

Josef Kalina

# DLOUHÁ KŘIVOLAKÁ CESTA

3.,  
rozšířené  
vydání









Josef Kalina

# DLOUHÁ KŘIVOLAKÁ CESTA

Grada Publishing

3.,  
rozšířené  
vydání

Josef Kalina

# DLOUHÁ KŘIVOLAKÁ CESTA

3., rozšířené vydání

Vydala Grada Publishing, a.s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401  
jako svou 8708. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková  
Grafická úprava a sazba Eva Hradiláková  
Počet stran 424

Třetí, rozšířené vydání  
v nakladatelství Grada Publishing, a.s., první vydání, Praha 2023  
Vytiskla tiskárna FINIDR, s.r.o., Český Těšín

© Grada Publishing, a.s., 2023  
Cover & Layout Design © Eva Hradiláková, 2023  
Cover Photo © Buggyra Media  
Text © Josef Kalina  
Fotografie © Martin Macík, Petr Lusk, Marek Pitaš – Buggyra Media a archiv autora  
Mapa na přední předsádce © shutterstock.com/Stephen Marques

*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.*

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

ISBN 978-80-271-7074-6 (ePub)  
ISBN 978-80-271-7073-9 (pdf)  
ISBN 978-80-271-5029-8 (print)

# OBSAH

## ÚVOD / 8

### KNIHA 1 PRAVĚK

- 1984 Divadlo / 12
- 1985 Moskal a ti druzí / 18
- 1985 Navigátor / 23
- 1986 Zatím dobrý / 31
- 1986 Ténéré / 40
- 1986 Všechno špatně / 49
- 1987 První kopačky / 62
- 1988 Těžkotonážní jubileum / 65
- 1989-1990 V cizích službách / 86

### KNIHA 2 KAREL

- 1991 Prst boží / 112
- 1991-1992 Z Čech až na konec světa / 123
- 1992 Zdivočelý rok / 149
- 1993 Ota / 166
- 1994 Konečně / 179
- 1995-1997 Tři roky samoty / 195
- 1998 Čermák aneb jak jsem zešedivěl / 200

### KNIHA 3 MALÝ VELKÝ MUŽ

- 1999 Milan / 222
- 2000 Divný závod / 235
- 2001 Ještě jednou / 243
- 2002 Žába / 254
- 2003 Rána / 260
- 2004-2005 Konec starých časů / 269

### KNIHA 4 TOULKY S KOCOUREM

- 2005 Mezičas / 286
- 2006-2007 Sbohem Afriko! / 289
- 2008 On the Road / 300
- 2009 Amerika / 307
- 2010 Záda / 314
- 2011 Do stejné řeky / 333
- 2012 Juzek / 339
- 2013-2014 Zavíráme / 345
- 2015 Nezavíráme / 351

### KNIHA 5 NEMÁ TO KONCE

- 2015 Další začátek / 354
- 2015 Panský kočí / 356
- 2016 Jaroslav ze Šternberka / 362
- 2016 Stále dál / 379
- 2017 Našich třicet / 386

### KNIHA 6 PÍSEK

- 2018 Poslední velký Dakar? / 392
- 2019 Reportérem z leknutí / 401
- 2020-2021 Arábie / 406
- 2022-2023 Mezi velbloudy / 411

### ZÁVĚR, ASI TAK ČTVRTÝ / 423

*Mé ženě Heleně, která si to všechno vytrpěla spolu se mnou.  
This is dedicated to one I love.*



## PODĚKOVÁNÍ

Martinu Macíkovi, který první a druhé vydání knihy ve své tiskárně nejen vyrobil, ale především mě před léty donutil ji začít psát a dokonce mě při tom i živil.

Návazně na to děkuji všem pilotům, se kterými jsem kdy jezdil (on je jedním z nich) za to, že mě svojí zručností zachovali při relativně dobrém zdraví. Hodně a upřímně pak děkuji všem těm desítkám bezejmenných mechaniků, kteří dnem i nocí udržovali naše auta v chodu, protože oni jsou ti opravdoví hrdinové.

Poděkování patří také nakladatelství Grada za to, že třetím vydáním knihy doplnila mé vzpomínky z posledních let. Velký dík patří Michalu Šperlingovi a jeho společnosti Kořenovky za finanční podporu tohoto vydání.

## OMLUVA

Omlouvám se všem ženám z mé rodiny za 40 let strachu, který pocitovaly vždycky, když jsem vyrazil.

Omlouvám se všem, o kterých sem se dostatečně nezmínil (snad to ještě někdy napravím) i těm, kteří by měli při čtení této knihy pocit snižování vlastní důstojnosti, což nebylo mým úmyslem.

Omlouvám se i za možné chyby v historickém datování událostí, ale faktem zůstává, že i při své skleróze jsem jediný, kdo si to všechno trochu pamatuje.





