

CESTOPIS JIŽNÍ AMERIKA

Text: Ondřej Záruba, Michal Forst Foto: Ondřej Záruba

Jméno senegalské metropole zůstalo pouštnímu maratonu i poté, co se jeho dějištěm stal jihoamerický kontinent. Těžko říct, nakolik si stěhování tak obřího podniku, jakým Rallye Dakar je, vynutila napjatá bezpečnostní situace v africkém vnitrozemí, a nakolik promluvily ekonomické zájmy.



RALLYE DAKAR

Peklo, do kterého se rád vracím

Do roku 2008 bývala domovem největší maratónské rallye světa Afrika. Piloti soutěžních automobilů, motorek i kamionů šplhali na hřebeny marockého Atlasu, křižovali Saharou a hledali cestu mauritánskými močály, aby ti šťastnější z nich spatřili na dakarských plážích vlny Atlantiku. Saharu nahradila poušť Atacama, pohoří Atlas jihoamerické Andy a rozsáhlé močály bolivijská solná pláň Salar de Uyuni. Vyrazit tam sledovat souboje jezdců s nástrahami přetěžké trati na vlastní pěst, by bylo čirým bláznovstvím. Jenže...





aktuální ročník

Rallye Dakar 2016

Zatímco v předchozích letech byla trať jihoamerického Dakaru neodmyslitelně spojena s náročnými etapami v Chile a v Peru, především v poušti Atacama, itinerář letošního ročníku se těmto zemím vyhýbá. Do dunových polí tak jezdci zavítají jen výjimečně. Soutěžní týmy naopak stráví více času v Bolívii, kde je nejatraktivnějším místem průjezd solnou plání Salar de Uyuni. Nejvyšší počet z patnácti plánovaných etap je zakreslen do mapy Argentiny, kam je tentokrát situován start i cíl Dakaru. Obě místa – Buenos Aires a Rosario přitom dělí jen necelých tři sta kilometrů. Ve startovním listině, čítající 354 přihlášených, figurují i jména pěti českých motocyklistů a šesti českých posádek automobilů. Na startu bude i osm kamionů s kompletně anebo částečně českou posádkou. Vozy pilotované Alešem Lopraisem a Martinem Kolomným jsou přitom považovány za jedny z favoritů své kategorie.

ráno tam jako první přijeli právě motocyklisté směřující ke startu více než tři sta kilometrů měřící speciálky. Byli zmrzlí na kost.

V Bolívii se pak k chladu přidala ještě voda – z nebe i ze země. Na pláni Salar de Uyuni jim slaná voda ničila motorky a tekla do bot, rukavic i pod ochranné brýle. Když přes Paso de San Francisco projížděl v jednom z předešlých ročníků český motocyklista David Pabiška, měl ruce omotané tričky a obličej si ohříval o výfuk. Bylo tam mínus jedenáct. Po tak drsném zážitku si pro tuto příležitost ušil speciální kombinézu

Mám rád exotické kraje a stejně tak rád fotím rychlá auta. Dobře jsem věděl, že jihoamerická Rallye Dakar by mi mohla nabídnout jedinečnou kombinaci obojího. Když se objevila příležitost v podobě místa v jednom z novinářských vozů, které konvoj soutěže doprovází, nebyl důvod hozenou rukavicí nezvednout.

Jihoamerické léto

Ještě než jsem se stačil pod lednovým jihoamerickým sluncem trochu rozkoukat, pořádně jsem se spálil. Čelo mi hořelo a když jsem se podíval do zrcadla, vypadal jsem jako rajče s foťákem na krku. Slunce je na břehu Pacifiku zrádné a spaluje, i když je zataženo. Další lekci jsem dostal hned při své první cestě do dunových polí, které tvoří ty nejkrásnější a mezi jezdci nejoblíbenější pasáže dakarské rallye. Pro fotografie to platí jakbysmet, i když focení v dunách je tak trochu loterií. Žádná cesta tam není vytyčena. Jezdci se prostě snaží dostat co nejrychleji od jednoho kontrolního bodu ke druhému a je jen na nich, kudy se vydají.

