a ať si myslíme o všech těch ředitelských

kecech o odpovědnosti vůči pracujícím cokoliv, přece jenom to v nás trčí jako varovný osten. Co by tomu řekli doma? Je v tom ale i kus osobní hrdosti a snahy dokázat, že nejsme jenom další expedice, která si vydržkovala peníze a materiál pro vlastní zábavu a dobrodružství pod zástěrkou nějakých vyšších cílů. A jsme závodníci! Máme radost z každého předjetého auta a deprimuje nás, kdykoli se přes nás přežene někdo rychlejší. Pomalu nám ale dochází, že hlavní cestou úspěchu v téhle podivné soutěži je „vydržet“, jak říkají naši bratři Slováci.

Opravdu to bylo dost hrozné, a jak se závod posouval do nitra Sahary, bylo to stále horší a horší. Afrika působí na cizince nedůtklivým dojmem. Všude, kde je nějaké obyvatelstvo, doprovází je smrad a hory odpadků a lednová saharská zima ještě podtrhuje tu neuvěřitelnou bídu. My, v lyžařských bundách a s péřovými spacáky, pozorujeme za mrazivých rán domorodce vylézající z chlívků podobných domkům, zamotané do změti hadrů, usoplené děti trpící určitě chřipkou, ne-li zápallem plic a slyšíme neustálé pochrchlávání, jako někde v domově důchodců. I takhle vypadá Afrika. Při poplácávání po zádech v pražských hospodách jsem tisíckrát slyšel: „No, aspoň jste se v té Africe ohřáli.“ Moje omrzlé ucho z ročníku 93 mě při těch řečech začne svěřit ještě víc.

Když už jsme u té zimní atmosféry, se závodem se posuneme do Tamanrassetu. To je už opravdový konec světa, jediné větší město na jižním cípu Alžírské Sahary a základna všech dobrodruhů archeologů k výpravám do Hogaru, nejvyššího a největšího pohoří severní Afriky. Deset kilometrů od města je na skalní plošině polní letiště a taky tradiční bivak dakarského závodu. Tady končí alžírské „lámací etapy“, a kdo se sem dovláčí, může si hodit pětňíkem, jestli se pustí dál do Nigeru, do srdce Sahary na strašlivou Ténéré, nebo využije sice rozbité, nicméně civilizované trans-alžírské silnice zpět k moři a domů do Evropy. Tohle rozhodnutí je docela důležité. Stojí tady proti sobě čest a bojovnost na jedné straně a reálná možnost opuštění milovaného závodáku uprostřed ničeho, a záchrana vlastní kůže na straně druhé. Pro motorkáře je to rozhodnutí ještě dramatictější. Mají toho už často plné zuby a roztrěpaná motorka, pokud se na Ténéré zastaví, taky tam zůstane. Tak to tehdy chodilo.

Takové rozhodování nebylo v žádném ohledu naším problémem. Nejenže auta zatím jela bez zásadních potíží, ale překvapivě se ukázalo, když to pořadatel konečně spočítal, že všech pět našich kamionů je tady pod Hogarem v první desítce a Loprais s Moskalem jsou dokonce v první pětce. Hrstka novinářů, která tehdy závod provázela, začala věřit senzaci a nás se poprvé, bohužel ne naposled, zmocnil ten mámvý pocit úspěchu. Po čtyřech etapách naprosto neoprávněný. Nicméně na letišti v Tamanrassetu jsme si zažívali naše první hvězdné chvíle. Škoda, že doma o tom nic nevědí, říkali jsme si smutně. Informace z Afriky se přes tiskové agentury šířily několik dní a nebýt Honzy Tučka, českého korespondenta Agence France Presse, tak se k nám asi vůbec nedostaly. ČTK měla starosti s plněním plánu v Bulharsku a novináři ze Světa (Ne)Motorů teď, v době zimního poklidu, maximálně sháněli nějaké šikovné testovací auto, se kterým by v létě mohli jet, v rámci reportáže, na placenou dovolenou. A tak jenom občas nějaký blázen redaktor sehnal telefonní čísla našich manželek, které mu celé uřvané sdělily, že o nás nic neví.