## ÚVOD

**H**liníková podlaha nákladáku citelně studí i přes péřový spacák, vzduch je ledový a ostrý tak, jak dokáže být jenom v lednovém ránu uprostřed Sahary. Jediný zvuk, který ke mně doléhá, je tichounké šustění písku hnaného větrem po hranách dun. Nádherné ticho pouště, jindy nám tak vzácné. Žádné hrčení motorek chystajících se brzy ráno na start, ani věčné hučení elektrocentrál, nikdy neutichajících za našich afrických nocí. Jak rád bych je teď slyšel. Jak marně čekám na reflektory protivně přebíhající po plachtě stanu jako v nějakém válečném filmu. Kolem nás není nikdo. Jenom ticho, tma a samota.

Začíná náš třetí den v ergu El Beyed, v ohromném dunovém poli východně od Ataru, v samém srdci mauritánské pustiny. Než bude svítat, nezbývá, než se choulit ve snaze udržet si alespoň trochu tělesného tepla a donekonečna promýšlet těch několik málo variant záchrany. Spánek, beztak mizerný, už dávno odplynul a neodbytná žízeň je, spolu s nekonečnou únavou, naším výchozím bodem plánů do nového dne. Půllitrová plastová lahvička vedle mé hlavy je poloprázdná, ale i tak je tím nejdůležitějším co mám a co musím ušetřit za každou cenu. Až vyjde slunce, bude hůř.

Po polovině života v kabině závodních aut, po projetí celé Afriky a Asie křížem krážem, cestou necestou, po saltech a kotrmelcích, po nemocech a hladu, začínám přemýšlet, jak se umírá žízni pár set kilometrů od civilizace a pár desítek kilometrů od kamarádů, kteří se k nám nemohou probít.





„V poušti najdeš Boha nebo smrt!“ Kolikrát jsem to slyšel. Je to snad v Bibli, v Koránu, v Saint Exuperym. I my teď víme, o co jde. Tady, v sotva pojízdném nákladáku, stojícím uprostřed té neuvěřitelné nádhery zlátnoucích přesypů a modrajícího se nebe. Už to není jenom nějaká zlámaná hřídel nebo prázdná kola a neúspěch v jednom šíleném závodě. Je to modlitba: „Bože dej, ať se odtud nějak dostaneme.“

„Pomoz si a bude ti pomoženo“, tak zní odpověď a každý z nás tři trosečnicků sám promýšlí znova a znova zbývající možnosti. Rozhýbat to naše krásné, teď už nemohoucí auto, původně postavené k překonávání nepřekonatelného a ještě jednou to zkusit, nebo vyrazit s buzolou a čtvrtlitrem vody pěšky? Odhaduji to tak na dvacet kilometrů vzdušnou čarou. Pokud udržíme směr v dunách a sypkém písku, stejně to nezvládneme za jeden den. A dál? Raději nemyslet.

Kdyby alespoň nebyla taková zima. Přetahuji si límec bundy přes hlavu, a jak čekám na rozednění, běží mi hlavou pořád dokola: „Jak jsem se sem dostal, co tu dělám, a kde to, proboha, všechno začalo?“

Cynik ve mně se trochu posmívá: „Jen si vzpomeň, jak jsi běhal před dvaceti lety po všech možných úřadech a leštil kliky papalášů. Jak jsi vymýšlel teorie o propagaci socialistických výrobků ke slávě naší komunistické vlasti. Jak jsi žebral o peníze a lhal různým ředitelům o tom, jaké budou mít zásluhy. Vzpomeň si, že jsi přitom neříkal nic o rozbitých autech, zlámaných kostech a malárii. Neříkal jsi nic ani o umírání žízní v ergu El Beyed. No jen si vzpomeň!“

