

Dalibor Janek

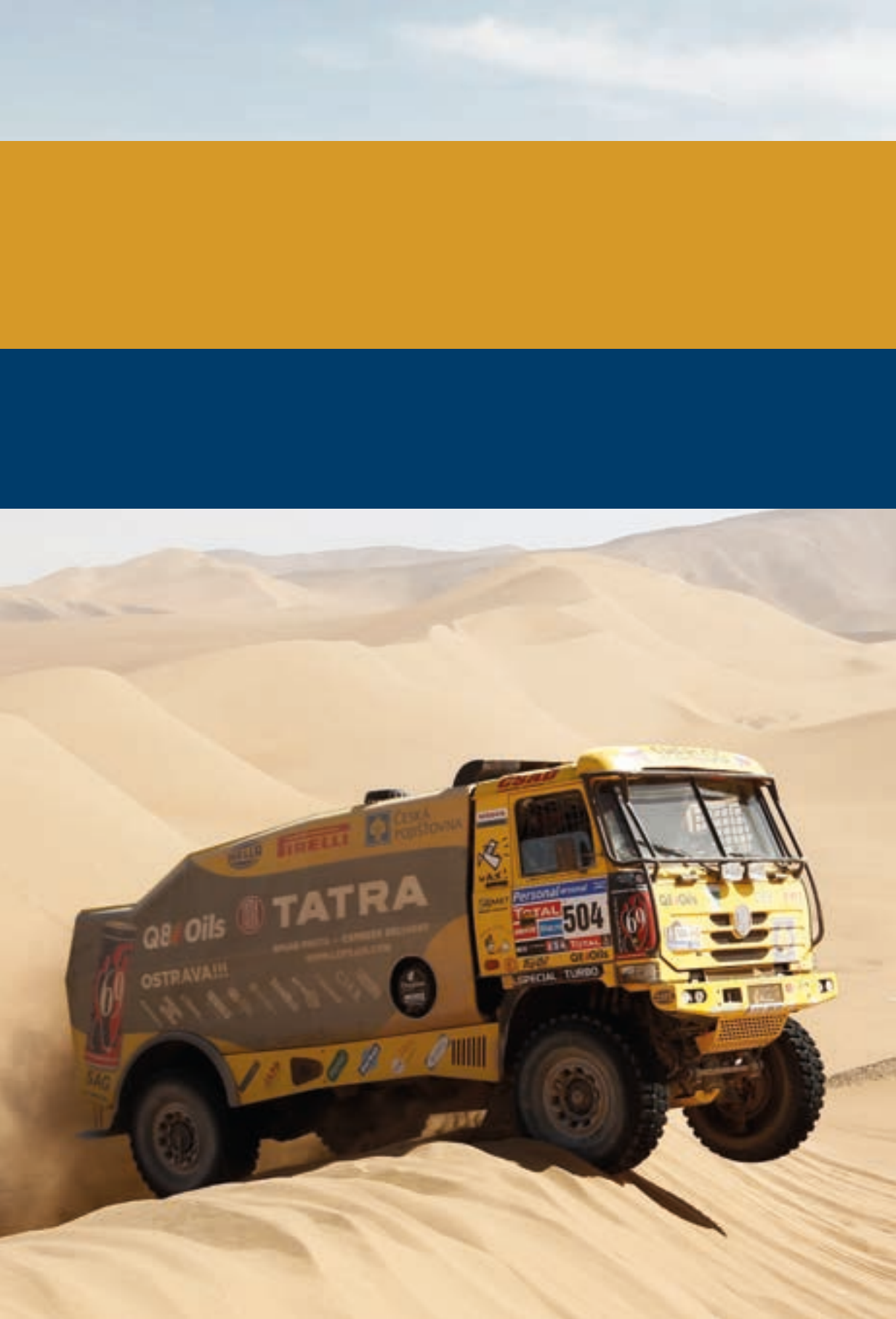
GRADA®

JOSEF KALINA

PÍSEK MEZI ZUBY

DAKARSKÉ ČTVRTSTOLETÍ ŠPIČKOVÉHO NAVIGÁTORA





Dalibor Janek

JOSEF KALINA

PÍSEK MEZI ZUBY

DAKARSKÉ ČTVRTSTOLETÍ
ŠPIČKOVÉHO NAVIGÁTORA



Grada Publishing

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**.

V knize jsou použity fotografie z archivů Petra Luska, Josefa Kaliny, Milana Lopraise, Jana Králíka, Jiřího Moskala a Miroslava Krejsy. Autorem fotografií na dvoustranách je Petr Lusk. Technické výkresy poskytl Jaroslav Krpec. Mapy jsou převzaty z oficiálních materiálů Rallye Dakar (Thierry Sabine Organisation, od roku 2000 Amaury Sports Organisation).