V průběhu mého prvního dne v dunových polích se teplota postupně zvyšovala až k sedmatřiceti stupňům ve stínu. Na nohou jsem měl jen nazouváky a jak se mi dovnitř dostal horký písek, nevěděl jsem bolestí, co dělat. Jen jsem vyšel, už jsem tancoval lam-

badu, jak ten písek páčil. Chtělo se mi křičet a rychle boty sundat. Ale při pomýšlení, že bych do vařícího písku zapadl celou nohou, jsem raději vydržel tu „trochu“ v botách.

Rozsáhlá dunová pole patří mezi nejatraktivnější pasáže Dakaru. V itineráři však převažují rychlé pisty vedoucí pouštěmi a horami, výjimkou nejsou ani úzké rokle a vyschlá říční koryta či dlouhé kamenité úseky, nebezpečné především pro jezdce na motocyklech. Tito chlápci mají můj bezmezný obdiv. V horách za chilskou hranicí jsme před dvěma lety míjeli bezvládné tělo jednoho z nich. Jeho život vyhasl po srážce s protijedoucím vozem. Vzpomněl jsem si na něj i o několik dní později, kdy jsme spolu s celým startovním polem překonávali Andy, abychom se dostali z Argentiny do Chile, kde závodníky čekala obávaná hrozba v podobě pouště Atacama.

Hranici obou zemí jsme překročili v průsmyku San Francisco, nedaleko něj se tyčí nejvyšší hora Ameriky, téměř sedmitisícová Aconcagua. V tu chvíli nám nechybělo mnoho k dosažení nadmořské výšky pěti tisíc metrů. Horská nemoc vás v tomto pásmu může už pěkně potrápit. Cítil jsem závrať a bolesti hlavy. Obloha byla zatažená černými mraky, jimiž se prodíralo zapadající slunce. Pršelo. Teplota sotva dosahovala tří stupňů nad nulou a začínala klesat. Brzy



ze známé zlatostříbrné termofólie, kterou používají záchranáři pomáhající podchlazeným pacientům.

Neklidné zázemí

Každý den na Dakaru se pokouším najít místa, která mi nabídnou šanci udělat efektní fotky. Proto musím být na trati včas. Přesun mezi etapami Dakaru však může znamenat i šest hodin jízdy. A když zabloudím, strávím v autě celou noc. Relativní bezpečí bivaku, který skýtá jakžtakž pohodlné zázemí jezdcům, jejich týmům i početnému konvoji organizátorů Rallye Dakar, tak není každodenní výsadou. Jedna

z nejpodstatnějších informací, kterou jsem před čtyřmi lety jako dakarský nováček dostal, se týkala výběru místa pro stan v bivaku. Nikdy to nesmí být volně za nějakým autem, protože jak se celou noc opravuje, tak je občas potřeba někam vyjet a něco sehnat. V tom zmatku se prý už stalo, že člověka ve stanu přejeli.

Před čím se ale nikde neschovám, jsou hučící elektrocentrály. Hned první noc (a pak snad všechny další) mi jedna řvala hned vedle stanu. Kupodivu jsem i tak většínou usnul. Pro brzký budíček mi ale hodinky nikdy zvonit nemusí, protože přesně v pět se ty zatracené elektrocentrály obvykle rozječí znovu. Noci prostoupené hlukem elektrocentrál svdčí o jednom – ty dva týdny, po které se Dakar koná, se zkrátka příliš nespí. Většina z jezdců si nemůže dovolit velkorysou servisní asistenci a na rozdíl od podstatně lépe zajištěných soupeřů nocujících v pohodlí blízkých měst tráví řadu nocí opravami poničené techniky. Těžko říct, kdo je na tom lépe, jestli motocyklisté, kteří se do bivaku dostanou jako první, ale

V DUNOVÝCH POLÍCH JSEM MĚL NA NOHOU JEN NAZOUVÁKY A JAK SE MI DOVNITŘ DOSTAL HORKÝ PÍSEK, NEVĚDĚL JSEM BOLESTÍ, CO DĚLAT.