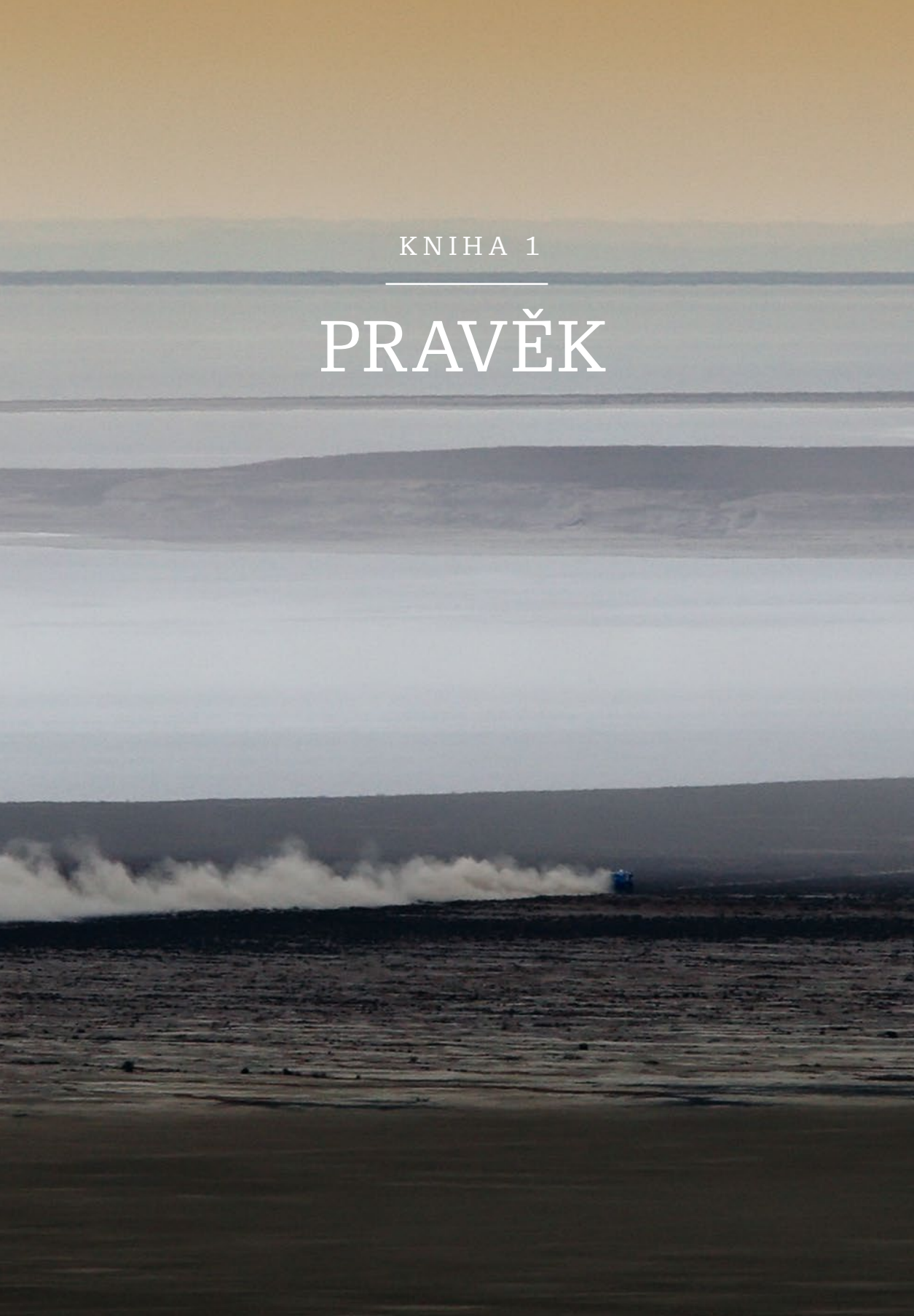




KNIHA 1

---

# PRAVĚK





## 1984 DIVADLO

**S**cénář o velkém bratru ze stejnojmenného románu George Orwela se naštěstí nevyplnil. Spíš naopak! Ledy zvolna tají a železná opona už povážlivě vrže v pantech. Poláci sice nemají nic na talíři, ale hlavy plné „Solidarnosci“, Enderáci – občané východního Německa, zdrhají ke svým západním bratrům kudy se dá a Rumuni toužebně vyhlížejí nějakou šikovnou lampu pro svého „milovaného“ vůdce. V Rusku, pardon, v Sovětském svazu už se ve vysokých funkcích pohybuje jistý Gorbačov a ti, co vidí do jejich kuchyně, začínají stříhat ušima.

Ale kdepak u nás! My jsme si před šestnácti lety zabouřili a kromě několika nenapravitelných kverulantů všichni radostně akceptují ten gulášový socialismus, sice bez papriky a většinou i bez masa, ale pořád lepší, než bruchet v Ruzyni.

Jedna okolnost už je ale jasná skoro všem. Jestli se něco neudělá s tou zatracenou ekonomikou, která Marxe s Leninem ne a ne poslouchat, tak bude i ten mizerný guláš už brzy jenom vzpomínkou. V módě jsou progresivní vedoucí soudruzi používající v řízení nových metod. S vážnou tváří vykládají na schůzích teorii o zachování hmoty a energie, přesněji, že z hovna bič neupleteš a lidi ve fabrikách se s překvapením dozvídají, že zastaralé, odfláknuté a z náhražek vyrobené produkty nikdo nechce kupovat. S tím nic neudělají ani různé triky s devizovými kurzy, ani výměna rajčat za automobily v rámci RVHP. (Pro toho, kdo už to nepamatuje, tak to byla taková socialistická forma Evropské unie s úžasným názvem „Rada vzájemné hospodářské pomoci“). Myšlenka to byla roztomilá, asi jako když si kluci vyměňují kuličky za fotky fotbalistů a žvýkačky za cigára. Ten největší kluk, co nejdál dočůrá a jmenuje se, řekněme Ivan, shromáždí všechny ty cetky na jednu hromadu a ocení je od oka podle poslušnosti a zaostalosti jednotlivců v partě. Pak to rozdělí, aby nikomu, ovšem kromě něho, nic nepřebývalo. Řečí ekonomů se tomu říká mnohostranné účtování. S kamarádem Sašou Holínkou jsme vymysleli takové přísloví.