Dalibor Janek

JOSEF KALINA

PÍSEK MEZI ZUBY

DAKARSKÉ ČTVRTSTOLETÍ ŠPIČKOVÉHO NAVIGÁTORA

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 5059. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Návrh a grafická úprava obálky Jakub Náprstek
Počet stran 152
První vydání, Praha 2013
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a.s.

© Grada Publishing, a.s., 2013

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

ISBN 978-80-247-4464-3

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-8258-4 (ve formátu PDF)
ISBN 978-80-247-8261-4 (ve formátu ePUB)

OBSAH

Prolog	7
JAK JSEM POTKAL DAKAR	9
JAK JSEM DĚLAL SAMARITÁNA	14
JAK MĚ VYHODILI	20
JAK JSEM SLOUŽIL POŘADATELŮM	27
JAK JSEM MÁLEM VYHRÁL	31
JAK JSEM POUŽÍVAL ŠLAPADLA	35
JAK JSEM POZNÁVAL KARLA	40
JAK JSEM PROCESTOVAL AFRIKU	45
JAK JSEM JEL DO PEKINGU	48
JAK JSEM VYHRÁL ETAPU	56
JAK JSEM DOOPRAVDY VYHRÁL	61
JAK JSEM SE VRÁTIL	67
JAK JSEM VYHRÁL PODRUHÉ	72
JAK JSEM MANAŽEROVAL	78
JAK JSEM BYL STŘÍBRNÝ	83
JAK JSEM DĚLAL KOTRMELCE	87
JAK JSEM UTEKL HROBNÍKOVI Z LOPATY	95
JAK SE KAREL LÉČIL	98
JAK JSEM ZEŽLOUTL	103
JAK JSEM DOBÝVAL AMERIKU	108
JAK JSEM POLYKAL FECH-FECH	112
JAK JSEM ŠTÍPAL DŘÍVÍ NA ZIMU	116
JAK JSEM HO NENAŠTÍPAL	119
JAK JSEM MÁLEM NEPŘEŽIL ATACAMU	122
JAK JSEM NAVIGOVAL POLSKY	128
JAK JSEM DĚLAL HASIČE	133
JAK JSEM SKONČIL S DAKAREM?	136
JAK JSEM PSAL O DAKARU	141
Dakarské osobnosti	144
Vysvětlení základních pojmů	151



drink4u.cz

L69 PRAIS
TEAM

PROLOG

Během Rallye Abidžan-Nice ztratil za hranicí oddělující Niger od Libye francouzský závodník Thierry Sabine orientaci a zabloudil. Stalo se to 14. ledna 1977 na úpatí hory Emi Fezzán.

Tři dny bojoval bez jídla a pití na pokraji smrti o život.

Přežil a na Afriku nezanevřel – naopak. Zamiloval se do ní a rozhodl se, že do afrických pouští přivede další dobrodruhy.

„Přivedu vás ke dveřím dobrodružství. Je na vás, abyste je otevřeli a vyzvali osud,“ vyhlásil Thierry Sabine.

Tak se zrodil „Dakar“.

Těžko by někdo v roce 1978 očekával, že se Dakar zakrátko stane snad nejslavnější rallye na světě, zcela mimořádnou událostí v motoristickém sportu. Že se během několika málo let rozroste v obří podnik, který zrodí vlastní hrdiny a přitáhne nebývalou pozornost diváků i médií.

Dakar je moderní drogou, přitahuje dobrodruhy, statečné jedince, kteří jsou ochotní odolávat písečným bouřím, bloudit v nekonečných písečných pláních, kde široko daleko není ani živáčka. Nevadí jim pekelná výheň ve dne ani mráz v noci, kdy se třesou pod stanem a netuší, jaká další porce potíží a dobrodružství je čeká druhý den. Asi opravdu není normální trávit Vánoce a Nový rok nikoliv v rodinném kruhu, ale v pouštní výhni. Dávat všanc vlastní zdraví, občas i život, snášet týrání až za hranice lidských sil. A to všechno – s výjimkou bohatých továrních týmů – za vlastní peníze.