navigace

Kudy k cíli

Základním nástrojem navigace při Rallye Dakar je itinerář, chcete-li roadbook. Motocyklisté mu říkají rollbook, protože jejich itinerář má podobu role navinuté na speciálním zařízení upevněném na řídicích. Kromě směrové navigace v podobě šipek, odboček a azimutů, obsahuje i řadu informací týkajících se terénu. Ke kontrole azimutů se dříve používaly kompasy, které však fungovaly velmi nespolehlivě, takže často zůstávala jedinou záchranou obyčejná buzola. V roce 1992 byl poprvé povolen systém GPS. Jeho postupné zdokonalování si vynutilo vybavení posádek unifikovaným zařízením. To dnes neukazuje nic jiného než číslo azimutu od jednoho bodu s povinným průjezdem ke druhému. V posledních letech přibyl v kokpitu přístroj nazvaný irritrack, který nepřetržitě sleduje vůz a kromě funkce bezpečnostního prvku slouží i pro webové on-line přenosy situace na trati. I ve věku elektroniky přesto zůstávají platnými hodnotami rozhodujícími o úspěchu či nezdaru orientační instinkt navigátora a jeho zkušenosti spojené se schopností číst terén.

do dalších bojů startují už za svítání, anebo posádky kamionů, které ke svým doprovodem dojíždějí často až za tmy.

Ranní hygiena v bivaku probíhá ve velmi spartánském stylu. Najdete tam takové ty budky, jaké známe i z Česka. Zatímco třeba v Peru jsou většinou čisté a zapáchají opravdu minimálně, v Chile bývá zázemí trošku horší. Záchody jsou méně udržované a umyvadel je tak nanejvýš deset, kdežto v Peru určitě padesát. Když vezmu v úvahu, že v bivaku bydlí vždy alespoň dva tisíce lidí, tak je to bída. Pro všechny se tam vaří a chystá jídlo. Já osobně volím k snídani vět-



šinou klasickou houskou se šunkou a sýrem a čaj. Většinou mají také vaječnou omeletu, pak třeba i buchtu a nějaké to drobení pro ty, co snídají ovesné vločky. Špatné nejsou ani svačtinové balíčky, které dostáváme na cestu. Když se poštěstí a do dalšího bivaku dorazíme výjimečně brzy, je šance i na dobrou večeři, třeba výborný steak se zeleninou anebo guláš s bramborovou kaší.

Noci jsou chladné, ale i horké

Pokud je v plánu nocování mimo bivak, je o zážitky leckdy předem postaráno. Zvláště v horách. Když jsme jednou, snad v Chile nebo v Peru, hledali v horách místo ke spaní, zastavil nás nějaký místní maník s flintou a ukazoval nám placku policie. Policajť to ale určitě nebyl. I jeho auto nepřipomínalo to policejní ani vzdáleně. Parťák mi pak řekl, že z něj byla cítit tráva. Kdo ví, co chtěl. On neuměl anglicky, my zase španělsky. Flintu našťestí nepoužil.

Už bylo po půlnoci, když jsme zahlédli

malý kostelík a u něj tři chatrče. Vůbec jsme neměli tušení, jestli tam někdo bydlí. Začali jsme stavět stany, když u nás zastavilo skutečné policejní auto. Báli jsme se, že nás vyženou pryč, ale policista se jen usmál a kývnul, že není problém. Ta noc však byla příšerná! Spali jsme v třech a půl tisících... Cítil jsem tlaky na hrudi, srdce mi bušilo jak o závod a v krvi jsem měl adrenalinu jako při nějakém extrémním výkonu. A taky se přiznám, že jsem se trochu bál. V noci jsem slyšel, jak u nás zastavuje nějaké auto, vystupují chlapi a cosi si vykládají. Ani nos bych ze stanu nevystrčil. Našťestí hned odjeli.

O dramatické noční zážitky nebývá nouze ani v nížinách, jako v argentinských pampách krátce před cílem loňského ročníku. Když už to vypadalo, že máme místo na spaní, padl výstřel z pušky! A k tomu se ozvalo takové divné zadunění, které jsme nebyli schopni k ničemu přiřadit. Raději jsme se rychle sbalili a odjeli. Na jiném místě na nás zase z dálky svítila baterka.