„Komu není vzájemné rady, tomu není hospodářské pomoci.“

Říkali jsme to s vážnou tváří veřejně a kupodivu nám na to přikyvovali i ti největší skalní blbci. „Pravda, pravda, soudruhu.“

Vymysleli jsme takových rčení víc a Holínka je s velkou radostí všem vykládal. On byl vždycky šťastný, když se lidi smáli a mezi těmi rozesmátými tvářemi jaksi nepozoroval ty kyselé držky, které si to na něj pěkně zapamatovaly. Taky neměl, jako já, dvě děti a tudíž trpěl sníženým pudem sebezáchovy. Já jsem přece jenom víc držel hubu, a tak se společně s moderní politikou a novým stylem řízení, stal zázrak.

Dali mi cestovní pas!

Teprve později mi došlo, že to zase nebyl až tak ekonomicky motivovaný krok, ale v té době to vypadalo logicky. V roce 1982 jsme prodali víc jak čtyři tisíce malých nákladáků Avia do Alžírsko a na tom musel pracovat někdo, kdo uměl francouzsky a rozuměl takovým vozům.

V mém případě to tehdy bylo spíš přání otcem myšlenky, ale papír na francouzštinu jsem měl a o nákladních autech jsem (teoreticky) věděl skoro všechno. A tak jsem se jednoho dne ocitl znenadání na strojírenském veletrhu v Alžírsku a vlastně taky poprvé v Africe. Ne, že by mě to nějak zvláště oslnilo. Město Alžír neslo v sobě v té době ještě výrazné francouzské rysy a dopravní zácpy vysoce překonávaly situaci v socialistické Praze. Vypadalo to tam dost podobně jako v Marseille brzy po ránu, ještě před úklidem ulic, jenom bez toho úklidu. Taky jsem měl hodně starostí s řečenou výstavou, ale to už je jiná historie. Důležité tam byly dva impulzy, které mě postrčily do toho bláznivého světa pouštních závodů. Při obcházení výstaviště jsem narazil na expozici příšerně zabláceného a potlučeného Land Roveru, u kterého stála cedule s nápisem: „Letošní



*Děd Lebed s autorem po jednání  
v roce 1984*

účastník závodu Paříž-Dakar.“ Připomínám, že ten „letošní Dakar“ byl teprve čtvrtým ročníkem soutěže. Pohled na ten otlučený džíp mě docela normálně vrátil do všech verneovek a májovek a kdo ví, do jakých dobrodružných knížek, kterými jsem jako kluk nasáknul. Tak jsem tam sehnal nějakého chlápka, který to měl na starosti a ten mi vydal změřt přepokopírovaných novinových článků a fotek. A když se dozvěděl, co na veletrhu dělám, ukázal mi taky fotografie předpotopných Acmatů, takových francouzských vojenských „vejtrřasek“ (Praga V3S), ale hlavně nákladní Mercedes Georgese Jo-Jo Groina, který se umístil, považte, na neuvěřitelném čtyřicátém druhém místě mezi osobními soutěžními vozy. Ty kamiony na fotkách mi při tom nepřipadaly nijak výjimečné. Trochu trubek okolo kabiny a pneumatiky s divným vzorkem, jinak nic extra. A mně tam, o nějakých sto metrů dál, stála zbrusu nová osmsetpatnáctka Tatra, která by tyhle křápy musela přeci lehce strčit do kapsy. A to byl ten druhý impulz! Už jsem v duchu viděl naši Tatříčku stojící na nakašírovaných kamenech zasypaných pískem, celou zablácenou a zaprášenou a před ní pořádně velkou ceduli s bombastickým nápisem „Československý kamion Tatra – vítěz nejtěžšího závodu světa.“ Ježišmarjá, co jsem si tímhle snem způsobil!

Teď už je pozdě přemítat nad osudovostí podobných rozhodnutí z vášně. Co všechno znamenají ty řeči o volání dále a příběhy cestovatelů od Marca Pola až po Hanzelku se Zikmundem?

„Navigare necesse est“, bylo heslem prvních mořeplavců. „Je nezbytné plouti!“

Ale proč dneska? Svět už je objevený, dobytý a rozparcelovaný. Tak co nutí mladé i staré



*První tisková konference v roce 1984. Radek Fencl, Alain Galland, J. P. Strager, Karel Pátek*

## STRAGER

Jistý vídeňský obchodník, pan Strager (čti Štrágr), utekl před Němci do Francie včas. Po válce, nyní již naturalizovaní Stragerové (Stražerové), na střední Evropu a Rakousko-Uhersko nezapomněli. Starý pán si zřídil obchodní firmu přímo na Champs Elysées, kousek od Vítězného oblouku, a začal dovážet do rozbité Francie stavební stroje. Důležité byly bagry, a ty se vyráběly ve Slaném, ve strojárnách, válkou málo zničeného Československa.

