

První etapa Carrery: zběsilý úprk horami do Oaxaky

První etapa důkladně odhalila karty, jaký že závod vlastně Carrera Panamericana je. Celkem osm měřených úseků sice vytvořilo zhruba pětinu délky etapy, ale fakticky se musela etapa odzvodit po celé svojí délce. Časové intervaly jsou totiž neúprosné...

Přesto se s etapou posádky českého La Carrera Panamericana teamu vypořádaly se ctí a bez technických problémů. Ale i ony poznaly tvrdit mexického chlebičku při přejezdech. „Itinerář sice obsahuje některé body, které si dokážeme na tripmasteru intervalově odpíchnout, ale od vzniku itineráře se stalo třeba to, že se část silnice frézuje a zmizí orientační body, jako jsou patníky a podobně. Už tím se celý diktát rozhodí. Další samostatnou kapitolou jsou průjezdy městy, třeba výjezd z Veracruzů dnes zdržel prakticky úplně všechny,“ líčil své dojmy navigátor Karel Jirátko.

Češi se museli vyrovnávat i s následky dalšího mexického faktoru, totiž nadmořské výšky. Ta během první etapy, kdy se startovalo od moře, dosahovala až 3000 metrů nad mořem. V takové výšce významně klesá výkon motorů, což znevýhodnilo hlavně malé Subaru Vojty Štajfa a jeho atmosférický motor o objemu 1,6 litru. „Ve vysokých nadmořských výškách auto prostě nemá výkon, občas kucká a netáhne, zkrátka nedostatek kyslíku je opravdu znát. Ale mohlo to skončit i hůř, kousek před námi startovalo atraktivní americké auto, polepené zářivě lesklou stříbrnou fólií. Shořelo na troud, nezbylo z něho vůbec nic,“ říká Vojta a jeho navigátor Vladimír Zelinka dodává: „Když vyjedeme nahoru do hor, jede to jak škodovka stovvacítko, zato ve sjezdech nám to jde a dokážeme leccos nahnat. I kvůli tomu, že brzdy se nám moc neopotřebávají.“

Posádka Petra Kačírka a Jardy Jugase etapu sice odjela bez problémů, ale pár krizových okamžiků se našlo: „Řízneme zatáčku a v ní tři osli, hned se bylo čemu vyhybat. Při rychlostkách v horách zkrátka budeme muset počítat s tím, že se na trať připlete dobytek. Dnešní vložky navíc byly každá charakterově jiná, některé byly v rozporu s tím, jaké jsem měl o Carreře představu, tedy velmi hrubé a opravdu nepřátelské k pneumatikám,“ hlásil Jarda Jugas po příjezdu do servisní zóny. Také pohledné kupé BMW zaznamenalo velký úbytek výkonu motoru ve vysokých nadmořských výškách.

Průvodním rysem Carrery je nesmírně těsný časový plán. Že na servis mají posádky v servisních zónách 35 minut, to je běžná praxe. Jenže přejezdy mezi nimi prakticky nelze bez penalizace odjet v rámci běžných pravidel silničního provozu, a to ani v mexických volnomyšlenkářských dimenzích. Je normální praxí, že rychlosti na přejezdech přesahují 150 km/h a řada manévrů musí jít až na samotnou hranu rizika, samozřejmě za plného provozu, mezi přetíženými belhajícími se kamiony a domácími řidiči, kteří si s pravidly hlavu nelámou. Opravdu krušnou situaci, kdy šlo o mnoho, zažil na přejezdu do servisní zóny Jarda Petrásek. „Předjížděl jsem pomalé místní vozidlo asi stočtyřicítkou, když se zleva přihnul italský soupeř, zhruba dvoustovkou, a jal se předjíždět i on mě. Poněkud mi očesal levý bok auta, bílé Porsche má první silniční lišej. Šel jsem si to s ním vyříkat po svém, ale nic na tom nezměním. Mohl to být karambol s fatálními důsledky pro nás oba a odnesli jsme to jen odřeným bokem vozu.“ Nutno dodat, že podobně zběsilému přesunu čelí i posádky doprovodných vozidel, a tak není nouze o situace, kdy unavení mechanici ženou pětitonový servisní Ford F350, po střechu

naložený náhradními díly, po státní silnici i stopadesátkou, jen aby stihli včas rozložit zázemí v servisní zóně. Její organizací a profesionalitou naopak český tým v Mexiku vyniká, ani místní favorité s 650koňovými studebakery se nemohou pochlubit tak kvalitním zabezpečením. A když už jsme u rychlosti, v letošním ročníku se pořadatelé rozhodli omezit maximální povolenou rychlost na 250 km/h. Českých posádek se to sice netýká, ale ještě vloni pokořovaly na rovných úsecích některé studebakery i hranici 300 km/h.

Závěr etapy byl pro zdejší oblast poněkud netypicky poznamenán deštěm, takže posádky poslední vložku odjely jen na volno, neboť zejména pro přemotorované americké studebakery s technikou vozidel NASCAR by jízda po mokřem povrchu na pneumatikách bez vzorku byla nadměru nebezpečná. Do deště bude pravděpodobně startovat i etapa druhá.

Při večerním briefingu dostala posádka Vojty Štajfa ocenění za druhé nejlepší etapové umístění ve třídě Historica A pro čtyřválcové s objemem do dvou litrů. V celkovém pořadí třídy se přetahuje o celkové vedení a v absolutním hodnocení je na 29. místě. Petr Kačírek je celkově čtyřicátý, jen o jednu příčku před Jardou Petráskem. Výsledky zveřejňují pořadatelé vždy až pozdě večer a ještě s mnoha zmatky, takže bývá ještě předmětem protestů. „Třeba dnes nám načetli na třetí vložce čas někde na pátém místě od konce, byť jsme na ní několik soupeřů fyzicky předjeli. Nakonec to pořadatelé museli uznat,“ říká Vojta.

Etapa s mnoha výškovými rozdíly bude i druhá, která posádky zavede do mumraje Distrito Federal, neboli hlavního města Ciudad de México. Jiný program bude mít patronka našeho týmu Anna Polívková, která se zúčastní exkurze v továrně na výrobu tradiční mexické pálenky Nezval, spolu s Karlem Janečkem a dalšími týmovými hosty.

Sdílejte s námi naše nadšení a sledujte dění v našem týmu při závodě na našem facebookovém profilu, který je snadno dostupný z webových stránek!

Fotografie v tiskové kvalitě si můžete stáhnout na adrese: <http://www.petrfrýba.com/downloader> heslo je LCP2014

Jiří Vintř
17.10.2014
La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team