

IC WEST historic Václavská rallye

Jak jsem psal v minulé reportáži, poslední zářivý týden jsme se nezastavili. Ještě ani nestihl na pickupu vychladnout v Běšinech motor a už jsem měl plnou hlavu dalších závodů, které mě čekaly za necelých 5 dní. Na čtvrtek, který se díky státnímu svátku svatého Václava stal volným dnem, totiž náš Rallyeklub Historických Automobilů připravoval v okolí Kramolína klubovou akci. Dlouho jsem váhal s přihláškou. Až na pár sériáků jsem totiž stále imobilní, proto jsem sháněl něco, co má rám, 4 kola a vrčí to. Tajně jsem si myslel na Marcelovo Mitsubishi, ale protože nás s ním v druhé polovině sezóny pronásledovaly technické problémy, nechal jsem tuto myšlenku raději schovanou hluboko ve své hlavě.

Zatím se kvapem blížil termín uzavěrky přihlášek a rozhodovalo se, za jakých podmínek jsme vůbec schopni akci odjet. Jako obvykle nechali soutěžící poslání přihlášky až na poslední chvíli a na pětadvacet aut ve startovní listině pár dní před uzavěrkou byl smutný pohled. Přitom trať slibovala krásné svezení. Celou akci inicioval Kramolínský Petr Šulc, který rozvíjel myšlenku na uspořádání nějakého svezení na trojúhelníku mezi Kramolínem, Maňovicemi a Kozlovicemi. Slovo dalo slovo a začali společně s Danem pracovat na povoleních ohledně takového svezení pod hlavičkou RKHA. Kolem Kramolína už se takových klubovek odjelo několik, ale tahle slibovala něco navíc. Zatačky mezi Maňovicemi a Kozlovicemi patří dle mého názoru k tomu nejlepšímu, co se dá u nás jet a když se k tomu přidá série několika skákacích horizontů na hlavní do Kramolína, je jasné, že akce bude jak jezdecky, tak divácky velmi atraktivní. Trojúhelník se startem i cílem v Kramolíně měřil necelých 5 kilometrů a měl se jet třikrát v jednom a třikrát v druhém směru, takže kilometrů skoro jak na sprintu.

Konečně se to zlomilo. Už nevím, který to bylo den, ale najednou jsme měli minimální nutný počet přihlášených posádek a příslib, že u Milana leží další. Jako vždy, těsně po uzavěrce stihal telefonát telefonát a všichni opozdílci se snažili dohnat účast. V tu dobu už figurovala mezi přihlášenými i naše posádka. Marcel dojel v Třebíči do cíle, auto fungovalo a nic nebránilo tomu, abych ho provětral v Kramolíně. Začal jsem přemlouvát Honzu, aby si sedl vedle mě. Tím jsem samozřejmě narušoval soutěž, protože s Honzou bylo počítáno jako s vedoucím rychlostní zkoušky. Pořádání nakonec u Honzy zvítězilo nad svezením a já začal vymýšlet, koho z bývalých spolujezdců, s nimiž jsem se v minulosti svezl, tentokrát oslovím. Rozhodla za mě náhoda. Jedním z opozdílci mezi přihlášenými byl Ivan Beránek s Michaelou Kolařovou. Protože spolujezdkyni jsem neznal a jméno bylo napsáno na přihlašce zcela čitelně, raději jsem zvedl telefon a zavola Ivanovu bratru Michalovi, který s ním obvykle jako spolujezdec jezdí, abych si správnost jména zkontroloval a zbytečně ho nezkomolil. Když už jsem ho měl na telefonu, zeptal jsem se, jestli by nechtěl jet se mnou. Sice chvíli váhal a musel termín konzultovat v práci, ale v zásadě nebyl proti. Opravil jsem tedy přihlášku a věnoval 2 odpoledne přípravě vozu.