„Řekl bych, že při této soutěži padají masky,“ prohlásil Francouz Hubert Auriol, jedna z největších legend této soutěže, mnohonásobný úspěšný účastník a posléze i ředitel celé akce. Vztah k Dakaru přesně vystihla Francouzka Ludivine Puyová, několikanásobná účastnice za říditky motocyklu: „V běžném životě máte svoji práci, přátele, rodinu, místo, kde žijete, svůj styl oblékání. To vše vytváří vaši osobnost. V poušti jsme na tom všichni stejně. Zažijete silné situace, okamžiky, které vás dají dohromady s jinými lidmi. Poznáte, jací jsou. Když toto zažijete, máte dvě možnosti – buď to budete nenávidět a řeknete si, že to není nic pro vás, nebo se napřesrok vrátíte. A tomu se říká dakarská horečka.“

Bez Thierryho Sabina by Dakar nevznikl. Od chvíle, kdy se zachránil z beznadějné situace v poušti, kde strávil tři dny a noci bez jídla a bez pití, snil o uspořádání pouštní soutěže. Místo aby Afriku po této zkušenosti nenáviděl, oblíbil si ji a chtěl její drsnou krásu ukázat i dalším dobrodruhům. Založil firmu TSO (Thierry Sabine Organisation) a sehnal silné sponzory, francouzské noviny Paris Match a L'Équipe, vytyčil trať a stanovil pravidla. Premiérový ročník mohl odstartovat. Jeho účastníkům Thierry slíbil: „Každého ztraceného budeme hledat až do jeho nalezení!“ Potřebné služby objednal u různých organizací, tou nejdůležitější a nejviditelnější byla Africatours, která se zabývala organizováním turistiky v Africe. U Africatours si účastníci zaplatili ubytování v Africe, stravování po celou dobu soutěže, přepravu vozidel lodí zpátky do Evropy a různé další služby. Sabine poskytl práva na filmování rallye společnosti Sierra Production a ta úspěšně

a draho prodávala tisíce strhujících záběrů zájemcům z celého světa. Několik měsíců před soutěží a rovněž i pár měsíců po ní Sabine zaměstnával profesionální pořadatele, kteří zajišťovali vše potřebné.

Ze Sabina vyrostl schopný organizátor a zároveň také vynikající psycholog. Rallye s přehledem řídil v kombinaci sportovní a zároveň kamarádské atmosféry, jakou po něm už účastníci nikdy nepocítili. Nepsaným zákonem byla vzájemná ohleduplnost a solidarita. Pomoc při problémech, ať už na trati, nebo v bivaku, sdružovala jezdce různých národností, soukromníky i tovární týmy. V propozicích soutěže nebylo nikdy napsáno, že si posádky mají navzájem ve složitých situacích poskytovat pomoc. Každé ráno při brífinku však zakladatel soutěže neopomněl připomenout vzájemnou solidaritu, přestože případnou časovou ztrátu pořadatel nijak nekompensoval.

Thierry Sabine měl obrovský vliv na lidi, velké charisma, svůj image si také cílevědomě budoval. Například tím, že nosil neustále dlouhý pruh látky, který si Tuaregové uvazují kolem hlavy jako turban – Sabine ho měl kolem krku. Právě díky zmíněným a dalším věcem se mu podařilo v počátcích vytvořit z Dakaru velké dobrodružství, mýtus, legendu.

Sláva Krpec, úspěšný účastník Dakaru a konstruktér vynikajících Tater, vzpomíná na začátky soutěže takto: „Ráno to nebyla instruktáž před bojem, ale příjemný rozhovor s mužem, jehož šarm nikomu nedovolil ani na okamžik z něho spustit oči. Ztělesňoval bezprostřední srdečnost d'Artagnana a vznešenou diplomacii kardinála Richelieu v jedné osobě. Dokázal se bavit se všemi najednou a přitom s každým zvlášť. Byl kamarádský a současně nekompromisní. Nikdy se při jeho ranních brífincích nestalo, že by někdo odešel předčasně. Měl denně tisíc starostí, ty mu ale nebránily rozdat vždy tisíc úsměvů.“

Legendární jezdec továrního týmu LIAZ Jiří Moskal pak dodává: „Byl to člověk, který miloval Afriku, poušť a nade všechno vyznával fair play. Jeho láska k tomuto světadílu nebyla jen platonická. Byla podložena skutky, kterými se snažil pomáhat obyvatelům těch částí Afriky, jimiž soutěž procházela. V letech, kdy jsem startoval, bylo v konvoji vždy několik kamionů naložených materiální pomocí místním obyvatelům. Pro nás zvláště byl cenný jako propagátor startu kamionů.“