„No news – good news“, říkají Angličané, ale to se mělo brzy začít měnit. Jenom pořádné drama mohlo probudit naše veleopatrné žurnalisty, ale k tomu dojdeme. Zatím bojujeme jako obvykle v tlačenici na startu speciály, ale přece jenom už je cítit změna. Červený čumák Tatry, nebo ten bílý Liazky, evokují v pomocnících startéra automaticky gesto: „Račte pánové.“ Už nejsme nějaké bedny z chvostu závodu, což je další příjemný poznatek. Když se procpeš mezi elitu, začnou s tebou zacházet v rukavičkách. Tak jenom aby nám to vydrželo.

Okruh se startem a cílem v Tamanrassetu, přes průsmyk Assekrem, je pozoruhodná lahůdka. Rychlostní vložka má jenom něco kolem dvou set kilometrů, ale ty jsou rozděleny na dvě diametrálně různé poloviny. Stručně řečeno, nejdřív prudce nahoru a potom hodně rychle dolů. Když říkám „prudce nahoru“, tak věřte, že takovou jízdu do kopce jsem nikdy před tím a asi ani potom nezažil. Dakarské závody jsou samozřejmě plné divokých výjezdů do dun a strmých stoupání v horách, ale osmdesát kilometrů do kopce po kozích stezkách, to zažijete jenom na severní trase k Assekremu.

Po dvaceti kilometrech od startu se blížíme k hradbě hor, která stupňovitě zakrývá celý obzor a působí intenzivním dojmem, že sahá až do nebe. Ten pocit umocňuje fakt, že jediná mračna široko daleko se díky nějakým klimatickým proudům drží nad pohořím, jehož vrcholky se ztrácejí v nedohlednu.

„Ty, parťáku, kam to jedeme? Šak tam nevede žádná cesta“, bručí poklidně Kahánek. A opravdu to tak vypadá. Trochu blíž, u stěny hor, mu ukazují jakési krabičky od sirek připíchnuté k téhle neuvěřitelné přírodní kulise. Při bližším pozorování je patrné, že se docela pomaloučku pohybují.

„Tam je ta cesta, Zdeno!“

„Nerob si prču, tam se s tů našů bednů nikdy nevydrápeme.“

Má částečně pravdu. Sice se vydrápeme, ale je to často hodně na hraně a to doslova. Několikrát couvání a najíždění proti svahu v serpentínách, s propastí za zadními koly, to je celkem známá jízda zručnosti s nákladákem v maratónských soutěžích, ale nesmí toho být tolik. Po dvou hodinách ještě nejsme na vršku. Karel Loprais před námi už za sebou nashromáždil vláček osobáků, a když je dojedeme, vytváříme s těmi, co jedou za námi, docela slušnou kolonu. I kdybychom se snažili sebevíc uvolnit jim místo k předjíždění, nejde to. Šestikolka je tady příliš dlouhá a široké auto a jsme rádi, že se na tu terasovitou pěšinu vůbec vejde. Taky se po počátečním troubení všichni uklidní, když pochopí, že se s tím prostě nedá nic dělat. O dvě patra nad námi se odehrává stejná scéna za de Rooyem a Groinem a při poněkud nepřijemném pohledu dolů vidíme to samé v bledě modrém. V takové situaci dokážu nelásku závodníků v autech vůči kamionákům docela pochopit. Navíc nemají k dispozici plíživé rychlostní stupně a jejich spojky dostávají pěkně pokouřit. „No jo hoši! Měli jste včera závodit tak, abyste byli před námi.“

Konečně jsme v mracích. Mlha smíšená s prachem tvoří, zvláštní pochmurnou scénérii. Na vrcholku průsmyku stojí několik kamenných domků se suvenýry pro turisty, ale kromě chlapů z průjezdní kontroly tu není nikdo. Ale přeci! O kus dál, na začátku sjezdu, stojí ve své slavné bílé kombinéze Thierry Sabine a gestem ukazuje: Pomalu, pomalu, opatrně.