Nakonec jsme postavili stany až těsně u trati. Doufali jsme, že tam ráno nebude hluk, abychom se mohli vyspat. Vybrali jsme špatně. Od brzkého rána tam začali najíždět diváci a dělali pořádný randál. Vzbudili nás už okolo páté. Vylezl jsem ven a jen tak koukal, jak si parták Petr balí věci. A ejhle - ze stanu na něj vykuknul štír! Petrovi ztuhl výraz ve tváři a nebyl schopen slova. Představa, že s tímto zvířátkem spal v noci ve stanu, byla děsivá. Snad proto, že v noci chrápe jak motorová pila, to malé nebohé zvířátko tak vyděsil, že zůstalo celou noc na jednom místě a těšilo se na okamžik, kdy ho Petr ráno pustí ven.

Z bláta do louže

Pohyb po trati Dakaru je velkým dobrodružstvím nejen pro samotné závodníky, ale i pro všechny, kteří je doprovází. I dlouhé hodiny fádní jízdy se mohou z ničeho nic změnit v dramatické okamžiky. Tak jako v roce 2013, když v Argentíně přišly přívalové deště. Pršelo někde v horách nad Córdoba. A opravdu hodně. Zem to nebyla schopna pobrat a voda se valila vyschlými koryty řek po rozlehlých pláních. Nejhorší situace panovala kolem města Fiambalá.

Stáli jsme s autem před rozvodněnou řekou plnou peřejí a přemýšleli, jestli ji zvládneme projet. Několika domorodcům se podařilo přebrodit. Mezitím se řeku pokoušeli přejít i motorkáři a čtyřkolkáři. Peřeje sílily a brzdy z toho byla pořádná záchranářská akce, při které si lidé pomáhali, jak mohli.

ROZVODNĚNOU ŘEKU PLNOU PEŘEJÍ SE POKOUŠELI PŘEJET MOTORKÁŘI A ČTYŘKOLKÁŘI. PEŘEJE SÍLILY A BRZDY Z TOHO BYLA POŘÁDNÁ ZÁCHRANĚŘSKÁ AKCE.

Když jsme řeku se štěstím přejeli i my, museli jsme vystoupit a jít se na to ještě jednou podívat. Byly to scény jak z katastrofického filmu.

Oddychli jsme si, že to máme za sebou, a rozjeli se do bivaku. Vůbec jsme netušili, že o pár set metrů dál je to ještě horší. Přijeli jsme k dalšímu brodu. Před řekou byla seřazena všechna závodní auta a vytvořila se i dlouhá fronta domorodců. Situace se zdála být zoufalá a bezvýchodná. Poodjeli jsme kousek po proudu k místu, kde bylo potřeba překonat asi šest metrů na druhý břeh. Zrovna se rozjížděl jeden závodník a přes řeku doslova přeletěl. Vyšlo mu to, proud byl však prudký a podloží tvořil jemný písek. Nikdo nevěděl, jestli jeho auto zapadne nebo bude mít trakci a řeku přejede.

Za chvíli se do vln pustil další závodník. Rozjel se a na plný plyn řeku přejel. Výjezd ale nepůsobil nějak moc jistě. Auto hrabalo. Říkali jsme si, že oni mají přeci jen závodní auta a my jen neupravený osobák, co se podvozku týče. Do řeky se ale v tu chvíli pustil i jeden z domorodců, který měl podobné auto jako my. V pohodě se dostal na druhý břeh. Bylo rozhodnuto. Rozjeli jsme

se a vlítli do řeky. Za moment jsme z ní byli venku, aniž by auto zaváhalo.

Přesto jsme ještě neměli vyhráno, protože po třech kilometrech jsme přijeli k dalšímu brodu. Před ním stála opět všechna závodní auta a tentokrát se nikomu přes řeku nechtělo. V tomto místě byl brod už patnáct metrů široký a řeka velmi prudká. Navzdory tomu se po chvíli rozjelo první auto. Kupodivu to nevypadalo hůř než v předešlém brodu. Tak jsme to zkusili také. Vyšlo to! V protisměru jsme pak potkávali auta organizátorů spolu s vyprošťovací technikou. Ne všichni brody zvládli a bylo je potřeba dostat ven. My jsme tenkrát do bivaku dojeli v pohodě.

