

Zvládat motocykl letící přes vsudypřítomné nerovnosti v rychlostech přes 250 km/h vyžaduje obrovskou koncentraci



Tourist Trophy

Závod z jiného světa

Legendární Tourist Trophy na Ostrově Man je světovým unikátem. Je právem považována za nejobtížnější a nejnebezpečnější závod silničních motocyklů na světě. Rychlost přes 300 km/h v těsné blízkosti stromů a domů, velké převýšení a hlavně celková délka okruhu přes šedesát kilometrů jsou pro jezdce výzvou již přes sto let.

K závodům na přírodních tratích jsem přičichnul již před deseti lety a jejich kouzlo mě přitahovalo čím dál více. Proto jsem také začal vyhledávat větší výzvy než jen tuzemské závody. Na Manu jsem byl již před třemi roky, když jsem vyhrál kategorii Newcomers při Manx Grand Prix.

Tenkrát jsem si myslel, že si jen splním sen a tím to skončí. Jenže jsem netušil, že mě atmosféra tohoto magického ostrova pohltí natolik, že nejenže nedokážu odolat, ale půjdu ještě o krok dál.

Poprvé na superbiku

Tím krokem byla účast v závodě všech závodů – ve slavné Tourist Trophy. S podporou týmu BMW Motorrad Česká republika jsem se totiž dostal k litrovému BMW S1000RR, se kterým jsem mohl požádat o povolení k startu v nejvyšších kategoriích, které se při TT jedou. Jmenují se Superbike, Superstock a Senior TT a vypsaný jsou pro motocykly o objemu do 1000 cm³, což jsou vlastně nejsilnější stroje, na kterých se dá závodit.

Na startovní listinu není vůbec lehké se dostat, a tak jsem byl moc rád, když mi pořadatelé schválili také účast ve třídě Supersport v týmu Kaiser servis, kde byly na programu dva ostré starty.

Celkem tak přede mnou stálo pět závodů o celkové délce více než 1400 kilometrů – všechny smrsknuté do jednoho týdne! Když k tomu připočtete fakt, že všechny se jedou na přírodní trati průměrnou rychlostí kolem 200 km/h, hned vám musí být jasné, proč je Tourist Trophy považována za nejtěžší závod na světě.

Tovární týmy i nadšení soukromníci

Obrovskou prestiž vítězné trofeje i celého podniku dokazuje také hojná účast profesionálních týmů, které jsou přímo podporovány továrními jednotlivých motocyklových značek. Ty si najímají nejlep-



Vítězná trojice prvního závodu Supersport. Bruce Anstey (vlevo), Gary Johnson (vpravo) a hrdina letošního TT a vítěz tří závodů z pěti Ian Hutchinson (uprostřed).



„Král hor“, jak se přezdívá legendárnímu Johnu McGuinessovi, v Senior TT vyhrál již svůj 23. závod na Ostrově Man



Další lahůdkou pro diváky bylo ukázkové kolo v podání nejrychlejší sériově vyráběné motorky na světě, Kawasaki H2R

ší světová jezdecká esa, byť charakter okruhu rozdílly přece jen trochu smazává. I tak si ale amatéři často připadají jako Alenka v říši divů, když je v paddocku míjejí hvězdy jako John McGuinness, Guy Martin, Michael Dunlop nebo Ian Hutchinson. Právě posledně jmenovanému se před pěti lety podařilo, co zatím niko-



V rychlosti kolem 300 km/h se vám silnice před očima zúží na tenkou čárku

KAMIL HOL N
V ROCE 2014



iautotip.cz/video

mu jinému. V jednom roce vyhrál všech pět nejprestižnějších závodů TT!

Týden kvalifikací

Celá Tourist Trophy je vždy rozplánována do dvou týdnů. Jeden zaplňují kvalifikační tréninky, druhý potom na závody všech vypsaných kategorií, přičemž v každé pak startuje okolo devadesáti účastníků.

Jelikož je závodní trať vytyčena po hlavních silnicích propojujících takřka celý ostrov, musí se tréninky absolvovat během večera. Na Manu to však není problém, protože je zde díky poloze ostrova v létě světlo i kolem jedenácté hodiny v noci. Přes den panuje běžný provoz bez omezení, takže si trať můžete projet třeba autem nebo na kole.