A myslí to vážně. Na druhou stranu vede z průsmyku relativně dobrá, kamenitá cesta sto kilometrů dolů až k Tamanrassetu. Tudy vozí ty zmíněné turisty. Dneska ovšem mají asi hodně slabou návštěvnost.

Hned na začátku sjezdu chápeme, proč nás Sabine varuje. V úzké soutěsce sedí na krajinici helikoptéra, jako kdyby si pilot vybral k přistání to nejblbější místo na světě. Teprve, když ji mjíme, vidíme, že jí chybí poněkud důležité součástky, například listy rotoru. Kabina je ale kompletní, což je dobře. Sabine netuší, že takové štěstí sám nebude mít. Netuší, že už za týden bude kabina jeho helikoptéry rozeseta desítky metrů po poušti nedaleko města se zlověstným jménem Ghurma Rarous.

Teď ale pěkně z kopečka! Průsmyk se poměrně záhy otevře do holých kopců a skály vystřídá typický hlinito-štěrkový povrch, který, na rozdíl od představ většiny Evropanů, pokrývá nejméně polovinu Sahary. To nejhorší, co může potkat maratónské, off-roadové



jezdce v kamionech, je upravená tvrdá šotolinová pista, vedoucí dlouho z kopce. Dá se po ní jet v podstatě maximální rychlostí, ale v tom je právě ten zakopaný čert. Spousta zatáček, do kterých není vidět, horizonty s překvapením a mírné terénní vlny, které dokáží, pokud jsou pěkně seřazené, odstartovat celý nákladák do vzduchu, kde jak známo, bez kormidla nelze řídit. V našem vyprávění se nacházíme v době, kdy neexistovala pro kamiony žádná omezení rychlosti a kdy, kromě avantgardisty de Rooye, měli všichni klasické bubnové brzdy se sériovým obložním. To u našeho patnáctitunového kamionu znamenalo, že po třech prudkých přibržděních, už se s nějakými ostrými brzdami nedalo vůbec počítat. Ochranné rámy byly v té době jenom vně kabiny a spíš pro parádu, nebo jako ochrana proti větvím stromů. Někteří dobrodruzi seděli na klasických, odpérovanych sedačkách a pásy měli uchycené přímo na jejich konstrukcích. Tak jsme tehdy závodili! Hrůza!

Každý jede „na srdce“. Hned v první ostřejší zatáčce se pod hřebenem kopce válí kamion Mercedes kamaráda

Avoina, který nám tak dobře radil na startu, a jako další varování, stojí v kamení mimo pistu několik osobáček s pochroumaným podvozkem. I nám se podaří menší „výlet do přírody“, jak říkají soutěžáci, když auto, místo po cestě, jede za horizontem přímo do pleneru. Když je dobře, je tam jenom rozdrncaná stráž, když hůře, tak kamenitý sráz. Někdy ovšem taky příkop nebo skála. My máme kliku s tou docela holou strání, a i když náklon kamionu je hrozný, podaří se to přece jenom nějak ubalancovat a vrátit se v pořádku na cestu. I pneumatiky to, kupodivu, protentokrát vydržely.

A tak si dole v cíli můžeme udýchaně říci: „Zatím dobrý“, i když se smrad z brzdového obložení blíží požáru. Jenomže kousek před Tamanrassetem stojí Liazka Pepíka Brzobohatého. Někaký problém s převodovkou, a že prý to nějak vyřeší. Nakonec do cíle etapy došli, ale je to první předzvěst budoucích trablů, které už na sebe nenechaly dlouho čekat.

Zítřka totiž jedem do Nigeru.

