

SVĚT JMÉNEM TT

UŽ JE TO SICE VÍCE NEŽ DVA TÝDNY, ALE POŘÁD JSEM JEŠTĚ PLNÝ EMOCÍ Z PROBĚHLÉ TOURIST TROPHY NA OSTROVĚ MAN. MYŠLENKAMI JSEM POŘÁD TAM A NĚJAK SE NEDOKÁŽU VRÁTIT DO NORMÁLNÍHO ŽIVOTA. JAKÉ TO LETOS BYLO? **Text:** Kamil Holán, **foto:** archiv K. Holána



Jsem tady, na ostrově Man, na slavné Tourist Trophy, kterou konečně zažiji na vlastní kůži. Sice jsme to plánovali od února, ale pořád nějak nemůžu uvěřit tomu, že je to skutečnost. Tohle mi probíhá hlavou hned při administrativní přejímce, když si stoupám do fronty za Bruce Ansteyho. S ním a s dalšími superstar světového road racingu budu soupeřit na nejšílenějším přírodním okruhu na světě.

KVALIFIKAČNÍ TÝDEN PLNÝ STRESU

Na Manu jsme tradičně ubytovaní u rodiny Bowersů v Crosby, což je kousek od tratě. Kromě poloviny domu zde máme k dispozici taky kompletně zařízenou garáž, kde Matys s Oldou postupně připravovali motorky, než jsme na ostrov dorazili my. Se mnou ještě přiletěl Alzo Vlach, můj táta a Pavel „Haga“ Štolba. Náš tým byl zkrátka tvořen profesionálními amatéry s velkým srdcem a rukama šikovnými jak na vaření, tak na práci v garáži.

Způsob, jakým začal týden kvalifikací, by vystrašil i milovníky hororů. V pondělí totiž přišel konec světa v podání kruté deště v kombinaci s šílenou vichřicí. Tréninky musely být samozřejmě zrušeny a my jsme byli nuceni čekat na úterý. Na první kola jsem chtěl vyrazit na šestistovce, abych se mohl rozkouskat. První úterní tréninky však byly vyhrazeny pro velké motorky, a tak mi nezbývalo než vyjet na litru. No co, stejně jsem jednou vyjet musel, tak to bude aspoň pěkně naostro. Srdce jsem měl v krku a nervy napjaté k prasknutí. Na litru už tady opravdu končí veškerá legrace. Jediným trochu uklidňujícím faktem bylo, že se tréninky neměřily, protože pořád foukal silný vítr.

Jestli však myslíte, že to někdo šetřil, tak jste na omylu. Letělo se samozřejmě hned pěkně zobra. Já se raději nikam nehnal, chtěl jsem si osahat chování litru ve vysokých rychlostech a v pasážích, které jsem už dobře znal. I když jsem jasně cítil, že podvozek není nastavený, užíval jsem si omračující rychlost, jaké může na tomhle okruhu litrová motorka dosáhnout.

Při sjezdu z hor ke slavné hospodě Creg Ny Baa se však motor rozvíbroval a prostě přestal jet. Věděl jsem hned, že je zle, protože na mě začali mávat i traťoví komisaři.



Pit stop v podání sešraného týmu mechaniků. Letos jsme museli měnit i zadní kolo. Olda, Matys i Alzo odvedli pokaždé skvělou práci.

Z motoru se kouřilo, a když jsem zastavil, hned jsem viděl vyteklý olej ve vaně. Tohle byla rána pod pás. Byli jsme sice připraveni na všechno, ale že mi bouchne motor hned první den, jsem si nepředstavoval ani v té nejhorší noční můře. Z mých chmur mě vytrhává jeden z diváků, který mi nabízí odvoz zpět do depa. Protože je do konce ještě hodně času, stihnu odjet aspoň jedno kolo na šestce, která byla současně připravená na první trénink. Každé kolo se tady totiž počítá a rozhodně se hodí k dosažení šesti kol kvalifikačního limitu.

ZÁCHRANA OD BMW

Po trénincích jsme se museli vrátit pro motorku a přišly opravdu kruté chvílky. Taková věc vám dokáže pěkně vzít vítr z plachet. Nezbyvá nic jiného než obejít depo a shánět náhradní motor do BMW. Měl jsem sice půjčenou náhradní motorku od týmu Bohouše Šarocha z Czech Road Racingu, ale byla to Kawasaki, a tak jsem chtěl vyzkoušet všechny možnosti, než se k této variantě uchýlím. Naštěstí skvěle zafungovala podpora z mého týmu BMW Motorrad Česká republika. Viktor Noss z českého BMW se spojil s německým týmem Rica Penzkofera, pro kterého jel letos na TT Michael Rutter. Čirou náhodou měli s sebou na Manu jednu starší, náhradní motorku. Šéfmechanik německého týmu



mi dokonce pomáhal při vytahování zdravého motoru z jejich stroje a dál mi radil, co všechno je třeba udělat, abychom měli s instalací do mojí motorky co nejmíň práce. Bylo to naráz pocit takového malého vítězství. Sice jsem ztratil dva dny, ale motorka fungovala!

