

Isle of Man je považován za nejtěžší přírodní okruh světa. Každoročně přitahuje stovky jezdců a desetitisíce fanoušků, aby zde zažili adrenalinovou show, která nemá obdoby. I já se letos vydal doprostřed Irského moře splnit si svůj závodnický sen.



**Kamil Holán**  
kamil@cmn.cz

foto: Ivo Holán,  
Richard Radcliffe,  
George Lue

**S** myšlenkou startu na Manx Grand Prix jsem si pohrával už dlouho. V roce 2010 jsem měl splněny všechny podmínky pro přijetí a přesně naplánovanou cestu. Bohužel jsem musel realizaci odložit, protože jsem v květnu toho roku v Hořicích předvedl trochu kaskadérské představení. Navíc jsem na konci sezony upadl v anglickém Scarborough tak nešťastně, že jsem si ono bolavé zápěstí úplně roztrávil a musel celou zimu bojovat, abych vůbec mohl opět usednout za řídku. Sezona 2011 tak pro mě byla hlavně opatrným návratem na závodní okruhy.

#### Touha rozhodla

Kdyby mi někdo na začátku letošní sezony řekl, že pojedu na Man, vysměju se mu. Musím říct, že jsem o svém snu začal znovu přemýšlet, ale rozhodně nic neplánoval. Nedostatek peněz a času mě donutil, abych změnil přístup k závodění. Zredukoval jsem počet startů a zrušil veškeré volné testování.

Přesto jsem měl pokaždé, když jsem na motorce vyjel na trať, skvělý pocit a užíval jsem si



# Ostrov splněných snů

každou chvilku za řídky. Zlomovým bodem v mém uvažování o startu na Manx GP se staly Hořice. Letos se mi podařily zatím nejlépe (3. místo v šestkách, 2. místo v litrech).

Po drobném rozboru a vypracování opravdu hodně sociální verze rozpočtu pro Manx GP jsem zjistil pár nedostatků. Potřeboval jsem závodní motorku, sto tisíc korun a dodávku. Neměl jsem z toho vůbec nic, ale touha ve mně hořela natolik, že jsem se rozhodl o zoufalý pokus svůj sen uskutečnit.

#### Bez podpory Vlčáků by to nešlo

Začal jsem tedy jednotlivé nedostatky řešit. Bez motorky to nemělo smysl vůbec. Tým Vlčáků, za který mám tu čest závodit, má na seznamu spoustu

zajímavých uchyláků s nejrůznějšími závodními náčiními. Jedna skvělá eršestka ideální pro závod na Manx GP se tam našla. Znal jsem ji samozřejmě moc dobře, protože jsem na ní sklídl dvakrát bednu v Hořicích i na jiných přírodních tratích. Její hrdý majitel Joži Papp prokázal obrovskou dávku odvahy a motorku mi svěřil. Navíc jsem pak těsně před odjezdem sehnal i náhradní motocykl od Honzy Chlumského.

Další zásadní otázkou byla doprava. Žádnou dodávku nevlastním a půjčit si nějakou za peníze nepřipadalo v úvahu. Problém vyřešili Oldové Koneční z Bobrové (otec a syn), kteří zrovna náhodou pořídili jednu velice solidní dodávku, na níž však museli do poslední chvíle makat, aby byla schopna cestu absolvovat. Olda mladší se mnou dokonce hodlal vyrazit jako mechanik a řidič v jedné osobě.

Zbývaly už jen ty peníze. Nemusím asi moc dlouho vysvětlovat, že v dnešní době sehnat sponzory je skoro nemožné, zvláště pro antimanažera mého typu. Za pomoci všemožných půjček a výplat dopředu jsem dal dohromady částku, za kterou se daly koupit alespoň pneumatiky a základní potřebný materiál.

#### Náročná cesta

Příhlášku na Manx GP jsem podával na poslední chvíli a vůbec si nebyl jistý, zda bude přijata. Nezbytných šest závodů úspěšně absolvovaných za předchozích dvanáct měsíců jsem sice měl, ale přesto nebylo jasné, jestli dostanu potřebnou licenci. Nakonec jsem se dočkal kladné odpovědi a mohl zarezervovat trať.