1986 TÉNÉRÉ

Niger je prapodivná země. Představte si takové velké Rakousko (Niger má na mapě podobný obrys), se skoro všemi Rakušany žijícími v tom západním camfrňousku Tyrol a Arlbergu. Tak nějak to v Nigeru je a má to jediný důvod. Řeku! Ta, ačkoliv se země jmenuje podle ní, zemi jenom tak škrtá, aby se hned přesunula do Nigérie. Evropanům se to trochu plete, ale tak nějak to Francouzi s Angličany kdysi vymysleli. Celou východní vypouklinu republiky Niger tvoří z větší části ta nejoprávdovější Sahara, poušť pouští, Ténéré. Od Libyjských hranic na severu po Čadské jezero, od Agadezu, hlavního města Tuaregů, až po Dakhlu v Egyptě, to je centrální Sahara, opravdová pustina, jenom výjimečně přerušena zaprášenou oázou. Má různá jména, ale Ténéré je její srdce. Karavany z různých směrů ji musely překonat a vždycky to byla jejich nejdelší a nejnebezpečnější etapa.

Agadez! Zní to jako zaklínání. Nebo jako modlitba. A taky to pravděpodobně jako modlitba milionkrát zaznělo, když karavany z východu z posledních sil překonávaly ty stovky kilometrů prázdnoty. Po dlouhých dnech, možná týdnech putování, se město muselo jevit jako ráj. Dostatek vody ve studních a hojnost potravy pro velbloudy. A samozřejmě tržiště. Z dnešního pohledu takový dopravní terminál, depot a velkosklad. Zboží z Egypta, Súdánu, nebo až z dalekého Jemenu změnilo majitele, nebo přepravce, aby s jinou karavanou pokračovalo dál, směrem k bájnému městu Timbaktu a ještě dál, možná až do Dakaru na špičce Zeleného mysu.

Naše plechová karavana doráží do Agadezu se stejnými motlitbami a stejně, jako ti velbloudi, na pokraji sil. Máme za sebou šest těžkých, ničivých etap. Dnes, v moderní, rozmazlené době, by to už směřovalo k volnému dni, ale tehdy se to chápalo jako normální rozcvička před opravdovým pouštním závoděním. Bez doprovodů, bez letadel a bez spojení. Roztřepaná auta a vysílení motorkáři teď vyrazí na Ténéré. Ještě před tím je ovšem nutno se zmínit o rozkošné atrakci, kterou si na nás Thierry Sabine vymyslel těsně před Agadezem. Spojil dvě etapy Tamanrasset-Ifferouan a Ifferouan-Agadez do jedné jediné, přičemž tu druhou odstartoval do noci. Byla to poslední noční etapa, která se na Dakaru jela a já si nepamatuji větší organizační a navigační zmatek. Krajina mezi Ifferouanem, mimochodem střediskem průzkumu možná největších ložisek uranu na světě, a Agadezem, je typický sahel.

Když stovky motorek a aut hledají cestu v relativně hustém porostu křovin, pětímetrových sukulentů a neduživých stromů uprostřed černé noci, nastane situace, které říkal Hemingway „nemožná“. Hodnotil lidi podle toho, jestli vydrželi, když byla situace nemožná. V takové jsme se nacházeli. Všichni se snaží držet alespoň přibližný směr, potkávají se a zase se rozjíždějí. Větve praskají a praskají i okna aut. Les, pokud se to dá lesem nazvat, je zadýmený prachem tak, že reflektory jsou k ničemu. Čím víc svítí, tím víc obarví stěnu prachu na žluto. Z té stěny se náhle vynořují kmeny, větve, motorky, a někdy i světla auta,

jedoucího, bůh ví proč, v protisměru. Zmatek je naprostý. O nějaké rychlosti, nebo závodění, nemůže být řeči.

