

BB SCUDERIA GIANNI

TEAMOVÉ NOVINY 3/2006

Zakletá Světla

Je tomu již víc, než měsíc, co jsme se naposledy svezli na závodech. Časová vyčizenost a také zklamání z odstoupení zapříčinily, že jsem se do psaní několika málo postřehů z této soutěže pustil až dnes.

Popularita soutěží, pořádaných Havlíčkobrodským TV studiem, byla v prvních letech našeho století tak velká, že se pořadatel rozhodl pořádat do roka ne jednu, ale dvě soutěže. Ke svátku amatérů, Posázaví, tak v roce 2002 přibyla mladší sestřička, Světla. V její krátké historii jsme na startu chyběli pouze loni. Ani letos jsem o startu neuvažoval, ale s blížícím se červencem a s ním přicházejícím novým silničním zákonem, mě začala pojmát jakási nostalgie po těch dvou sezónách, které jsme ve Volném poháru aktivně odjeli a tak, když jsem se dozvěděl, že letošní Světla byla přesunuta na konec června, okamžitě jsem začal uvažovat o tom, že bychom se mohli ještě jednou, kdo ví, jestli ne naposledy, svezet na opravdové rallye. Změnu v pravidlech Volného poháru jsem si vysvětlil tak, jako že nemusí být v autě rám a megane, jediné auto, které nám pro závodění zbylo, by tedy mohl být vhodným náhradím. Pořadatel mě vyvedl z omylu, ale dohodli jsme se na možnosti startu na pozici předjezdce. I Honzovi se tato myšlenka líbila, tak jsem okamžitě vyplnil přihlášku a začal se těšit. Těšení mi nevydrželo dlouho. Hned druhý den mi Honza oznámil, že na termín, kdy se Světla jede, mají už dlouhou dobu zamluvenou firemní akci, které se musí zúčastnit. A tak začala peripetie s volbou náhradního spolujezdce. Spolujezdce a spolujezdkyň, kteří by připadali v úvahu, jsme napačítali hned několik. Sestavili jsme jakýsi pomyslný žebříček s tím, že je postupně oslovíme, zda by neměl někdo z nich zájem se se mnou svezet. Prvním nasazeným byl Zdeněk Borůvka, který už mi jednou pomáhal krotit daleko početnější stádo koní, než jaké jsme měli mít pod kapotou ve Světle. Zdeněk by se býval rád svezl, ale bohužel přednost musely dostat neodkladné pracovní povinnosti. S dalším pořadím na žebříčku spolujezdců jsme si nebyli tak jisti a tak jsme o něm s Honzou dlouze diskutovali, když jsme zjistili, že Jirka Váchal není přihlášený s e svým stálým spolujezdcem, Zdeňkovým bratrem Oldou, ale s někým úplně jiným. Okamžitě jsem Oldovi volal. Jeho postoj byl podobný, jako Zdeňkův, ale v jeho případě nebyly pracovní povinnosti tak neodkladné. Za pět dvanáct jsem zavolal pořadateli změnu na místě spolujezdce a pustil se do přípravy vozu.

Po zkušenostech z předchozích závodů jsme opět provedli některé změny na podvozku, udělali geometrii, zkontrolovali, co se zkontrolovat dalo, naložili auto na káru. Při té příležitosti jsem zjistil, že megane je ještě o kousek širší, než EVO VI, ale na asi třetí pokus se mi přece jen podařilo na káru trefit tak, že na každé straně zbyla cca pětimilimetrová rezerva.

V pátek ráno jsem pak začal ukrajovat první kilometry cesty k Sázacům. Přes jedno nesprávné odbočení jsem kolem poledne dorazil do Mariadolu, kde už na mě čekal Olda, který mezitím vyřídil formálku, a kde jsme se ubytovali. Nebyl čas na nějaké dlouhé otálení, přebrali jsme papíry a vyrazili trénovat. Čekaly na nás 2 úseky, které jsme už v dřívějších ročnících absolvovali, a které byly různě poskládané v první noční a druhé denní etapě, takže tvořily 4 různé erzety. Na všech tratích už jsme v minulých ročnících jeli, takže jsme jen vytrhali stránky z minulých rozpisů a pospojovali je podle aktuálních podmínek. Po prvním kontrolním průjezdu takto popsané trati jsme se shodli, že oproti dva až tři roky starému rozpisu uděláme některé změny. Snažili jsme se vynechat některé jednoznačné jedničkové zatáčky a naopak se soustředit na přesnější rozdělení těch rychlých, v nichž se závod rozhoduje. Velké úseky rozpisu jsme tak seškrtali, mnoho stránek celých vyměnili, ale nakonec jsme byli spokojeni. Rozpis popisoval trat' přehledněji a udával svižný rytmus.