Když jeho syn, Jean-Pierre, převzal firmu, koupil rozbombardovaný pozemek u nádraží v Trappes a vystavěl na něm obchodně-servisní středisko. Úřad a dvě opravárenské haly. Celé se to jmenovalo MAM (Materiel et Appareage Mécanique). S Čechy se rychle dohodl a na mnoho příštích let se stal exkluzivním dovozcem našich nákladních vozů Tatra a Škoda (později Liaz) a časem i Avia, když pominula licenční smlouva s Renaultem. V jedné z těch hal jsme našli útočiště i my, Dakaráci.

Technicky se dodělávaly některé detaily a doplňovala výbava. Nezastupitelnou funkci měla firma MAM ve finančních transakcích týmu a v organizaci pobytu závodníků ve Francii. To dostal na starost Stragerův syn Pierre-Marc, který se postupně stal naším kamarádem a vlastně jakýmsi nehrajícím kapitánem týmu.

Nesmím zapomenout na Stragerovu sekretářku, slečnu Barthel, starší Alsasanku s nekončnou energií, která mě tak trochu adoptovala (dokonce mě jednou, když jsem přišel o doklady, propašovala z Dakaru do Paříže, jako svého syna) a držela nade mnou a nad Dakaráky ochrannou ruku. Ona jediná měla jakousi tajemnou sílu, která jí umožňovala dořvat i takové suverény jako byl starý Strager a dědek Lebeda, vždycky když „Pépi“ (tak mě mateřsky nazývala) něco potřeboval.

Tak jako Rusové měli ve Francii svého Groina, měli jsme my Stragera. Bez něho by to prostě nešlo!



muže (a ženy) vydávat se do končin, které jsou sice už dobře zakresleny na mapách, ale skoro nikdo tam nežije. A co by tam taky dělal? Ono tam kromě „nikoho“ taky není „nic.“ Alespoň nic ve smyslu člověčí dobovačné chamtivosti. Žádná půda k pěstování, žádné lesy k těžbě dřeva a „zatím“ žádné dostupné suroviny.

Někdy o mnoho let později, vleže pod páteřovou rourou Tatry, v tropické průtrži mračen, někde uprostřed Angoly, mi Big Joe Pepa Kakrda položil následující otázku:

„Co tu vlastně děláš?“

Vyndal jsem rozšafně Gitanesku z pusy (tehdy se nám to ještě kouřovalo) a řekl jsem bez rozmyslu:

„Nechtělo se mi prostě skončit jako nějakéj vožralej úředníček.“

Moje odpověď byla stejně pitomá a prvoplánová jako ta otázka, ale později jsem pochopil, že jediné takové autentické výkřiky skrývají pravdu. Žádné řeči o romantice, závodnickém duchu, nebo dokonce o penězích. Prostě únik! Útěk ze židle za psacím stolem do louže pod nákladákem v malárii prolezlé Angole.

Takže už se mě nikdy neptejte PROČ!

Ale zpět k roku 1984. Takhle bychom se nikam nedostali. Půjdeme na to raději, pro větší názornost, takovým pokusem o divadelní scénář. Situace tomu totiž docela nahrává.

Takže místo a scéna:

Městečko Trappes, asi tak 30 kilometrů od Paříže a kousek od slavných Versailles. V dějinách se proslavilo dvakrát. Poprvé jako největší seřazovací nádraží pro zásobování německého atlantického valu a jako takové srovnáno spojenci se zemí dva dny před invazí v Normandii.

Podruhé, ale už ne tak významně historicky, jako sídlo firmy MAM Strager, zástupce československých značek nákladních aut ve Francii a tudíž místo, kde se konalo naše divadlo.

Osoby a obsazení:

Jean-Piere Strager - ředitel a majitel firmy MAM

Ervín Lindovský - Generální ředitel podniku Tatra

Viktor Korecký - Generální ředitel podniku Liaz

Ladislav Joza - Ředitel vývozní skupiny nákladních vozů PZO Motokov

Václav Lebeda - Šedá eminence

Josef Kalina - Teritoriální referent Motokovu pro frankofonní země

Rozhovor se odvíjí jako v absurdním divadle, nicméně je to už zažitý, mnohokrát reprízovaný kus, a všichni zúčastnění vědí, že to začne v 10.00 a skončí ve 12.00, kdy pan Strager řekne: „Pánové uděláme si přestávku na oběd.“ Tím je prakticky obchodní část jednání vyčerpána. Všichni vědí, že firma MAM nesplní odběrový závazek, tj. že nenakoupí tolik nákladáků Tatra a Liaz jak se zavázala v zastupitelská smlouvě a ty, co už nakoupila, zaplatí poněkud opožděně. Důvodem je jednak obchodní zdatnost pana Stragera seniora, ale také nepřetržitá řada různých technických a dodavatelských nedostatků, na které se to neplacení krásně svádí. Ostatně to se týká hlavně soudruha referenta Kaliny. To už je

jeho starost. Soudruzi ředitelé přeci nepřijeli do Paříže, aby poslouchali stížnosti nějakého kapitalisty, notabene rakouského židáka (to není z mé hlavy), který si na nás mastí kapsu už od války. Jsou tu kvůli dobrým restauracím, nákupům a cestovním dietám, které taky nejsou k zahazení. Zatím se však jedná a jedná a nepříjemnou diskuzi o penězích, nedodaných náhradních dílech a nekvalitní výrobě, zachraňuje referentík Kalina:

„Monsieur Strager, teď když jsou tu všichni pánové výjimečně pohromadě, měli bychom se společně rozhodnout, jestli se půjde do toho závodu?“

Generální ředitelé trochu nechápavě čumí.