Počasí je na ostrově velmi zrádné a vedle silných větrů kazí časový harmonogram častý déšť.

Tělo i mozek závodníků si navíc musí zvyknout na ty neuvěřitelné rychlosti, kterých stroje dosahují. Litrové motorky zde často zvládají tempo přesahující 300 km/h (i mně zde naměřili 306 km/h). Na to se amatéři připravit vlastně nedokážou. Energie roztočeného téměř dvě



Diváci namačkaní v bezprostřední blízkosti lemují téměř celý šedesátikilometrový okruh

stě kilogramů vážícího motocyklu je nepředstavitelná a vy musíte být připraveni správně reagovat v každé sekundě. Silnice se ve vysokých rychlostech ztenčí na drobnou nitku, kterou musíte neustále trefovat. Motorka je přitom pěkně neklidná, protože překonává nesčetné výmoly, nedílnou součástí místních veřejných komunikací. Že tu jsou zatáčky, do kterých nevidíte, a sposta horizontů, jež vás často katapultují do nebezpečného skoku, asi také není potřeba zmiňovat.

Až postupem času si zvykám a konečně zrychlují kolo od kola, takže i přes určité technické komplikace se mi nakonec s přehledem daří zajet kvalifikační limit...

Rekordní závody

Přichází čas největšího psychického vypětí. Stráně a tribuny jsou přeplněné nadšenými diváky, před kterými se de facto pořád něco děje. Systém startu je zde totiž jedinečný v tom, že na trať jezdci vyrážejí jednotlivě, v desetisekundových rozestupech. Hromadné pojetí je díky počtu strojů nemožné.

Jezdci jsou rozestaveni podle startovních čísel v řadě za sebou, helikoptéry zajišťující první pomoc a rychlý monitoring závodů krouží nad okruhem - atmosféra houstne.

První úsek celého okruhu začíná infarktovým sjezdem ve městě, kde se řítíte s motorkou vytočenou na nejvyšší rychlostní stupeň. Tohle je nápor na mozek, který jsem nikdy v životě nezažil. Naštěstí tohle kritické místo ustojím a konečně se celkově uklidním. Už tu mám něco odjeto, takže dokonalá znalost trati mi opravdu znatelně pomáhá. Ostatně když tady uděláte chybu, může vás to stát i život. Na dalších kilometrech to není o mnoho bezpečnější, ale tam už jedete v určitém závodním rytmu.

Další jedinečnou záležitostí jsou zastávky v boxech. Po dvou kolech totiž musíte zastavit a motorku dotankovat, je prakticky na suchu. Tady přichází ke slovu tým mechaniků, který ale nepracuje pouze s benzinem – při druhé zastávce se mění i celé zadní kolo, protože pneumatika neskutečný nápor zkrátka nevydrží. Pro moje mechaniky je to premiéra, ale svoji práci zvládli perfektně.

První závod byl v šestém kole ukončen pro velký počet pádů na trati. Naštěstí se nikomu nic nestalo, ale výsledky nebyly dlouho jisté. Přitom šlo o to, komu se podaří získat repliku vítězné trofeje. Bronzovou dostanou všichni jezdci, kteří závod dokončí v časovém limitu 110 % výkonu vítěze. Pár nejlepších dokonce dosáhnou na stříbrnou repliku. Já nakonec končím u bronzu, ale i to je obrovský úspěch, protože jde o můj první závod na litrové motorce.

Získat repliku se mi daří i při dalších startech. Jen ve druhém závodě supersportů mi plány překazila porucha, takže jsem musel motocykl odstavit. I tak je bilance nad očekávání dobrá: čtyři bron-



Zastávka v boxech na dotankování a případnou výměnu pneumatik je nutná po každých dvou kolech



Na předposledním mezičase v Bungalow musejí jezdci zvládnout dokonce přejezd přes koleje tramvají

Foto archiv autora

Šestikolový závod, dlouhý 360 km, ujedete za hodinu a tři čtvrtě i s dvěma zastávkami v boxech na dotankování paliva. Rekordní průměrná rychlost činí 212,3 km/h.

zové repliky ze čtyř dokončených závodů. Na první účast na Tourist Trophy vážně senzací. „Stodesetiprocentního času“ si cením o to víc, že v téměř všech kategoriích se nejlepším závodníkům podařilo prolomit rekordní časy na kolo i na celý závod.