Nesmíme zapomenout, že jsme v době, kdy po nějakém GPS nebylo ani potuchy. Kromě těch opravdu dobrých a zkušených navigátorů jedoucích hodně vepředu, nikdo nevěděl kde je. Údaje na počítadle kilometrů a ručička kompasu jsou při tom neustálém kličkování jenom velmi přibližné a my jsme navíc naprostí zelenáči. V zoufalství se uchyluji ke svým milovaným mapám a v kabině plné prachu, při matném světle palubní lampičky zkoumám, co tu vlastně vyvádíme. Jak je veliký tenhle les, kde je nějaký kopec, nebo suché vádí, prostě jakýkoliv záchytný bod. Jezdění sem a tam v křoví je nesmyslné, a jak tak stojíme na místě a já hledím do mapy, vynoří se proti nám velká světla. Když se prach trochu usadí, vidíme mezi nimi kulatou značku Tatra. Nastává porada, ke které se záhy připojuje několik navigátorů z osobáček, kteří u nás přistáli jako hmyz, slétající se na světla reflektorů. A „z národů ač jsme různých“ shodujeme se, že jediná šance jak se odtud vymotat, je najít někde na západ od nás silničku, která spojuje města Arlit a Agadez. Čert vem itinerář, nějak se do toho ztraceného Agadezu musíme dostat a čas běží. Tyhle krátké etapy jsou nepříjemné omezeným časovým limitem, který se při každém bloudění začne hned hrozně přibližovat. A to je teď přesně náš případ. Jsem poprvé, nikoliv naposled, jmenován velitelem kolony, protože mám tu mapu. Není mi sice moc platná, ale ostatní nemají ani to. Motáme se přibližně západním směrem s logickou úvahou, že na tu silnici musíme někde narazit. Někteří členové téhle podivné výpravy se cestou ztratí, jiní se naopak připojují v naivní představě, že víme, kam jedeme. Naše dvě Tatry se ale drží jedna druhé, jako klíšťata. V kolektivu je síla. To nás za komunismu naučili.

Že jsme na té kýžené silnici, zjišťujeme v zaprášené černé tmě, až když pod koly ucítíme asfalt. Tak teď vlevo v bok, směr jih, a uhanět co to dá! Čas nás už opravdu tlačí. Agadez jsme trefili (po jediné silnici v celé oblasti) dobře, ale kde je cíl rychlostní vložky? Prvním orientačním bodem ve městě je pumpa, u které stojí Jan de Rooy ve svých originálních tesilových kalhotách a černých polobotkách, které tvoří jeho soutěžní výbavu. Právě v klidu tankuje svoje dvoumotorové monstrum. Je mi opravdu nesmírně trapně, když se ptám téhle hvězdy uprostřed města, kde je cíl etapy. Kupodivu mi velmi přátelsky a ochotně popisuje, kterou uličkou se tam dostaneme. Menší problém je s komunikací, protože tenhle slavný jezdec, geniální konstruktér a úspěšný obchodník se nikdy nenaučil víc, než několik slov anglicky a několik jiných německy. V tom si jsou s naším Karlíkem Lopraisem dost podobní, a když k tomu přiřadím další skvělé piloty, se kterými jsem jezdil, mám pocit, že talent k ježdění s kamionem nějak potlačuje talent jazykový. Tak mě napadá, že kdybych, do prkýnka, nestudoval ty jazyky, uměl bych třeba líp jezdit s kamionem. Už to nedoženu!

Naštěstí se kolem pohybuje Ivo Geusens a ten už tyhle problémy nemá. Je pozoruhodné, že tahle, pro nás tak ponižující scéna, vytvořila základ mého celoživotního přátelství s holandskou partou. Když dnes oslovuji Gerarda de Rooye, Janova syna, „my son“, myslím to napůl vážně, protože mi vždycky na mysl vytane prastará vzpomínka na špinavou benzinovou pumpu uprostřed Agadezu.

Pohled na cíl etapy za rozbřesku je úchvatný. Závodníci se k němu blíží doslova ze všech světových stran a jak tak jezdí dokolečka po pláni, aby našli vjezdové praporky k časomíře, vytvářejí jakési okruhové závody. Cílař je z toho jelen a navíc se zdá, že nastaly nějaké potíže s měřením času. Výsledkem celonočního trápení je Sabinova slavná věta na ranní rozpravě.