Přišel den odjezdu a začali jsme s Oldou ukrajovat první kilometry směrem k ostrovu Man. Po asi dvanácti hodinách cesty z Prahy jsme se hladce nalodili na trajekt z Francie do Anglie. Následoval celkem krát-



Technickou přejímku musíte na Manu absolvovat každý den a techničtí komisaři berou svou práci opravdu hodně vážně



Příprava nováčků na první trénink doprovázená řevem motorů helikoptér

ký úsek po Anglii a pak přišly z nedostatku zkušeností první komplikace. V Liverpoolu nás těsně před odjezdem odmítli přijmout na trajekt, protože jsme si z Čech vezli sud benzínu. Po nekompromisním odmítnutí nám pracovníci dopravní společnosti doporučili odjezd z nedalekého Heyshamu. Bylo to zhruba 100 km a dalších sedm hodin čekání na loď.

Při odbavování však přišel opět na řadu dotaz o přepravovaném benzínu a stejné zamítnutí. Museli jsme benzín o půlnoci v malíčkém městečku někomu svěřit, respektive darovat, protože prostě nebyla jiná šance, a nakonec jsme tak dorazili ve stavu psychicky týraných houmlasáků na slavný Man, kde nás přivítal velmi silný déšť.

#### Konečně ráj

Na vše špatné jsme však zapomněli ve chvíli, kdy jsme se se-

jmku. Jako nováček (newcomer) jsem navíc absolvoval spoustu povinných briefingů, kde nám pořadatelé vysvětlovali různá pravidla a průběh jednotlivých procedur závodu. Po zařazení prvních formalit jsem vyrazil na letiště vyzvednout principála týmu (mého tátu). Ve třech v dodávce bychom kvůli jeho rozměrům takovou dálku asi nepřežili.

V kompletní sestavě jsme tedy vyrazili v týmové dodávce na symbolické první kolo po slavném horském okruhu.

#### První kolo v sedle

Další den ráno bylo na programu povinné kolo v autobusu s odborným výkladem a odpoledne už první kolo na motorce pod vedením zkušeného závodníka.

Po odpolední důkladné technické přejímce, kterou musíte na Manu projít každý den před kvalifikací nebo závodem, jsem poprvé zažil pocit, na který jsem čekal. Při přípravě na start rychlostně kontrolovaného kola, kdy jsme čekali seřazení do skupin, se naráz roztočily rotory hned vedle zaparkovaných helikoptér. Pomalu se odlepily od země a vydaly se střežit trať. Tyhle okamžiky mi přišly jako z akčního filmu, spolu s dalšími asi šedesáti nováčky jsme byli v hlavní roli. Nervozita se nedá popsat, ale strašně už jsem se tě-



Okamžik, při kterém tuhne krev v žilách, ostrý start závodu

**BRANNA**  
okruh Brno Zochovale

**XV. Kolštejnský okruh o Cenu Václava Paruse**

FOTO KLUB BRANNA AG

**HOLBA** **KROBOT** **CMN** **AUTO KUBÍČEK** **CAMPA-NET s.r.o.**

**Závod historických silničních motocyklů a sidecarů**

**8.-9. září 2012**

Tréninky v sobotu 8. 9. od 8<sup>h</sup> do 17<sup>h</sup>. Závod v neděli 9. 9. od 8<sup>h</sup> do 17<sup>h</sup>  
Vstupné 100,- Kč (vstupenka platí po oba dny), děti do 15 let zdarma, studenti 50,- Kč

Poslouchat českou hymnu na Manu bylo jedním z mých nejhezčích zážitků v životě. Trofej pro vítěze mi předával legendární jezdec Phillip McCallen



Skvěle rozjetý druhý závod Junior Manx zastavila prázdná nádrž

šil, až vyrazíme za vodičem. Nikdy nezapomenu na pocit, kdy se nám po projetí skoro celého okruhu na konci horského úseku otevřel pohled na město Douglas a na moře. Krom toho, že je to krásný pohled, mi došlo, že jsem to opravdu dokázal, že sedím na závodní motorce a jedu po tomhle naprosto šíleném a úžasném okruhu. Chtělo se mi řívat radostí i brečet zároveň.