Joza, který je sportsmen a má vztah k Africe po dlouhé službě obchodního rady v Casablanca vysvětluje:

„Soudruzi, to si poslechněte. Pepík už mi to po cestě vysvětlil a myslím, že z hlediska propagace...?“

Pan Strager, který je se mnou domluvený, suše, ale důrazně rekapituluje krátkou historii Dakaru a mediální šílenství, které se kolem toho rozbíhá.

Lindovský: „Hm hm, brum brum.“

Korecký: „Jo, slyšel jsem. U nás mě s tím už ty inženýrci taky votravujou.“

Lindovský: „Uvádíme na trh nové auto a hned tohle? Není to ještě úplně odzkoušené, jsou nějaké problémy. Co myslíš ty, Václave?“

Lebeda: „Já bych se toho nebál, stejně tam do toho Dakaru skoro nikdo nedojede.“

Kalina: „Dovoluji si podotknout, že právě taková akce by završila celý testovací program osmsetpatnáctky.“ (Tatra 815 dodnes vyráběná, tehdy novinka.)

Lindovský: „A co když bude ostuda? Jak to doma zdůvodníme?“

Joza: „Soudruhu generální, bude to stejně hlavně akce Motokovu, tak jaký strachy?“

Lindovský: „No ale přeci jenom Vládo, taková neobvyklá věc, já ti nevím, brum brum, bla bla.“

Strager: „Pokud chcete, pánové, na západní trhy, musíte se předvést. Eventuální neúspěch na takové akci není žádná ostuda. Už jenom to, že se tam značka objeví, je propagací daleko významnější než všechny ty veletrhy.“

Lindovský: „Ano, ale co řeknou doma? A co naše orgány?“ (Míněna partaj, ministerstva a kdo ví, co všechno se pod tím slovem skrývalo).

Lebeda: „Doma už to nějak okecáme, hlavně na to sehnat prachy!“

Lindovský: „Oni mně to nikdy neodsouhlasí. Však víš Václave.“ (Vývoj, v té době už poměrně nmoderního nákladáku, stále podléhal nějakému směšnému vojenskému tajemství).

Joza: „Soudruzi, musíme si to vzít na triko, nebo jít od toho. Je to na nás!“

Korecký (do té doby vlastně vedlejší postava, protože nikdo vážně nepočítal s možností nasazení Liazky do takového akce), s frajerským úsměvem: „Když se toho Tatra tak bojí, tak my do toho klidně půjdeme.“

Slovo bylo vyřčeno!

Nikdo v tu chvíli nedokázal vůbec odhadnout, jaký to vlk byl právě odvázan ze řetězu. Co starostí a problémů čeká desítky lidí? Co hádek, udávání, zášti a osobních neštěstí to



způsobí? Kolik ženských bude doma plakat strachem každý leden? Co za hrozného ďábla se skrývá za jediným slovem DAKAR?

České dvacáté století má, při všech historických prohrách, i několik světových vítězných kapitol, a závodění na všem co bručí, čoudí a samo jede, je jednou z nich. Málo platné, jsme národ závodivý a dvacáté století, začínající motocyklistou Voldřichem s dřevěným kufrem na zádech, se mělo uzavřít fenoménem jménem Loprais. A to se tehdy docela nenápadně upeklo v jednom malém městě u Paříže.

Ano, „navigare necesse est“ a plachty už se napínají i v tom našem, bohem opuštěném, údolíčku ve střední Evropě. Stačilo jenom slovo od jednoho fanfarónského komunistického ředitele jedné obskurní automobilky, a parta lidí, kteří se nechtěli utrápit za kancelářským stolem, nebo v ušmudlané dílně, se dala do pohybu. A o tom je tahle knížka.