„Zapomeňte na tuto noc!“

To měla být kompenzace za rozbitá okna a světla a nekonečnou únavu z probdělé noci. Navíc nikdo nezná svůj výsledek z předešlého dne a následující pořadí na startu slavného a obávaného „raid du Ténéré“, přejezdu pustiny ze západu na východ. Tenhle pořadatelský zmatek dává do budoucna vale nočním etapám, a když soutěž převezmou pod svá křídla mezinárodní federace, zakážou je definitivně. Z dnešního pohledu na organizaci dálkových soutěží, kdy bezpečnost je nade vše, by taková ifferouánská etapa zavdala důvod ke stížnosti u mezinárodního soudu. Jenomže jsme pořád v pravěku a hlavním heslem je mučení lidí. A tak se hned za nějaké dvě hodinky startuje na Ténéré.

Na mapě severní Afriky je někde mezi Agadezem a Bilmou vytečkovaný symbol totální pustiny, ale jako všechno na Sahaře, není to úplně přesné. Nás ovšem straší historky o marném pátrání (a následném nálezu koster závodníků), které samozřejmě patří do oblasti „starých pověstí Dakarských“. Tenhle velký, písečný raid (slovo spíše znamená nájezd, útok, nebo jenom výpravu) není zdaleka tak strašný. Samozřejmě pokud vám vrčí motor. Dovedu si představit, že zadřená motorka, někde uprostřed etapy, může jezdce docela vyděsit. Pro nás zelenáče je začátek téhle pověstmi opředené hrůzy docela překvapivý. Prvních sto kilometrů se cesta vine kopcovitou kamenitou krajinou s ojedinělými křovisky, rozhodně nic, co by naznačovalo, že se blížíme k největšímu písečnému moři na planetě. Krajina se ale postupně rozevírá a z kombinace černo-žluto-šedé barvy se čím dál víc stává okrově žlutá.

„Parťák“ Kahánek, který má neustálý strach o pneumatiky, je kvůli kamenité pistě na začátku etapy velmi rozmrzelý a jako obvykle to odskáče navigátor.

„Šak si pravil, že včil ideme do čistého písku.“

V klikatící se cestě má ruce do vánočky a obrovské auto se sotva protahuje mezi skalami lemuujícími vyschlá řečiště. Je to názorný příklad přesvědčení pilotů, že navigátor ví o trase něco víc než oni. Chyba! On má jenom přibližnou představu čerpanou z map, z itineráře a z briefingu před etapou. Dobrý navigátor má navíc ještě zkušenosti. Prostě a jednoduše už tudy před tím někdy jel. To ovšem v roce 1986 rozhodně nebyl můj případ. Duny jsem viděl akorát v televizi a francouzským předetapovým rozpravám jsem v pět hodin ráno za brblání motorek a svištění větru rozuměl tak sotva z poloviny.

Ale už je tu průjezdní kontrola u Stromu Ténéré. Houby, žádný strom! Jenom svařená pětimetrová konstrukce železných rezavých tyčí. Kdysi tu strom rostl a měl asi z čeho, protože opodál je dodnes patrná kamenná skruž studny. Ta je dneska úplně zavátá pískem, a tak asi zahynul i ten strom. Na mapě si přečtete chmurnou informaci: „Velmi špatná voda ve čtyřiceti metrech.“ Železná konstrukce na místě původního stromu má svůj reálný význam. Tady začíná jižní, takzvaná spodní cesta. Je značena tyčemi a vede do velké oázy Bilma vzdálené asi 300 kilometrů.