TA RYCHLOST!

Kvůli výpadku BMW jsem tedy trénoval na šestistovce, kde jsem se mohl pohodlně kvalifikovat jak zajetým časem, tak počtem kol. Nehrotil jsem nic naplno, jen jsem se snažil pochytit co nejvíc od rychlejších jezdců a užít si každý metr na jedinečném Mountain Course. Další den jsme dali dohromady také BMW a já se vydal vstříc nepoznaným horizontům rychlosti. Když jsem

na Manu poprvé objel okruh na šestistovce, byl jsem přesvědčený o tom, že nic šílenějšího na světě už prostě není. Mýlil jsem se. Tohle už nebylo z jiného světa, ale z jiného vesmíru. Obrovská rychlost, při které motorkou smýkám z jedné strany silnice na druhou, mi bere dech. Všechny hrboly se rázem mění ve skoky, motorka prostě odmítá akceptovat gravitaci. Jen pro orientaci: v tréninku mi změřili na Sulby straight 306 km/h na radaru (později dokonce 309 km/h). Takhle rychle jsem v životě ještě nejel, navíc na normální silnici mezi domy a stromy.

Největší problém však byl, že motorka se strašně špatně ovládala. Na řadu přišlo ladění podvozku, ale náš nepřítel byl čas. Protože jsem ztratil výměnou motoru tři dny trénování, měli jsme na úpravě pouhé dva tréninkové dny. Během druhého tréninku na litru mi zase v posledním kole, které jsem jel nejrychleji, praskl řetěz... Kvůli psychickému zápřahu, kdy jsem musel snad každý den řešit nějakou komplikaci, se začala dostavovat i fyzická únava. Bylo to také tím, že jsem se s litrem musel prát. Těšil jsem se tak na den volna, protože jsem potřeboval trochu vypnout a uklidnit se psychicky i fyzicky.

ZMĚNA K LEPŠÍMU

Během tréninků jsem sice kontroloval časy, ale nedíval jsem se na pořadí. Kluci mi ▶

jen vždy hlásili, za kolik jsem které kolo zajel. Nechtěl jsem si kazit náladu tím, jestli jsem poslední nebo někde v půlce. Prostě jsem se chtěl soustředit jen a jen na jízdu samotnou.

Přišel první závod Superbike, který byl vypsán hned na šest kol. První závod na TT a hned ten nejostřejší, byl to křesť ohněm. Dvě zastávky v boxech na dotankování a jedna výměna zadního kola byly náročné i pro mechaniky. Kluci se museli soustředit, protože při zastávkách se velmi lehce může udělat chyba, která se vždy projeví na výsledku. Musím je pochválit, zvládli to. Akorát na mě přišla v pátém kole taková zvláštní únava. Ani ne tak fyzické vyčerpání, jako spíše únava z toho, že jsem se pořád strašně soustředil. Špatně se mi odhadovala rychlost a přestával jsem si věřit. Naštěstí jsem se při druhém pit stopu sjel s jedním velmi zkušeným závodníkem a s tím jsem se celé páté kolo naháněl. Jen díky němu jsem byl schopný se donutit vyburcovat svůj mozek k pořádné čilosti. Šesté kolo už bylo trochu lepší, protože nějak podvědomě víte, že je to poslední kolo, a cesta vám utíká rychleji.

Dokonce jsem ujel i svému soupeři. Bohužel potom přišla červená vlajka, takže jsem poslední kolo nemohl dokončit. Hodně

mě bolela záda a stehna. Bylo to tím, jak jsem s motorkou bojoval a hodně času trávil v podstatě jen ve stupačkách. Byl jsem ale šťastný, že jsem závod důstojně ustál. Výsledky byly v tu chvíli dost nejasné, protože několik jezdců mělo plný počet kol, ale většina zase ne. Nebylo tedy možné poznat, kdo repliky získal a kdo ne. Druhý den však jury výsledky přepočítala a já se mohl radovat z prvního bronzového Merkura!

RYCHLÝ SLED DALŠÍCH ZÁVODŮ

V pondělí jsem měl na programu hned dva závody. První závod litrových superstocků, druhý závod Supersport na šestistovce. Kvůli



velké dopravní nehodě, která se stala při běžném provozu těsně předtím, než uzavřeli trať pro závodění, nabral časový plán velké zpoždění. Bylo tedy jasné, že se superstocky musejí odložit na další den. Ani jsem nevěděl, jestli je to dobře nebo ne, protože jsem byl pořád docela unavený na to, abych dal dva závody v jeden den. Na druhou stranu by mi následující den volna určitě pomohl.