Jedeme na rozpravu. Už před jejím začátkem potkáváme ředitele soutěže. Pozdravíme se, prohodíme pár slov. Ptá se, jak se nám líbí nové retardéry. Chválím mu je, ale vyjadřuji obavu, zda se do nich vejdu. Zarazí se. Přidávám informaci o tom, o kolik jsme širší, než EVO VI. Jde stranou a telefonuje. Jedním z bodů rozpravy je prováděcí ustanovení, týkající se rozšíření retardérů o 10cm. Víím, že bych se měl vejít.

Startovní rampu jsme přejeli v pátek večer jako poslední z předjezdců a pomalu, s dodržováním všech rachlostních limitů v předtuše policejních kontrol se přesunuli na start RZ 1. Žádnou velkou rezervu jsme neměli. Stihli jsme jen odfouknout kola, nasadit přílby a už jsme stáli na startovní čáře. Hlavou mi proběhly vzpomínky, jak jsem na ní stál se Žábou, před očima mi přeběhl videozáběr, jak odtud odjíždíme se Žlutáskem v roce 2004 a už mi startér ukazuje na hodiny, které odpočítávají poslední vteřiny. Víím, že až vteřinová ručička doběhne do nejvyššího bodu, nervozita ze mě spadne, ale zatím se ten okamžik zdá strašně daleko. Zelená, rozjíždím se. První pravá, a pak rychlý úsek k lesu. Vytáčím motor k sedmi a snažím se vstřebat to, jak to auto strašně letí. Do všech zatáček brzdim s velkým předstihem. Projíždím kolem míst, kde to trokrát v Žábě zaklepal, kolem míst, kde jsme ji odstavili. Přes známé křižovatky, kolem obou kapliček, přes křižovatku, kde víím, že musím jet rovně, i když kdysi se tam jelo doleva. Všechno sedí tak, jak to slyším z rozpisu ve sluchátkách. Přijíždíme do cíle. Víím, že čas bude špatný. Auto jede pěkně, ale stejně, jako vždy, začínám pomalu a jen pozvolna si osahávám, co si budu později moci s autem dovolit.

Sundáváme helmy a vyrážíme na Dobrovítovu Lhotu. Počáteční úsek, který patří mezi nejkrásnější úseky soutěží Volného poháru, se sice letos nejede, ale i tak na nás čeká pěkná rychlostka. Blížíme se k Dobrovítově Lhotě. Jedeme vlně, máme dost času. Snažím se vybavit si klíčové úseky trati a myslím na to, že budu muset posouvat začátky brzdění blíže k zatáčkám. Těším se. Najednou vylétnou otáčky. Pouštím plyn, brzda spojka. Vypadla rychlost? Nevypadla. Řadím jedničku a zkouším se rozjet. Auto mi scouvává z kopce. Neutrál, pouštím spojku. Zepředu to rachta. Znovu jednička, stejný výsledek. Vypínám motor a jdu se podívat dopředu. Otvírám kapotu, i když víím, že pod ní nic nevidím. Ze stejného důvodu si lehám před auto a koukám na stejný prostor zespodu. Zkoumám, jestli je to poloosa, nebo to není poloosa a dochází mi, že jsme skončili. Bez motoru sjíždím ještě kousek s kopce a blíž krajnici. Dohadujeme se s Oldou, čím by to mohlo být, i když vííme, že to je jedno. Že pro nás soutěž předčasně skončila. Utěšujeme se slovy, že je to lepší, než s tím někam bříknout, ale náladu nám to nezlepšuje. Volám řediteli soutěže, že jsme odstoupili pro technickou závadu. Na oplátku se dozvídám, že Kohout to hned na začátku první rychlostky hodně rozbil a soutěž nabírá časovou ztrátu. Čekám na startu RZ 2 do hluboké noci, až odjedou všechna auta a svoz výsledků mě odveze k Mariadolu pro dodávku s vlekem. Olda zatím čeká u auta. Po souboji s hmotou se nám nakonec daří naložit bezvládnou hromadu železa na vlek a vyrážíme na ubytovnu. Jsem zamlklý. Jako vždycky, když se mi nedaří.

J.Š.