Po Thierryho smrti se soutěž postupně měnila, výstižně to charakterizuje Josef Kalina: „Soutěž měla nálepkou extrémních závodů s netypickou atmosférou. Závodníci si mezi sebou pomáhali. Tento duch se ale postupem času po Sabinově smrti ztratil, atmosféra je zcela jiná. Dakar má nyní punc klasické rallye. Dříve to bylo velké dobrodružství, expedice, kde se všichni podporovali. Většinou startujících stačilo, když dojeli do Dakaru a cítili, že jsou dobří. Dnes se plně prosadil závodní prvek. Jezdci na špici se o sebe nezajímají, spíš mají radost, když se soupeři něco stane. Z Dakaru se postupně stává obdoba klasických soutěží, bojuje se o sekundy a mediální ohlas, výrazně se projevuje síla peněz vložených do startu.“

Než dáme slovo „Pepanovi“ Kalinovi a pustíme se do čtení jeho vzpomínek, připomeňme si, že česká stopa v této grandiózní soutěži je více než blyštivá. Získali jsme šestkrát zlato, šestkrát stříbro a osmkrát bronz!

JAK JSEM POTKAL DAKAR



K záležitosti zvané Dakar jsem se dostal vlastně docela náhodou. Živil jsem se jako úředník v Motokovu a musím konstatovat, že bez valné perspektivy. V tomto podniku zahraničního obchodu jsem byl snad jediný, kdo neměl pas. Prostě kádrově nespolehlivý občan a zaměstnanec. Trochu jsem se potýkal se starostmi, jak uživit rodinu, protože platy v Motokovu byly dost mizerné. Automaticky se počítalo s tím, že zaměstnanci jezdí služebně do zahraničí a tím si přilepší. Jenomže já nejezdil, takže jsem si nepřilepšoval. Chodil jsem na různé brigády, moje žena Helena, ač psycholožka, dělala noční vychovatelku, a tak jsme ten život všelijak pytlíkovali. Jednu výhodu ta moje pozice měla: nikdy mi nikdo nenabídl členství v KSČ, jelikož můj tatínek byl po roce osmašedesát pasován na nepřítele lidu a já jakožto syn jsem pochopitelně nemohl být o nic lepší.

Jenomže! Uzavřeli jsme velký kšeft s Alžírskem, kde chtěli vozy značky Avia, a já byl jeden z mála, kdo v Motokovu uměl francouzsky. Dostal jsem tuhle záležitost na starost a zároveň – jaké překvapení – jsem po deseti letech věrných služeb dostal i pas! V průběhu asi tří let se do Alžírka vyvezlo snad dvanáct tisíc Avii. Pracovalo tam na padesát českých mechaniků a byla to logisticky dost rozsáhlá akce. Mechanici se nezastavili – Avie se rozsypaly, ledva vyjely. Navíc to nebyly vozy příliš vhodné na způsob, jakým s nimi zacházeli tamní šoféři. A protože Alžířané byli nároční a někdy i arogantní zákazníci, neustále vyžadovali reklamace a opravy, já tedy pořád lítal do Alžírka a zase zpátky. V jednom roce jsem cestu absolvoval třináctkrát!



První start na Dakaru, startovní číslo 626 má posádka Brzobohatý, Kovář, Galland

**A také první
zapadnutí, startovní
číslo 627 posádky
Moskal, Joklík, Fencí**



Když už jsme se v Alžírsku uchytili s Aviemi, zkoušel jsem tam prodat i Tatry, takže na jednom místním veletrhu jsme vystavovali tatrováckou sklápěčku. Byla umístěná na obrovských kamenech, aby bylo zřejmé, jak velký rozsah může mít její pérování. Prostě atrakce. Nedaleko našeho stánku pak vystavovala jakási japonská firma, snad to bylo Mitsubishi, nevím už přesně. Podstatné bylo, že u stánku měli i zabláčený, odrbaný jeep, u kterého byla velikánská cedule, že toto auto absolvovalo závod Paříž-Dakar. To se jednalo o čtvrtý ročník. Chvilí jsem tam jen tak očumoval, až vylezl ze stánku nějaký Francouz a zeptal se:

„Zajímá vás tohle auto a ta soutěž?“

Řekl jsem mu, že mě to zajímá a že tady vedle vystavujeme nákladák, taky do terénu.



**Způsob komunikace
byl ještě dost
primitivní, liazáci
museli vždy nejdříve
vztyčit anténu**

„No vidíte,“ povídá Francouz, „tak to by to rallye mohlo být něco pro vás, tam jezdí i nákladáky.“ Dal mi nějaké časopisy a prospekty a řekl mi, který časopis o Dakaru píše. Ten ať si koupíme. A tak mě posedla myšlenka, jaké by to bylo úžasné, kdyby na nějakém příštím veletrhu stála u našeho stánku zablácená, odrbaná Tatra s cedulí, že úspěšně absolvovala závod Paříž-Dakar.