Není žádným překvapením, že ten, kdo zná nejlépe úskalí okruhu, má v závodě výhodu. Proto je doslova životně důležité vědět nejen, kudy trať vede, ale také jaký povrch vás v nejbližších zatáčkách čeká. Snažil jsem se trať natrénovat pomocí sledování onboard videí a hráním speciální hry na PS2, realita je však obořena vnímáním dalších faktorů, například převýšením nebo právě hrubostí povrchu. Nejvíce mě překvapilo, jak moc jsou některé části okruhu hrboilaté. Někdy jsem měl pocit, že mi motorka prostě upadne z rukou. Další nezvyklou skutečností je fakt, že se jede na okruhu hodně často naplno na šestku. Tím pádem si musíte zvyknout manévrovat s motorkou ve vysokých rychlostech.

Jediné, co na Manu trochu kazí plány, bývá počasí. Poloha ostrova napovídá, že zde nenajdete pláže obspané slečnami v bikinách. Je tady totiž pěkná kosa i v létě a vlastně skoro pořád prší. Letos bylo dokonce nejvlhčí léto za třicetiletou historii, což se projevilo tím, že některé části tratě prostě vůbec neschly. Nebylo výjimkou, že ze slunného tréninku jsem najed-

nou narazil na proud vody valící se přes silnici. Na tohle jsou samozřejmě komisaři zvyklí a spolehlivě tyto části signalizují. Jen musíte počítat s tím, že když vám na začátku tréninku nebo závodu ohlásí, že jsou některá místa mokrá, je tam skutečně hodně vody.

Proto jsem začínal svá první kvalifikační kola velmi opatrně. Použití mokřích pneumatik nemá vůbec smysl, protože i při opravdu vlhkých podmínkách tratě je pořád velká část suchá. Navíc se časy jezdců na různých pneu příliš nelišily.

Potěšila mě ovšem moje znalost tratě. Kupodivu jsem zde skoro vůbec „nebloudil“ a každou jízdu si užíval a sundával postupně sekundy dolů.

#### Nervy před závodem

Tréninkový týden utekl jako voda a pohled do výsledkové listiny naznačoval, že bych mohl bojovat o stupně vítězů. Zajel jsem druhý nejlepší čas v kategorii nováčků. Nejrychlejší byl Ir John Simpson, o němž se říkalo, že je největším favoritem. Za mnou však byl ještě výborný Švéd Björn Gunnarson a hodně domácích rychlíků. Skvěle se zde také předvedl Holanďan Peter Heijmans, který závodí v evropském poháru přírodních okruhů. Zkrátka letos se na Manu sešlo hodně kvalitních jezdců, kteří měli stejný sen.

V den závodu vládlo hrozné počasí, celý den přšelo a foukal silný vítr. Skoro nikdo nepočítal, že by se závod mohl o půl šesté večer odjet. Ve dvě hodiny odpoledne stále přšelo, ale ředitel závodu nám na posledním briefingu řekl, že se má po-

## Při příjezdu mi chlapíci v oranžových overalech ukázali jedničku a já byl v tu chvíli v nebi

Vítěz závodu je podle tradice slavnostně přinesen svým týmem na podium. Naštěstí Oldovi pomohli místní maršálové a kamarádi z Nizozemska



časí lepší a závod na tři kola by se mohl odjet. To už jsem nevydržel s nervy a za poslední peníze si koupil poslední sadu medií, která se dala v paddocku sehnat. Ve čtyři hodiny (asi hodinu a půl před závodem) se naráz nebe protrhalo a vysvitlo sluníčko. Po předchozím dešti však bylo jasné, že zůstane velká část tratě mokrá. Už jsem měl nové pneu na motorce a věděl, že jsem udělal pro přípravu maximum.

Přišly poslední okamžiky před startem. Seřadili jsme se podle startovních čísel, která jsme dostali na začátku (ne podle dosažených časů v kvalifikacích), a netrpělivě čekali na pokyn startéra. Místo toho však přišla informace o dalším odkladu startu. V horském úseku byly stále mraky a nemohly zde létat helikoptéry. To je docela častý problém, pokud nemůže helikoptéra pokrýt celou trať, nikdo nikam nejede. Pro jezdce je to nejnejpříjemnější situace. Nervy jsou nadranc a srdce vám hodlá vyskočit z krku, ale nemůžete nic dělat. Nikdo už moc nevěřil, že se situace zlepší, když se těsně před vypršením časového termínu ozval ředitel závodu, že start bude za několik okamžiků. Už jsem se ani nestihl znovu vystresovat, startér mi poklepal na rameno a vyrazil jsem.