## 1985 MOSKAL A TI DRUZÍ

**V**lastně ještě ne tak docela 85! Píše se pořád rok 1984, i když už skomírající. Je 30. prosince a ve Francii se rozjíždějí silvestrovské oslavy. Ne jako u nás ve sněhu (eventuálně v holomrazu) a za kamny v koutku s hřejivým grogem v ruce. Tady, na stráni nad Sergy Pontoise, kousek od Paříže, je docela teplo, pošmourno, a jako obvykle, lehce mrholí. Typická francouzská zima. To ovšem nikterak nevadí asi stovce tisíců veselých Frantíků stojících podél uměle vytvořené, sedm kilometrů dlouhé, blátivé trati se spoustou zatáček, louží a strmých stoupání. Jmenuje se to celé Prolog, v pořadí již sedmé motoristické soutěže Paříž-Dakar. Je to monstrózní show pro Pařížany, kteří by jinak ze závodu viděli jenom parádní odjezd z náměstí před Versailleským zámkem. Tady se sice nejedná o žádné opravdové pouštní závodění, ale o to víc je legrace ze zablácených aut trůnících v bažině, motocyklistů válejících se bezmocně v půl metru hlubokých loužích a z ohromných gejzírů bahna, které chrlí projíždějící kamiony. Kdo z diváků je nejvíc zasvěněný, ten zvítězil v nevypsané soutěži a sklízí mohutné ovace. Mistři to doplňují úmyslnými pády po zádech do kaluží a trochu drastickým koulováním se kusy mazlavého jílu. Mládež se válí v bahně, starší gentlemani v rybářských holínkách se bohorovně usmívají a soutěžící poprvé přemítají, zda jejich rozhodnutí zúčastnit se téhle akce nebylo unáhlené. Závodníci na motocyklech, zvedající motorky z jezer bláta, proklínají den svého zrození a začínají chápat, že těžký maratónský motocykl je úžasný stroj, když jede, ale když leží na boku, stává se doslova galejnickým náradím. Ti, co se dostanou až do Alžírsko a dál do Nigeru, si tenhle okamžik jistě připomenou. Televizní kamery ovšem vrčí a Francie se skvěle baví. Navíc je pyšná na své hochy. V seznamu favoritů je řada francouzských jmen v každé kategorii, a na motorkách úplná přehlídka hvězd s trikolorou na nádrži. Hubert Auriol a Cyril Neveu už oba mají Zlaté Tuaregy za vítězství, také Gilles Lalay, mistr světového endura a dalších nejméně pět jmen možných budoucích vítězů. Šlapat na paty jim ale budou takoví střelci, jako je Gaston Rahier, nebo Carlos Mas.

I v osobních autech je to nabitě hvězdami a ještě okořeněné světovými jmény z úplně jiných oblastí. V týmu Porsche je jedničkou Jacky Ickx, kterému dělá spolujezdce Claude Brasseur. Určitě znáte toho menšího neoholeného sympatáka s chraptivým, gitaneskami vykouřeným hlasem z doby, kdy francouzské filmové veselohry byly inteligentní a gangsterky napínavé. René Metge, druhý jezdec Porsche, je hodně důležitý člověk pro naše vyprávění, a tak o něm ještě uslyšíme. A na startovní listině také figuruje několik ostrých hochů z formule 1. Dakar se jede mimo sezonu, tak proč se trochu nepobavit. Jochen Mass, Jabouille, Pescarollo..., čumíme na ně jako telata. S nimi bude Liazka závodit? Neuvěřitelné! S nadhledem to bere snad jenom Jirka Moskal, který už má řadu zkušeností z mezinárodního závodění, i když na rozdíl od kamionu, pouze na docela maličkém monopostu.

Prolog, jakási předetapa dálkové soutěže, může být docela nepříjemným prozřením pro všechny, kdo buď jezdit moc neumějí, nebo se naopak, v zatmění myslí domnívají, že to

vyhrají hned v blátě u Paříže. Kvůli větší motivaci soutěžících, kteří by prolog jenom tak odbruslili, určují jeho výsledky pořadí na startu do první velké africké speciály. Takže je to tak trochu psychický nátlak. Ti, co mají rozum v hlavě, ovšem vědí, že tady se dá jenom málo získat, ale hodně ztratit. Nejsou výjimečné tragédie, kdy se prvních pár stovek metrů Prologu pro některé závodníky stanou taky metry posledními. Zadržný motor, rozpadlá převodovka, nebo zlomený kotník pod motorkou a potom sbohem Dakare, sbohem půlroční intenzivní dřina a odříkání. A peníze? Ani nemluvit!

Kluci v Liazkách tohle chápou, ale přece jenom! Helma na hlavě a startér před oknem, to se každému trochu zatemní mozek. Nakonec je to celkem dobré. Galand je na hraně první desítky a Jirka Moskal hned za ním, s trochou zmatku, když jeho navigátor Radek Fencel nemůže v cíli najít etapovou kartu, která je tehdy, v době předpočítačové, zásadním dokladem posádky, že dojela odněkud někam a absolvovala všechny starty a cíle toho dne. Ztráta karty rovná se vyloučení a jezdci ji i v největších zmatcích chrání jak oko v hlavě. Je to můj první manažerský oříšek, při jehož řešení si začínám uvědomovat, jak málo toho o chodu téhle akce vím. Nakonec se ukáže, že se karta válí v cíli rychlostní vložky, když zdivočelí Čecháčci nepočkali, až jim zapíšou čas a odjeli, našťěstí jenom o kousek dál.