A tak to vlastně všechno odstartovalo. Začal jsem se tím v rámci Motokovu zabývat – napůl iniciativně, napůl opatrně, protože mi bylo jasné, že ta cesta nebude jednoduchá. Zcela nezávisle na mém snažení se do toho zapojil pan Strager, což byl náš zástupce ve Francii pro Tatra a LIAZ. To byl velký pán a právě on začal tuhle myšlenku hustit do různých ředitelů, kteří se pořád snažili dostat do Paříže. Byla to jejich nejoblíbenější destinace, protože tam jezdili hlavně na nákupy. Někajký pracovní důvod se při dobré vůli a pochopení vždycky našel. Ředitelé se pochopitelně všelijak kroutili, věc se jevila



**Rok 1986:
LIAZ a jeho posádka
Josef Brzobohatý,
Radek Fencel
a Jean-Louis Heritier**

jako riskantní a proč vystrkovat hlavu, říkali si. Zhruba ve stejné době vznikla ještě jakási třetí podpurná skupina, kterou Dakar silně zajímal. V LIAZu pracoval jako vývojář ing. Zdeněk Kovář, člověk nesmírně schopný a inteligentní, velký machr strojař. Projevilo se to i po listopadu 1989, kdy se stal rektorem strojárny na Technické univerzitě v Liberci. V padesátých letech měl smůlu, protože pocházel z jakési „buržoazní“ rodiny, režim je vypudil z Prahy a aby se uživil, jezdil dlouhá léta s vejtráskou a dokonce snad i s fekálem. Jeho maminka byla profesorkou na pražském francouzském lyceu a rodinná výchova byla česko-francouzská. Zdeněk tedy uměl velice dobře francouzsky a s Francií pořád udržoval určité styky, věděl o Dakaru a zajímalo ho to. Ve vývoji s ním pracoval ing. Radek Fencel a svoji roli sehráli i kluci, kteří pracovali v LIAZu a závodili – Moskal, Krejsa, Joklík, učedníka jim dělal Franta Vojtíšek.

Útok tedy už probíhal ze tří stran a všichni jsme se napojili na novináře Honzu Tučka, který v Praze pracoval v Agence France-Presse, AFP. Honzu myšlenka účasti na Dakaru velmi zaujala, takže obstarával všemožné podklady. Zásadní okamžik nastal v roce 1984, kdy se u pana Stragera v Paříži konala slavná porada. Kšefty s auty šly totiž do háje a Strager tvrdil, že bez propagace obchodovat nelze, že se s tím musí něco udělat. V Paříži se tehdy sešli podnikový ředitel Tatry Ervin Lindovský, generální ředitel LIAZ Viktor Korecký, za Motokov ředitel obchodní skupiny vývozu nákladních vozů ing. Vladislav Joza, potom já jakožto referent přes vývoz nákladů do frankofonních zemí a pár dalších delegátů. Celou poradu všichni mluvili jen o startu Tatry, nikoho nenapadlo, že by mohl jet LIAZ, který byl brán jako auto na rozvážení stavebnin, krabic s botama nebo pšenice.

Tatrováci měli tehdy nový model, osmsetpatnáctku, ale startu se báli. Oni se vlastně báli vždycky a všeho – než by šli do nějakého rizika, raději se přikrčili a hledali důvody, proč to nejde. Generální ředitel Korecký byl trochu fanfarón a prohlásil, že když nechce jet Tatra, tak pojede LIAZ. A dal k tomu svojí partě ve vývoji zelenou, hlavním hybatelem jablonecké snahy o účast byl tehdy už slavný závodník Jirka Moskal. LIAZ žádné terénní auto neměl, takže použili zemědělskou liazku, která jediná měla přední náhon. Systém použitý pro zemědělce by v Dakaru nevydržel, chlapi v LIAZu ale udělali obrovský kus práce a všechno, co pokládali za nutné předělat, předělali. V roce 1985 stály na startu v Paříži dva vozy značky LIAZ s posádkami Moskal, Fencel, Joklík a Galland, Kovář, Brzobohatý. Zatímco v Jablonci se starali o auta, já vyřizoval veškeré papírování, kterého nebylo málo – a stal jsem se tak nezbytným členem dakarské party.