Trať byla podle očekávání vlhká a měl jsem pneumatiky, na kterých jsem v životě nejel. Snažil jsem se postupně zrychlovat a čekal, co na to guma. Motorce se chovala bezproblémově. Když jsem však v půlce prvního kola dojel největšího favorita Simpsona, který startoval dvacet sekund přede mnou, byl jsem hodně překvapený. Překvapený byl evidentně i sou-

peř a začal za to brát jak blázen. Cítil jsem se dobře a pohodlně se ho držel. Když jsme vyjeli poprvé do hor, museli jsme kvůli špatné viditelnosti hodně zpomalit. Nejdřív jsem si myslel, že v takové mlze závod nedokončíme, ale červené vlajky nikde.

#### Skvělý pitstop a konec jak z pohádky

Proklíčovali jsme mlhou a dostali se šťastně do cíle prvního kola. Stejně jako můj irský soupeř jsem si zvolil zastávku až po následujícím kole. Proletli jsme přes cílovou čáru a hurá dál. Druhé kolo jsme projeli celé společně. Po dokončení druhého kola přišel čas na prověrku týmu. Principál s Oldou na mě už čekali a dotankování benzínu proběhlo hladce. Táta se mi snažil diktovat pořadí, ale já z toho pochopil akorát, že je to hodně vyrovnané.

Ve třetím kole jsem zkusil ještě trochu zrychlit, ale potom jsem dostal pár varování v podobě lehkých smyků zadního kola. Navíc odstoupil můj společník v závodě Simpson, a tak jsem se raději soustředil, abych dojel do cíle. Povedlo se mi to a po projetí cílové pásy mi spadl obrovský kámen ze srdce.

Při návratu do depa mě však čekalo veliké překvapení, když mě traťáci přesměrovali na parkoviště pro stupně vítězů. Došlo mi, že jsem na bedně, ale nevědě jsem, na jakém místě. Při příjezdu mi chlapíci v oranžových overalech ukázali jedničku a já byl v tu chvíli v nebi. Neuvěřitelný pocit štěstí a radosti, který nedokážu popsat, se mi vrací stále. Setkání s Oldou a tátou bylo dojemné a tenhle okamžik

jsme si hrozně užívali. Ostrov Man patřil v tuhle chvíli nám.

#### Radost zchladil druhý závod

Pozitivní atmosféra všech lidí okolo byla až překvapivá. Všichni mi nadšeně gratulovali a říkali, že je to skvělé, že jsem z takové dálky vyhrál jsem závod. Byli jsme trochu za exoty, ale rozhodně si nás všichni zapamatovali. Stačilo jen jet s dávkou na nákup, už na nás troubili nadšenci na motorkách nebo nám mávali fanoušci z aut. Největší radost asi měli naši domácí Bowersovi, kteří nám připravili skvělou oslavu.

Závod supersportů zvaný Junior Manx jsem si chtěl už jen užit a chtěl jsem opět alespoň dojet do cíle. I přes slibný začátek se mi to ale nepodařilo, ve druhém kole mi došel benzin. Přitom jsme měli nádrž před závodem úplně naplněnou. Závod se jel v celkem dobrých podmínkách, ale asi se jelo rychleji. Tuhle situaci jsme si bohužel nemohli během tréninků vyzkoušet.

Oficiální vyhlášení však naprosto zahnilo moje poslední chmury z nedokončeného závodu, protože jsem v rukách opět držel trofej pro vítěze newcomerů. Mé jméno na ní zůstane navždy vyryto jako důkaz, že se mi sen o vítězství na Manu podařilo splnit. Moc za to děkuji Oldovi a svému tátovi. Vydřeli jsme to spolu celou dobu v dobré náladě a ve zdraví se vrátili. Obrovský dík samozřejmě Jožimu Pappovi za půjčení skvělé motorky. Díky také všem Vlčákům, kteří nás podporovali na dálku a pomáhali s přípravami.



Tento fešný topík jsme museli nosit na všechny kvalifikace

inzerce

www.offroadmaraton.cz