

Erzetka Tmaň

V loňské sezóně nás nějak dostihl nedostatek volného času, a tak jsme dlouho váhali, jak pojmout tu novou. Hlavním záměrem bylo omezit účast v servisech při velkém mistráku a vlastní kalendář si sestavit tak, aby přes léto zbylo volno na létání. V plánu jsem tak měl asi tak 2 – 3 akce na jaře a podobný počet na podzim. Co ale jet? Dlouze jsem pročítal nabídky jednotlivých amatérských pohárů a vždy se nadchl pro jeden, či druhý, abych za týden své priority posunul směrem ke třetímu. Nakonec jsem tak vybral akce napříč disciplinami s tím, že jsem se zaměřil spíše na vzdálenost místa konání. Pro letošní rok vznikl nový amatérský pohár – Rallye Cup 2008. Původně jsem neměl v úmyslu se ho účastnit, ale z několika stran přicházely ohlasy na to, jakou má jeho první podnik atraktivní trať, takže nakonec jsem neodolal a na Erzetku do Tmaň se přihlásil. V tu chvíli zbývalo do jejího startu ještě několik dlouhých týdnů, auto, jak jsme tvrdili, bylo v podstatě připravené, a tak jsme se pustili do potřebných oprav a úprav jen velmi zvolna. To se nám, jako už několikrát, vymstilo. Závod se konal v sobotu 5.4. a poslední díly, nutné k oživení motoru, se mi do rukou dostaly ve čtvrtek třetího odpoledne. Jednalo se o šroubení k novému olejovému chladiči. Starý totiž pučel a zanechával za autem mastné skvrny. V noci ze čtvrťka na pátek bylo vše pohromadě a mohli jsme nastartovat, abychom zjistili, že nový chladič nepučí, ale kape. Naštěstí se nám podařilo tento nedostatek napravit lepším dotažením jednoho šroubení.