LIAZ tedy jel Dakar, a tatrováci měli u severomoravských bolševiků průser, že nejeli. Strana byla mocná, takže o startu na Dakaru rázem nebylo v Kopřivnici pochyb. Tatra na tom byla lépe, protože její auta byla vhodná do terénu, hůře na tom ovšem byla s jezdci. Jediným závodníkem byl v Tatře autokrosař Lojza Havel, ten ovšem hned prohlásil, ať na to zapomenou, že s žádným nákladákem nikam nepojede. Zkušenosti se soutěžemi měl ještě Ota Měřínský, jenomže ten byl nepoužitelný, protože v neděli chodili s manželkou do kostela. V Kopřivnici jinak žádní závodníci nebyli, s tímto problémem si tedy musela poradit tamní zkušebna. Pracovali v ní šoféři se zkušenostmi z Afriky, do Libye se totiž jezdily zkoušet osmsetpatnáctky. Řidiči to byli dobří, k dispozici byli i zruční mechanici, ovšem o závodění neměli ani potuchy, další kámen úrazu pak byl, že mluvili dobře jenom po valašsku.

Posádky poskládali soudruzi pro jistotu z tamních komunistů, aby to bylo hezky „kádrově podchycené“ – a mě k nim přiřadili jako tlumočnicka, posluhu, děvče téměř pro všechno. Mým úkolem bylo chlapům vysvětlit, kdy se jede na start, co je to časová kontrola, jak se počítají časy, prostě takovou nezbytnou teorii soutěžní jízdy. A k tomu moje francouzština, to bylo skutečně podstatné.

Maličko bych teď odbočil od Dakaru – chci objasnit, jak jsem se naučil francouzsky. Mluvil jsem anglicky docela dobře, s tím mě vlastně vzali do Motokovu. Měl jsem štěstí, protože jsem měl báječného šéfa, Karla Pátka, zkušeného obchodníka, který kašlal na nějaké kádrování. Říkalo se mu Tůtínek. Hned zkraje si mě zavolaal a povídá: „Pepuldo, Pepuldo, angličtina je ti na hovno, tou tady mluví snad i vrátný. Musíš se naučit francouzsky!“

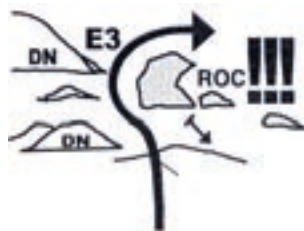
Mně se moc nechtělo, měl jsem dost starostí i jiných zájmů, nakonec jsem ho ale poslechl a přihlásil jsem se na „fráninu“. Místo abych chodil do práce od sedmi ráno, chodil jsem už od šesti, a to tři roky. Musím nyní s odstupem říct, že to byla rada nad zlato, protože já se francouzštinou od té doby vlastně žívím. Teď nehovořím pochopitelně o příplatku šedesát korun měsíčně, který mi v Motokovu dávali za znalost cizího jazyka. Speciálně pro Dakar byla francouzština naprosto nepostradatelná, protože lidé, kteří soutěž pořádali, anglicky většinou nemluvili. A mne – díky znalosti jejich jazyka – brali za svého. Kdykoliv byl nějaký problém, který jsem potřeboval vyřídit, zařídit, byl jsem jejich kamarád „Žozef“ – a šlo to.

Konečně po náročných přípravách došlo k tomu, že kluci s liazkami vyrazili na Dakar. Posádka Moskal-Joklík-Fencel dojela na třináctém místě. S mnoha problémy, opravami a více-méně i silou vůle se probojovali až do cíle. Vítězství slavili Capito-Capito s Mercedesem. Nicméně dakarská šelma už byla i v Čechách puštěná ze řetězu a věci se začaly hýbat. Kluci se dozvěděli, co všechno mají špatně, co je třeba upravit a předělat, protože nebyli hloupí a pozorovali, jak to má zkušenější konkurence. Už zjistili, o co se v tak náročné soutěži jedná, a tatrovákům poskytli nějaké základní informace o papírech, autech, trati. Tatrováci poslouchali jen na půl ucha, protože si byli jistí, že všechno zmáknou, měli přece dokonalé šestikolky, které žádný terén nemůže překvapit. Také si byli jistí tím, že šestikolky uvezou cokoliv, takže na ročník 1986 jsme vyrazili tak, že obě auta vezla úplně všechno. Nejenom hromadu náhradních dílů, ale třeba také zásoby piva na dva týdny.