Vítězem letošního Senior TT, což je nejprestižnější část celé Tourist Trophy, se stal Angličan John McGuinness, který zde získal svoje již třidvacáté vítězství. Největší aplaus ale sklídl Ian Hutchinson, který vyhrál tři závody z pěti hlavních. Byl to totiž jeho velký návrat po několika letech komplikací po úrazu nohy, kdy mu ji po nehodě chtěli doktoři amputovat...

Vedle motocyklů i sajdkáry a elektromotorky

O neskutečnou podívanou se postarala také kategorie sajdkár. Při pohledu na sehrané dvojice schoulené v kokpitu těchto strojů se až tají dech. Spolujezdci musí znát celou trať nazpaměť a v podstatě naslepo, protože jsou téměř celou dobu zalezlí v aerodynamickém zákrytu kapotáže. Přesto je jejich práce při vyvažování sajdkáry životně důležitá.

Jako spíše kuriozita proti tomu vypadají závody motocyklů poháněných elektřin-

ou. Ne že by jejich tempo nebylo dostatečné, naopak se už začíná blížít rychlostem strojů o objemu 600 cm³. Jejich problém spočívá v tom, že na jedno nabití ujedou pouze jedno kolo, a tak se na trati ani pořádně neohřejí.

Příště znovu?

Tourist Trophy je u konce a já se během těch čtrnácti dní v tomto světy-

ném světě rychlosti krásně zabydlel. I mě si Ostrov Man podmanil, i když závodní napětí po skončení celého podniku už střídá jiný typ neklidu. Jako všichni, kdo tenhle úžasný podnik okusili, se i já toužím sem znovu a znovu vracet. Jenže finanční náročnost celé akce je extrémní, podobně jako závod samotný. Ale pokusím se o to, konečně chci se také přece ještě zlepšit, ne...?

Kamil Holán



Závody sajdkár jsou divácky velmi atraktivní záležitostí. John Holden a Dan Sayle stoupají do horského úseku



Kamil Holán je ryzí amatér, normálně pracuje v našem vydavatelství Czech News Center jako grafik

VYSLEDKY

Superbike

1. B. Anstey, 2. I. Hutchinson, 3. J. Hillier, 4. J. McGuinness, 5. W. Dunlop, 6. M. Rutter, 7. D. Kneen, 8. P. Hickman, 9. L. Johnston, 10. D. Johnson, ... 33. K. Holán

Supersport 1

1. I. Hutchinson, 2. B. Anstey, 3. G. Johnoson, 4. L. Johnston, 5. G. Martin, 6. J. Hillier, 7. J. McGuinness, 8. C. Cummins, 9. D. Kneen, 10. M. Rutter, ... 25. M. Dokoupil, 27. K. Holán

Supersport 2

1. I. Hutchinson, 2. B. Anstey, 3. G. Martin, 4. J. Hillier, 5. G. Johnson, 6. L. Johnston, 7. C. Cummins, 8. J. Mc Guinness, 9. Dan Kneen, 10. D. Johnson

Supersport

1. I. Hutchinson, 2. M. Dunlop, 3. L. Johnston, 4. J. Hillier, 5. P. Hickman, 6. D. Johnson, 7. G. Martin, 8. J. McGuinness, 9. B. Anstey, 10. Conor Cummins, ... 32 K. Holán

Senior TT

1. J. McGuinness, 2. J. Hillier, 3. I. Hutchinson, 4. G. Martin, 5. M. Dunlop, 6. C. Cummins, 7. P. Hickman, 8. B. Anstey, 9. D. Johnson, 10. M. Rutter, ... 27. K. Holán

INZERCE

Aha!TV

Televizní program a kuchařka s nejlepšími recepty!

KAŽDÝ ČTVRTEK V DENÍKU Aha!

ZDARMA!