Trať sice všichni chválili, ale nikdo pořádně nevěděl, kde se pojede, protože byla kvůli zamezení předčasného tréninku dlouho tajena. Když se konečně na webu objevila mapa, moc jsem se neradoval. Tato rychlostka se v trochu jiné podobě jela jako RZ2 na jaře roku 2004 při Rallye Hořovice. Právě na ní jsme tenkrát ukončili ve výkopu svou pouť touto soutěží a byli na 3 roky nuceni přerušit starty. Ani o rok dříve se nám na ní příliš nedařilo, když jsme v opačném směru absolvovali závěrečný kilometr sjezd bez motoru poté, co se rozpadl karburátor. „Snad letos tu smělu prolomíme.“ doufali jsme. Další, co bylo na mapě zářející, byla servisní zóna situovaná na louce. Shodli jsme se na tom, že pokud to nebude bezpodmínečně nutné, na louku vůbec nebudeme zajíždět. Přišel pátek, den, kdy bylo možné najíždět. V brzkém odpolední jsme sedli do clia a vyrazili na Berounsko. Už tady, den před startem, se projevil obavy ze servisní zóny. Kdo na ni vjel, většinou nedokázal vyjet ven, a tak se především výjezd změnil v jedno velké blátivé oraniště. Trať jsme v obou směrech v poklidu projeli a napsali a vyrazili k domu doladit poslední detaily na autě. Ráno se začínalo poměrně brzy, takže ranní vstávání, škrabání namrzlých oken a hurá zpátky ke Zdicím. Servisní místo jsme si vyhlídli už den předem v obci Chodouň, přes kterou vedla etapa a udělali jsme dobře. Když jsme před naším časem startu projížděli kolem oficiální servisny, byl tam dokonalý bláznec. Z louky vytahané bláto na silnici. Kdo chtěl na silnici vyjet, musel to vzít s rozjezdem, někteří servisovali přímo na silnici, a to v obou směrech, mezi tím lítali jezdci, kteří na poslední chvíli testovali auta nebo zahřívali gummy a do toho auto lidí, kteří prostě jen projížděli kolem, protože příjezdová cesta byla pro běžný provoz otevřená. Ať jsem si stoupl kamkoli, všude jsem někomu překážel a jen jsem si říkal, že tady jsem nějakým velkým omylem, a že chci být někde úplně jinde. Konečně jsem se zařadil do fronty, čekající na startu a konečně i na mě přišla řada. Vyrazili jsme vstříc prvním ostrým kilometrům. Po rychlém esičku první kosa na křižovatce. Je vidět, že některé posádky před námi byly přemotivované. Čáry na silnici vedou všude jinde, jen né tam, kam by se mělo jet. Některé končí v mlíku, jiné až za krajnicí. Následuje série rychlých zataček a skákací horizont. My jen lehce nadlehčíme nápravu, pro skok by byla třeba vyšší nájezdová rychlost. Následuje ostrá levá kosa. Projíždíme plynule na jedničku. A sérii těžkých zataček částečně na vlkě silnici sjíždíme k vápence Čertovy schody. Pokračujeme přes několik dalších křižovatek, kdy je každá přístřena v kosu, do obce Slavíky. Tam začíná závěrečný sjezd. Rozjíždím se mezi křovinami, řadím 5, když najednou těsně před autem vyletí zleva z křoví bažant. Krátce přibrzdím, ozve se rána. Šlapu plný plyn. „Co to bylo?“ ptá se Honza. „Bažant.“ Odpovídám stručně a jedeme dál. Jak mi později líčí: „Viděl jsem jak jsi zničeho nic zabrzdil a přikrčil se za volantem a najednou rána.“ O pár zatačkách dál nás překvapí mlha. Viditelné zvolňuji, mlha nás provází až do cíle. Nejsem úplně spokojen s fungováním techniky. Několikrát se mi nepodařilo zařadit tak, jak bych si představoval. Spojka není úplně v pořádku. Honza změní její seřízení. Jedeme na start RZ 2. Ve sjezdu k vápence je pozadu zapadlá černá suzuki s cizí espézetkou, zapasovaná mezi stromy. Řidič ukazuje ceduli OK, tak jen projíždíme místo opatrněji. Tam, co nás dříve překvapila mlha, je před zatačkou trojúhelník. Zvolňuji. Za zatačkou stojí odstaveno něco červeného s technickou poruchou. Dojíždíme do cíle. Razení bylo po zásahu ještě horší. Několikrát se mi nepodařilo zařadit vůbec a hodně jsem tak ztratil. Shodujeme se na tom, že se spojkou bude něco závažnějšího, co na místě neopravíme a jen seřízení vůle stačit nebude. Rozhodujeme, zda pokračovat a jakým tempem. Nakonec se shodujeme na tom, že se pokusíme dojet do cíle s tím, že budu co možná nejvíce šetřit techniku. V další rychlostce se učím řadit. Pomalu, plynule, jako v autoškolě. Stejně plynule se snažím i dobržďovat. Vzhovci se tento styl líbí, ale oběma je nám jasné, že to nebude nejrychlejší. Navíc vyvstává další problém. V otáčkách auto dostává nepřijemnou vibraci. Neřadím tedy podle otáčkoměru, ale jakmile se začne třást, ulevím mu a přeřadím. Telefonicky konzultujeme příznaky závady a dostáváme jednoznačnou odpověď v podobě prasklého přitlačáku i s konstatováním, že tohle tyto přitlačáky dělaly. Bez ambicí na slušný výsledek se snažíme absolvovat poslední 3 rychlostky, které se jedou po stejné trati, jako první 3, ale v opačném směru. Před těmito zkouškami proběhlo přeskupení a posádky by měly startovat ne podle startovních čísel, ale podle průběžného pořadí. Většina posádek si napíše časy svého startu, ale málokdo se podívá, za jakým startovním číslem má jet. Startuje se s drobným zpožděním a nikdo pořádně neví, kdy má jet. My navíc ve startovce vůbec nefigurujeme. Na RZ 2 nám byl připsán čas o asi hodinu a čtvrt horší, než kterého jsme dosáhli, takže jsme suveréně poslední. Startovní pořadí si tak volíme sami. Každému je to v podstatě jedno, protože stejně nikdo neví, kdy má kdo jet. RZ 4 projíždíme v poklidu Před poslední křižovatkou žlutý prapor. Za křižovatkou Diepold, sehnutý pod kapotou své eReSy. Rozpadlo se mu ovládání karburátorů, takže do cíle, který už byl jen asi 300 metrů daleko, dojel po opravě s několikaminutovým zpožděním. Před RZ 5 se předstartovní mumraj opakuje. Přimotáme se před silnější auto. Za námi startuje lada samara. V půlce rychlostky už ji vidím ve zpětném zrcátku. Přemýšlím, zda a kde ji pustím před sebe, ale zatím stále jedu. Do cíle dojíždíme v těsném závěsu. Na nárazník mi nedojel, takže jsem ho snad nezbrzdil. Chceme vyrazit naposledy na start. Auto je proti, nespustuje. Po roztlačení chytne. Znovu stojíme ve skrumžáci před startem. Start je několikrát přerušen, až je nakonec úplně zastaven a vyrazíme po části rychlostky nejkratší cestou bez helem k servisní zóně. Jedna z posádek startujících před námi těžce havarovala a trať je zatarasena auty hasičů a zdravotnické služby. Balíme a jedeme se smíšenými pocity domů. Svezli jsme se krásně a i přes mumraj, který na oko panoval všude kolem, soutěž odsejpla. Škoda našich technických problémů, které nám znemožnily jet naplno a být ve výsledcích o pár míst vepředu. Až později se dozvídáme okolnosti oně nehody, která se ukazuje jako dost vážná a dramatická. Řidič zůstal v autě po nárazu do stromu dlouho zaklíněný a záchranářům se nedařilo ho vyprostit. Na nemocniční lůžko se tak dostal vrtulníkem až po více, než dvou hodinách po havárii. I to se na rallye stává a každý, kdo sedá do auta, by si měl v hlavě srovnat priority. Je důležitější získaná vteřina, nebo zdraví. Jak říkal Pavel Sklenář ve vzpomínce na jeden svůj závod: „Na vjezdu do zatačky jsem byl o 3 vteřiny rychlejší. Vyjížděl jsem o 4 hodiny později v sanitce.“ Podle pozdějších zpráv se stav kluků z posádky obrací k lepšímu. Konečně výsledky vycházejí z toho, s jakými problémy a s jakým nasazením jsme jeli. 49. místo absolutně a 7. ve třídě bylo asi maximum, co jsme dokázali vytěžit. Výsledky přinesly několik překvapení. Vítěz naší třídy Šimurda byl 6. absolutně a dával nám minutu na vložce. Ještě lépe, a sice na 4. místě skončil Choc, proti němuž se snažíme závodit v Běšinech. Teď už vidím, že marně. Právě Běšiny jsou nejbližším závodem, který bychom měli 26. dubna odjet. Choc je přihlášený, takže pokud se mu nerozpadne u jeho turbofavorita motor, necháme ho vyhrát a budeme ses nažít zasáhnout do bojů o další příčky. Žába bude v tu dobu ještě odstavená a závod tak snad absolvujeme s polosériovou vypůjčenou felicií.

za SG. Jan Šustr