Místní obyvatelé se zájmem sledují neobvyklé divadlo

JAK JSEM DĚLAL SAMARITÁNA



Celé akci ovšem předcházely tři roky bitev se Státní bankou, která nemohla pochopit, proč by na honičky nějakých nákladáků měla uvolnit devizy. Co jsem se jenom nalítal po všech možných šéfech různých odborů... A pak se do toho namontoval Svazarm, to bylo teprve neštěstí – jinak to ale nešlo. Všichni říkali: „To musíte hoši přes Svazarm, tam mají na starosti motorismus.“ Jenomže ve Svazarmu nevěděli, co je to za výmysl a kam to vůbec patří, takže se kroutili jako hadi a ne a ne podepsat potřebné dokumenty. Pak jim zavolal nějaký generální ředitel, ať to podepíší, že s tím stejně nemají nic společného a nic je to nestojí, takže nakonec všemu požehnali. Problém nastal až po nějakém čase, kdy vyšlo najevo, že jsem byl jmenován vedoucím výpravy, což bylo proti všem předpisům. Vedoucí zahraniční výpravy musel být komunista, musel chodit leštit kliky na různá místa a také musel na patřičná místa chodit práskat. Referenta, který tenkrát náš start podepsal, vyhodil a mě pak v roce 1987 od Dakaru vyhnali také.

Ale vraťme se k našemu prvnímu startu s tatrovkami. Kterýsi genius v Kopřivnici tehdy vymyslel, že bezdušové pneumatiky do terénu jsou úplná blbost, že se nedají opravovat – a vyslali nás do Afriky s dušemi. Vyklubal se z toho zcela zásadní problém našeho startu, protože jsme nedělali pomalu nic jiného, než spravovali píchlá kola. Pořád dokola.

Byl to můj první Dakar, tím pádem zcela nezapomenutelný. Jel jsem s posádkou Zdeněk Kahánek, Miroslav Gumulec. Zdena Kahánek, řečený také „Parták“, byl v Tatře mistrem na zkušebně a byl to nesmírně tvrdý chlap, velmi šikovný mechanik a úžasný řidič nákladáku.



Karel Loprais a Sláva Krpec odpočívají po náročné etapě

**Cíl už je na dosah –
start do poslední
etapy**



Jenomže – na rozdíl od Karla Lopraise – vydržel jet rychle vždycky tak třicet kilometrů, pak ho to ale lidově řečeno začalo „sr...“. On měl takový svůj styl, vyrazil a jel skvěle, Lopraise porážel kdykoliv. Jenomže byl strašně silný kuřák a po třiceti rychlých kilometrech dostal chuť na cigaretu. Tak se začal šacovat, hledal krabičku, zapalovač, něco mu upadlo na zem, tak se odpoutal, šmátral po podlaze a přitom pořád nadával. Že se na to může „vy...“, že to tady stejně všechno rozbijeme, nebavilo ho to, přestal řadit a už jel – jak říkával Béda Sklenovský – jako zrychlené ČSAD. Když jsme někoho dojížděli nebo nás někdo předjel, tak zase začal závodit, chytly v něm saze. A po hodině se zase opakovala etuda s cigaretou. Zdena byl úspěšný na krátkých soutěžích v Polsku nebo v Maďarsku, kde rychlostní zkoušky měřily pětadvacet nebo třicet kilometrů. On s tím nákladákem dokázal neuvěřitelné kousky, třeba šestikolku byl schopen ruční brzdou přivést do řízeného smyku v zatáčce! Na rozdíl od něho Karel Loprais své úspěchy získal díky tomu, že byl tempař, který si svoje svižné tempo dokázal zachovávat tak dlouho, jak bylo třeba. Klidně i osm set kilometrů. Karel jel tehdy s druhým autem s posádkou Jaroslav Krpec a Radomír Stachura. Jaroslav Krpec, obecně přezdívaný „Sláva“, byl konstruktér, který auta pro Dakar vymýšlel. Dodnes pracuje na vývoji nových vozů pro tým Aleše Lopraise.



**Charismatický Thierry Sabine,
zakladatel a vůdčí duch soutěže**

Na startu v Paříži jsme pochopitelně byli všichni patřičně vykulení. Já měl za sebou pár soutěží po Čechách, ostatní neměli ani to. A najednou jsme se ocitli mezi slavnými jmény, nejlepšími jezdci té doby. Také jsme nevěděli, jak se naše auta budou v africkém terénu chovat, protože testy, které jsme s nimi absolvovali doma, nám toho mnoho neřekly. Navzdory tomu jsme bojovali velmi srdatě a v podstatě jsme to celé pokazili až v poslední etapě. Tam už jsme vlastně neměli na čem jet. Pneumatiky byly naším úhlavním problémem a nepřitelem.