Trumf zvaný presscar

Pro akreditovaného fotografa – a vydat se seriózně fotit Dakar v jiné pozici nemá smysl – představuje nejlepší prostředek k dosažení nezávislosti vlastní vůz nazývaný presscar. Tohle auto musí před každým ročníkem projít technickou přejímkou stejně jako soutěžní vozy. Díky tomu se pak může pohybovat přímo po trati měřených speciálků. Společně s akreditací a zázemím některého z týmů je tak vlastní presscar tím nejdůležitějším, co na Dakaru mám. Sehnat a koupit ojeté auto v dobrém stavu, to není obtížný úkol. Pořídil jsem dva roky starou Toyotu Hilux. Ale akreditovat presscar na rallye znamenalo udělat na ní určité úpravy, které požadoval pořadatel.

Neobtížnější bylo zjistit, co všechno to vlastně obnáší. Samotná přestavba už není problém, zvláště když pomohou šikovní kamarádi u nás doma ve Zlíně. V první řadě bylo třeba vestavět do auta bezpečnostní rám, který splňoval nároky pořadatele a přitom zachoval čtyřmístné uspořádání auta. Následovala montáž požadovaných závodních sedaček a šestibodových bezpečnostních pásů pro každého člena posádky. Motor, převodovku a brzdy jsme příliš neřešili, ty zůstaly sériové. Podvozek? Pouze výměna tlumičů. Místo předního plastového nárazníku byl následně namontován pevný – kovový se zabudovaným navijákem. A nakonec jsme pod motor připevnili ližiny, aby se o kamení a jiné nerovnosti nepoškodil. Když už scházely jen drobnosti a kosmetické úpravy, zaskli jsme se u elektrických přípojek na přístroje u pořadatelů. Po dlouhé anabázi jsem zjistil, že si ke každému přístroji musím koupit instalační sadu od výrobce a sám ji do auta namontovat.

V betonové řece

Při etapě do bolivijského Iquique jsme měli krásné místo přímo u trati jak na focení, tak i na dívání. Okolo jedné hodiny odpoledne jsme ještě vyfotili Pepu Macháčka v bugině a rozhodli se, že vyrazíme do bivaku, abychom tam přijeli brzy, udělali plán na další těžký den a šli spát.

K asfaltce to dělalo nějakých třicet kilometrů. Odbočili jsme ze šotolinové cesty a vydali se přímo přes poušť. Jeli jsme už dlouho, když jsme v dálce zahlédli auta jedoucí po asfaltce. Byli jsme rádi, že máme poušť za sebou. Jenomže chvíli nato jsme zjistili, že naše radost byla předčasná. Asfaltová cesta byla sice vzdálená jen pět set metrů vzdušnou čarou, ale dělil nás od ní obrovský kaňon! Vydali jsme se tedy podél něj a čekali, že snad brzy přijedeme k nějakému mostu. Za další hodinu jízdy jsme objevili místo, kde už se někdo o přejezd kaňonu pokoušel. Dole tekla malá říčka. Pomalu a na redukci jsem se s autem přehoupl přes vysokou hranu břehu. K tomu, abych se dostal na druhou stranu, mi pak chyběla rychlost. Auto zůstalo uprostřed říčky stát.

Celá přední kola se propadla do bahna a nám bylo jasné, že bez kopání se ven nedostaneme. Špinavá voda v říčce docela smrděla, ale nedalo se nic dělat, skočili jsme do ní a lopatami odhazovali bláto od kol. Bylo těžké jako kámen a na slunci tvrdlo jako beton. I auto v něm vypadalo jako zabetonované. Spodkem sedělo na dně a kola neměla žádný záběr. Ke vši smůle nebylo o co zaháknout naviják. Všude okolo jen samá tráva a keře. Snažili jsme se alespoň

SPALI JSME V TŘECH A PŮL TISÍCÍCH... CÍTIL JSEM TLAKY NA HRUDI, SRDCE MI BUŠILO JAK O ZÁVOD A V KRVI JSEM MĚL ADRENALINU JAKO PŘI NĚJAKÉM EXTRÉMNÍM VÝKONU.



heverem nadzvednout předek auta. Když bylo téměř všechno bláto pryč, vsunuli jsme pod kola nájezdy a pomalu vyjeli z té šlamastiky ven. Vítězně jsme se na sebe podívali a zatleskali si.