Bilma! To je neuvěřitelné místo. Ostrov civilizace v nejstrašnější pustině. Město na měsíci. Od severu k jihu se táhne pásmo slaných bažin, mezi kterými vyvěrá skoro sladká voda. Sedmdesát kilometrů od Anay po Bilmu jsou roztroušeny skupinky palem a keřů. Žádná krásná oáza! Jenom slané louže mezi písčnými přesypy. Kus pevné a rovné půdy uprostřed té divné oázy je letiště Dirkou. Tam směřujeme. Napřed ale směr východ, po nekonečné pláni do Bilmy. Oproti předpokladům to není žádné velké dobrodružství. Pět set metrů mírně do kopce, ale opravdu mírně, a potom naopak z kopce. Donekonečna. Napínává je pouze teplota motoru. My už skoro celou pláň jedeme za tmy a já, při mých tehdejších navigačních schopnostech a s lodním kompasem s tolerancí 40°, děkuji pánubohu za ty trasírky. Nejsou sice, jako v Krkonoších každých pár metrů, spíš tak asi co půl kilometru, ale držet se jich se dá celkem spolehlivě.

Několik slov o noční jízdě v poušti. Jemný všudypřítomný prach, který je ve dne většinou málo postřehnutelný, se v noci, ve světlech reflektorů, náhle zjeví v podobě matných vertikálních sloupů připomínajících mohutné stromy. A protože nepropouští světlo do stran, vzniká dojem jízdy v pralesním průseku. A ještě jedna nepříjemná halucinace. Bez korekce zraku s okolním terénem se zdá, že auto jede pořád mírně z kopce. O to nepříjemnější je realita přehřátého motoru a rychlosti, která se ne a ne zvýšit. Tím se bavíme až do tří do rána, kdy v černé tmě projedeme neosvětlenou a pustou Bilmou a potom, nějakým zázrakem i solnými bažinami do cíle na polním letišti v Dirkou. O závodění se nedá mluvit. Jsme šťastni, že vůbec žijeme. Druhá neprospaná noc a auto bez pravidelného servisu, který Tatra tolik potřebuje. Prázdné nádrže a prázdné žaludky. Takže program pro zbytek noci je stejně bohatý. Že jsme se už deset dní nemyli a spíme v ideálním případě dvě-tři hodiny pod nákládkem, se bere jako samozřejmost. Tehdy Dakar opravdu nebyl pro slečinky.

Celá česká parta je v Dirkou a vše zatím celkem funguje, což je skvělé. Jenom Jarda Joklík se s Petrem Tylem ve světle montážní lampy hrabou v motoru.

„Nějak to netáhne, asi turbo, tak ho pro jistotu vyměníme.“

Až příliš rychle přichází nepřátelské, mrazivé ráno. Slunce se svižně vyhoupne nad východními kopci, které ohraničují špinavou rovinu letiště a po půlhodině začne i trochu přitápět. No zaplať pánbůh! Na odložení péřových bund a kulichů to zatím není, ale v kabině, za sklem, už začíná být útulněji. O to víc se klíží oči a představa sladkého spočinutí v náruči sedačky se zahání jenom z posledních sil. Ještěže dneska je to jenom kousek (280 km).

Ho-hó, zase nezkušenost! Krátká etapa, pokud nemá vycpat díru v nějakém nuceném dlouhém přejezdu, vždycky smrdí čertovinou. A tahle „krátká“ z Bilmy do Agadezu vejde do historie a součástí dramatu se bohužel stane i naše Liazka s Joklíkem za volantem.

Dunová pohoří jsou na Ténéré v naprosté většině nafoukána do kordonů vedoucích ze západu na východ, jako by kopírovala rovnoběžky. Toho využívá horní i spodní cesta přes pustinu vedoucí širokými údolími, aniž by musela někde překonávat vysoké dunové hřbety. Jinak to je, když se poutník pustí severojižním směrem, tedy napříč těmi písčnými koridory. A tohle právě na nás Sabine vymyslel!

Start rychlostky byl kousek za Bilmou, tam kde začíná část Ténéré jménem Velký Bil-mánský Erg. A tady se to našemu, stále ještě slavnému týmu, začalo kazit. Třicet kilometrů