Ve tři hodiny ráno jsem v Kifě, což je nepředstavitelná díra kdesi v Mauretánii, lepil s nějakým ušmudlaným chlapem duše, abychom mohli pokračovat. Druhý den se mi ještě podařilo koupit od Groina dvě ojeté gummy, ale ty už byly vlastně v posledním tažení. My jsme prostě neměli na čem jet. A k tomu jsme už skoro nemohli, protože díky problémům s gumami jsme už tři dny nespali. Soutěž tehdy trvala tři neděle, ujeli jsme sedmáct tisíc kilometrů, nebylo tam pořádné jídlo, hygiena nulová. Přes den vedro, v noci nula a v Mauretánii bez ustání foukal vítr, takže jsme se trvale nacházeli v takové písečné bouřce. Stany jsme neměli, spali jsme na zemi. Dnešní Dakar je proti tehdejšímu legrace, fešácký kriminál. Tehdy to bylo opravdu nepředstavitelně tvrdé.

Ze tří liazek jel už jenom Jirka Moskal. Jarda Joklík si skočil přes dunu a auto rozmlátil, Jeho jabloneckou posádku jsme hledali po nemocnicích a zjišťovali, co s nimi je. Radek Fencel zůstal u kluků a pomáhal jim s řešením havárie i zdravotního stavu posádky. Moskal ještě jel, ale shořela mu hruška na zadním diferenciálu, takže pokračoval pouze s pohonem předních kol. V dunách nepoužitelná záležitost, to prostě nejde. Takže téměř celý zbytek etapy jsme Moskala táhli na laně, což byla zásadní chyba. Bylo to sice hrozně kamarádké, ale jak se ukázalo, bylo to k ničemu. S dnešními zkušenostmi už bychom to neudělali, protože jsme se tím sami zlikvidovali. Spousta kamionů nás předjela, protože jsme byli pomalí, a před námi ležící vesnici Džago už soupeři zcela ucpali. Před vesnicí i okolo ní bylo obrovské bahno, tam většina aut zapadla. Všichni běhali kolem, celí umatlaní od bahna, a tvrdili, že etapa bude zrušená.

Další chyba byla, že jsme tomu uvěřili. Byl tam zapadlý i Groine, který v tu dobu vedl. Nebýt popisovaných problémů, Loprais by pravděpodobně vyhrál, my bychom skončili asi tak na čtvrtém místě. Jenže – když jsme se všichni navzájem vytahali z bláta, byli jsme mokří, zmrzlí, nevyspalí a konečně jsme dojeli o třicet kilometrů dál do Saint Louis, kde byl cíl etapy a současně start do posledního dne. Totálně zapadaná auta ale nedojížděla a na startu už nikdo nebyl. Neměli koho startovat, tak kontrolu zrušili. Na Dakaru platí, že když přes všechny penalizace a ztráty stihneš start do další etapy, tak můžeš pokračovat. To my jsme nemohli, nestihli jsme start, tak odpadly obě Tatry i LIAZ. Vyhrála opět posádka Mercedesu ve složení Vismara-Minelli. Malou náplastí, pofoukáním naší bolísterky, byla Cena výjimečnosti, kterou udělovalo město Versailles, spoluorganizátor soutěže. Cena se dávala té posádce, která závodila, měla výsledky, projevila vysokou morálku, ale nakonec nedojela.

Chybu jsem v Džagu udělal i já, nevěděl jsem tehdy ještě podstatnou věc: kde se v bažině drží voda, tam je podklad tvrdý. Báť jsem se, měli jsme do jezera vjet, to ale bylo to nejmenší. Z dnešního pohledu vidím tehdejší události pozitivně, i když tenkrát jsme z toho byli zoufalí. Tři roky jsme na něčem dělali, už se to vyvíjelo dobře, běhali okolo nás novináři, doma se

o nás psalo a my jsme z toho bylo vykulení. Už jsme si mysleli, že budeme slavní, a najednou... O celé věci jsem přemýšlel a došlo mi, jak může malé zdržení vyvolat velký malér, jak se problémy na sebe nabalují a rostou. Za dané situace byl náš projev solidarity úplná pitomost. Moskala jsme nezachránili a sami jsme se odepsali. Když někdo leží na boku nebo je někdo zraněný, tak zastavíme a pomáháme, když to ale někomu nejede, tak proč? Pokud pojedu asistenci a budu šedesátý osmý, tak můžu dělat samaritána, ale nejde to, když závodím o přední pozice. První Dakar byla tvrdá škola a naučil jsem se tam spoustu věcí – právě z chyb, které jsem udělal. A navíc jsem se naučil trochu navigovat.

A hlavně, kdybychom to tehdy vyhráli, tak by se vývoj v Tatře úplně zastavil. V Kopřivnici by totiž řekli: „Tož, co to je, my tatrovaci tam přijedeme a hned vyhrájeme? To není žádná soutěž. A auto vylepšit? Na co čtyřkolku, vyhráli jsme se šestikolkú!“



Závodníci mají na Dakaru všelijakou společnost