Celá operace nám zabrala snad tři hodiny. Při snaze otočit auto jsme ale zapadli znovu. Museli jsme znovu do vody a kopat. Okolo létal nějaký kousavý hmyz, který nám připomínal naše hovada. A stejně tak otravoval. Byli jsme mokří, špinaví a strašně jsme smrděli. Lilo z nás a na hlavu nám pražilo slunce. Jak nám ubývalo sil, uvědomili jsme si, že bez pomoci druhých z té smradlavé vody asi nevyjedeme. Do bivaku jsme se ale stejně nedovolali, tak nám nezbývalo, než dál kopat a vyhazovat těžké bláto zpod auta. Znovu a znovu. Bahno smrdělo jako žumpa a hovada nás kousala ostošest. A ještě se k nim přidala jiná havěť, snad nějaká komáří nebo co.

Když byla kola volná, vybrali jsme místočko, položili nájezdy a doufali, že se znovu nepropadneme. Podařilo se! Hurá! Jenomže... Auto bylo sice venku z bláta, ale před námi se tyčila snad osmdesát centimetrů vysoká hrana břehu. První pokus o vyjetí nevyšel, a tak jsme museli couvat na původní místo.

profil Ondřej Záruba

Je velkým fanouškem motoristického sportu, především automobilových soutěží, kterých se v 90. letech aktivně účastnil na postu spolujezdce. Kouzlo rychlostních zkoušek poté objevil i v jeho zmenšené podobě, když se stal jedním ze zakladatelů a ústředních postav atraktivní modelářské disciplíny zvané RC rally. Před deseti lety se v životě Ondřeje Záruby přirozeně proluly jiné záliby, které dnes naplňují jeho volný čas – cestování a fotografování. Vyhledává dobrodružství, většina jeho cest proto vede do exotických krajů. Objektívem již zachytil překrásné scenérie odlehlých koutů obou amerických kontinentů, Afriky, Srí Lanky, Thajska či Islandu.

V roce 2013 se mu poprvé podařilo všechny své záliby skloubit v jeden celek a vyrazit na největší maratónskou soutěž světa – jihoamerickou Rallye Dakar.

V následujících letech pak vozil domů do Zlína stovky překrásných fotografií i dramatických zážitků, které se staly obsahem působivých knižních publikací vydávaných Ondřejem Zárubou ve vlastní režii.

V tu chvíli nám tuhla krev v žilách. Druhý pokus už byl úspěšný. Celá akce nám tehdy zabrala šest hodin. Totálně vyřízení jsme se naskládali do auta. Do bivaku zbývalo ještě nějakých dvě stě kilometrů. Byla už tma. Když jsme přijeli, všichni spali. Druhý den jsem musel vyhlásit jako odpočinkový.

Kolotoč návratu

Dakar je výjimečný! Krásný, přitažlivý, ale taky zrádný, únavný a nebezpečný. A přitom doslova nabitý energií. Je to soutěž, kde zápasíte s technikou, s přírodou a hlavně se sebou samým. Jste unavení, vyčerpaní, špinaví, ale touha dojet vás žene dál. Když pak vidíte v cíli ty rozjasněné tváře závodníků, pochopíte, že většině z nich nejde o první místo. Dakar musíte v první řadě přežít!

Jako fotograf jsem z této rallye nadšený. Nikde jinde nemám možnost zakomponovat takové přírodní krásy do akčních fotografií závodníků. Jsou fotky, které považuji za parádní a skvostné a někdo jiný by možná z mé galerie nějakou tu NEJ už vybral. Ale já jsem na sebe dost náročný, a proto odpovídám: Ještě ne, ještě ji nemám. Ještě párkrát je potřeba TOHLE PEKLO PROŽÍT ZNOVU. ■