Do Kramolína jsem dorazil brzy po ránu. Michal už tam na mě čekal, tréninky už byly v plném proudu. Vyfasovali jsme itinerář a dali se do najíždění s pickupe, s nímž přijel do Kramolína Honza. Tak tak jsme stihli projet trať třikrát v každém směru a na poslední chvíli udělat přejímky. Na silnici se snašel drobný deštěk a já váhal, co obout. Nakonec zvítězila jistota v podobě médií. Obuli jsme, vyslechli rozpravu s jezdcí a hurá na strtu první jízdy. Přšet mezitím přestalo, ale i tak byla většina trati mokrá. Protože Spotřeba soutěžního Mitsubishi je závratná a po Třebíči zbylo jen trochu benzínu, měl jsem strach, že mi ani na celou soutěž nevystačí. Proto jsem s ním šetřil a s autem se před startem raději nikde nesvezl. Na první RZ tedy samozřejmě přišlo to, co zákonitě přijít muselo. Vystartoval jsem, 2, první pravá, 3, 4, 5 a už jsem jen koukal, jak to strašně jede a ubíral i na rovině. I tak se mi v následující levé auto trochu smýklo a když se pak na prvním horizontu odlepilo od země, opustily mě poslední zbytky kuráže. Brzdil jsem raději i do jedničkových zatáček a za svůj výkon se začal stydět. Umístění někde kolem 12. místo nebylo moc dobrou vizitkou. Zpytoval jsem tedy svědomí s tím, že do dalších jízd musím přidat.

Akce měla díky startování v půlminutových intervalech spád a protože se nikam nepřejíždělo, zaparkovali jsme na louce vedle trati a dívali se na průjezdy soupeřů. Čas tak rychle ubíhal a start druhé jízdy tu byl co by dup. Trať trochu oschla, trochu vody vyházelo startovní pole. Jel jsem o něco rychleji. Už bylo možno vyhodnotit nějaké poznatky z jízdy. Z té první totiž byl jen jediný, že jedu jak pomocný. Nejvíce Michala překvapovalo, jak se auto chová při brzdění. Pocitově totiž nepřipadalo, že brzdíme z tak vysokých rychlostí, ale auto se na brzdách vlnilo a musel jsem ho hodně řídit. Do třetí jízdy už jsme váhali, zda neobujeme slicky, ale nakonec jsme to nechali až na polední pauzu. Ráno jsem obul nová média a nechtěl je Marcelovi zničit. Proto jsem obzvláště ve třetí jízdě, při níž byla trať už místy úplně suchá, jel tak, abych gumy trochu šetřil. Brzdil jsem opatrněji a v zatáčkách se do nich moc neopíral. I tak už jsem se s autem trochu šzil a naše časy se stále zlepšovaly a i výsledkovou listinou jsme šplhali trochu výš.

V polední pauze se trať otočila, my obuli elektrickou ohřáté slicky a jeli ke startu s úmyslem zatáhnout. Odstartovali jsme a vyrazili k Maňovicím. Prvá u stromu, ze které jsem měl velký respekt, se ukázala, že není až tak záluďná. Sjeli jsme do vsi, propleli se jí, přehoupili se přes horizont a proplétali se vingly ke Kozlovicím. Už mockrát jsem tady jako pořadatel natahoval a po závodech smotával mlíko a vždy si říkal, jaká je to krásná pasáž, ale až při Václavské jsem tudy prvně jel naostro. Rychle, opatrně, ale bez chyb. Levá kosa v Kramolíně, tam, co vždycky stál kontejner. Divákům se to moc nelíbilo. Ve srovnání s dravci na felících to asi opravdu nebylo moc ke koukání, ale snažil jsem se předcházet krizovkám, namísto toho, abych je pak musel řešit. Před každým ze tří kramolínských horizontů jsem si ťuknul o brzdu. Přesto jsme se na posledním odlepili a letěli snad vteřinu vzduchem. Víím, že vteřinu to nebylo, ale mně to tak připadalo. Zbývala dlouhá rovina a odbočení do cíle. Zaslápl jsem brzdu a koukal na blížící se odbočku. Michal se zapřel v sedačce a vyhrkl něco v tom smyslu, že to nevyjde. Vyšlo to jak z učebnice. Přesně na hraně křižovatky jsem pustil brzdu, zatočil a naložil na dvojku do cíle. Konečně jsem byl s výkonem jakžtakž spokojen. Jedinému soupeři, který byl na dostřel, Michalu Horovi, už jsme dávali po pár vteřinkách a koketovali s myšlenkou jeho drobný náskok stáhnout. Ještě dvakrát jsme se postavili na start a dvakrát projeli cílem, abychom se dozvěděli, že se nám to nepodařilo. Soubor favorita s dvakrát silnějším Mitsubishi mohl působit jako ten pověstný Davida s Golíášem. Opět se ukázalo, že jen výkon nestačí, a že to nejdůležitější na závodním autě jsou ty ruce. I tak jsme byli s výkonem spokojeni. Dojeli jsme bez problémů do cíle, půjčenému autu neublížili a krásně se svezli.

Pořadatelské dojmy z akce byly také příznivé a už při vyhlášení se mluvilo o tom, že příští rok musíme uspořádat něco podobného.

Za SG a RKHA Jan Šustr



foto Luděk Jánoš