Brzo ráno na Nový rok 1985 pořád ještě mrholí a do svítání zbývají nejméně dvě hodiny. Před Versailleským zámkem na Place d'Armes to ovšem vypadá, jakoby vypukla další francouzská revoluce. Tohle je mimochodem místo, kde královna Marie Antoinetta údajně řekla hladovým ženám, že když nemají chleba, ať jedí koláče, což jí později oplatili méně vtipným způsobem pod gilotinou. Tisíce lidí, evidentně pokračujících v silvestrovské zábavě, se tísňí kolem policejních zábran obklopujících střed náměstí a následně lemujících hlavní třídu až do nedohledna. A tudy, jeden za druhým, vyjíždějí nádherně pomalované kamiony prapodivných tvarů a konstrukcí, jaké svět ještě neviděl. Doba přísných technických předpisů ještě nenastala, a tak se fantazii meze nekladou. Auta mají různé ořezané, nebo naopak prodlužované podvozky s roztodivnými nástavbami, někdy s obřími koly ze stavebních strojů a skoro vždycky jsou zatíženy různými vynálezy, které auto zaručeně vysvobodí ze všech nástrah afrického terénu. Ještě se nic neví o centrálním řízení tlaku v pneumatikách a osmisetkoňových motorech, které všechno tohle haraburdí odsunou mezi technické rarity, nebo rovnou do šrotu. Teď se ale nosí originalita, a jako ve všem ostatním, vede Jan de Rooy se svým Bicefalem, nákladákem, který má stejnou kabinu vpředu i vzadu, takže není jasné, kterým směrem se rozjede. Je to samozřejmě jenom trik, zadní kabina nemá ovládání a slouží pouze jako obytný prostor. Podobnými šílenými útvary si Jan de Rooy mediálně vydobyl pozici nejslavnějšího kamionéra všech dob, i když, statisticky vzato, kam se na nás hrabe. Jenomže Karel Loprais ještě šroubuje v Kopřivnici a o Versailles si může nechat jenom zdát. Tady se publikum může zbláznit, když dvouhlavec jede okolo, a my nábožně zíráme. Potom Jo-Jo Groine s vyšperkovaným Mercedesem, vítěz z let 82 a 83. Ten si zase přihřívá mediální polívčičku s krásnou Chantal Nobel, populární francouzskou herečkou, kterou si veze jako navigátorku. Taky to tak v závodě dopadne a páté místo, po nějakém tom bloudění, není pro horkého favorita nic moc. Jak ale znám Groina, tak ten věděl moc dobře, co dělá. Prostě, „kasa cink“.



## Průkopníci

Mezi těmi nápadnými supervozy se maličké Unimogy otce a synů Capitových téměř ztrácejí. A přitom si jedou pro vítězství, podobně jako v minulém roce Francouz Lalleu. Jenomže to byla trochu jiná historie. Trať v roce 84 příliš s kamiony nepočítala, a tak vyhrál ten, kdo to vůbec nějak proklíčkoval s co nejmenšími technickými potížemi, a hlavně se neúčastnil vražedného souboje de Rooy – Groine.

Stejně málo nápadné, i když trochu větší, jsou naše Liazky. Mám s tím trápení a dost mě popuzuje, když musím kolemstojícím opilcům vysvětlovat, že to nejsou Rusové podle vzoru Gaz, Vaz, Kamaz, ale Češi ze zapadlého kouta zapadlé země. Dívají se na mě zdvořile, s nevěřícím úsměvem. Ale co! Všechno na východ od Norimberka jsou stejně Rusové.

„Mais vous etes Russes comme meme, n'est ce pas?“

Ještě dneska, po tolika vítězstvích, je mi z toho trochu nevolno. Netrpím žádným lokálním patriotizmem, ale tehdy jsem si možná poprvé předsevzal, že se tihle troubové všichni jednou dovědí, že my jsme dělali auta v době, kdy oni ještě většinou pásli kozy v Provence. Nebo někteří spíš v Horní Voltě. No, to bych jim asi křivdil! Renault, Lavasseur a ti ostatní měli motory přece jenom o trochu dřív než Laurin s Klementem.

Oba žlutobílé nákladáky zmizely kdesi ve tmě a ve mně se rozlil pocit úlevy, že už to mám z krku a částečně taky smutek z toho, že s nimi nebudu, až to opravdu vypukne. Netušil jsem v tu chvíli, že už za několik týdnů se začnou dít věci, které naprosto převrátí můj dosavadní život drobného úředníka v jedné přebujelé socialistické firmě. Ale vraťme se k našim průkopníkům, kteří jedou do neznáma a vůbec si nedovedou představit, co je čeká. Drží se jeden druhého, a všichni dohromady se drží Alaina Galanda, který už to zažil a je tak trochu naivně považován za velkého experta.

Naštěstí je v týmu taky Zdeněk Kovář, který jede s Galandem jako navigátor, prostě proto, že mluví francouzsky jako česky. To se stane moc důležitým momentem, když Galand,