Nedalo se nic dělat, prostě to bylo nastaveno tak, že jsme museli být připraveni na všechno. Stojím tedy na startu supersportů a dostávám se do varu. Teprve během jízdy v závodech šestek pociťuji ten velký rozdíl proti litru. Mám pocit, že si s motorkou hraju a na hrbolech rozhodně tolik nelétá a neskáče. Čtyři kola mi tentokrát utekla opravdu rychle. Práce kluků při jedné zastávce na dotankování dopadla taky na jedničku, takže jsme s výsledkem moc spokojeni. A další bronzový Merkur je doma. Na oslavy sice není moc času, ale přesto jdeme na první slavnostní předávání trofejí, které je ve velkém kulturním středisku v hlavním městě Douglasu. Potom však rychle domů, protože další den už musíme závodit opět s BMW. Superstocky jsou „jen“ na čtyři kola, takže se nemusíme zabývat výměnou pneumatik.



Crosby jump – jeden z mnoha horizontů, kde letíte vzduchem. Při večerních trénincích vás navíc oslepuje sluníčko.

Před startem posledního závodu Senior, který pro mě byl nádhernou tečkou za celou Tourist Trophy.



Jediný rozdíl je v tom, že jedeme na pneumatikách se vzorkem.

Hned od startu se snažím jet, co můžu, a dokonce předjíždím jezdce, který startoval deset vteřin přede mnou. Cítím však, že se s motorkou pořád strašně peru, a to mě stojí moc sil. Na nerovnostech odskakuje a je neklidná. Zastávka v boxech dopadla dobře, ale mně docházejí síly. Výrazně jsem

zvolnil, ale vím, že závod dojezu. To prostě musím dát. Konečně přichází šachovnicový prapor a já se v cíli můžu zhroutit z motorky. Ještě že ten závod byl jen na čtyři kola. Po chvíli však veškerou únavu převážila radostná zpráva o získání další bronzové repliky Merkura.

Přichází středa a další závod v řadě. Nedá se nic dělat, ale já se tentokrát docela těším, protože vím, že „sporty“ jsou prostě méně náročné na fyziku. Po startu se s chutí vrhám vstříc šílenému sjezdu z Bray Hillu a závod si užívám. Cítím se dobře a vím, že jedu rychleji než v prvním závodě. Bohužel mi celkem brzy dávají traťáci znamení, že se mi něco děje s motorkou. Zastavuji tedy stroj a zjišťuji, že se mi docela dost kouří z výfuku. Až po návratu do ČR jsme zjistili, že se propálil píst. To v tu chvíli znamenalo konec a pro nás poprvé nedokončený závod. Nedá se nic dělat, musíme se soustředit na závod Senior TT, šestikolový vrchol programu na Manu.

VRCHOL TT SE POVEDL

Po náročné šňůře, kdy byl každý den nějaký závod, přichází vytožený den volna. V důsledku obrovskému přetlaku turistů na ostrově nás to nikam zvlášť netáhne, a tak vyrážíme na krátkou couračku po známých místech tohoto krásného ostrova. Část party se cpala tradiční fish and chips na výletě, část připravovala BMW na páteční závod.

Další den už jsme mazali celkem brzy ráno do padoku, abychom se nachystali na poslední, nejprestížnější tečku za celým festivalem rychlosti. Byl jsem hrozně nervózní, protože jsem nevěděl, jak budou naše úpravy na pérování fungovat. Šest kol je velká nálož, ale já byl tentokrát docela odpočatý, takže jsem si věřil. Naštěstí se Oldovi podařilo trefit nastavení. To se projevilo tak, že jsem hned v prvním kole dojel továrního jezdce Bimoty a byl jsem schopný ho i předjet. Bohužel nás ale museli zastavit kvůli škaredému pádu Jamieho Hamiltona. Tyhle

situace jsou pro všechny jezdce tím nejhorším. Vypadnout z koncentrace na nějakou chvíli a být stoprocentně připravený na další restart závodu je velmi těžké. Naštěstí nečekáme moc dlouho a znovu stojíme před startovní bránou. Poklepání startéra po rameni mě žene vstříc dalším čtyřem kolům, na která byl závod zkrácen. Naštěstí mi to jde snad ještě o trochu líp a já si to tentokrát na litru naplno užívám. Skoro je mi líto, že nejedeme ještě ta další dvě kola. Jediná skvrnka na krásné vrcholné tečce za letošním TT bylo vypadnutí plexiskla na helmě. Po pitstopu, když jsem chtěl vyrazit na dráhu, mi při zavření hledí vypadla jedna strana z drážek a já musel s uvolněným plexi projet šílený sjezd Bray Hill a zastavit na nejbližším možném místě, abych mohl chybu napravit. Chouliil jsem se za kapotáží, abych neztratil celé hledí. Naštěstí se to povedlo a já mohl hledí za pomoci traťáků rychle navcakovat zpět a pokračovat v jízdě. Ztratil jsem možná dvě pozice, ale to mi ve finále vůbec nezkazilo radost z celého závodu ani celého TT. Dosažený nejlepší čas na kolo tomu také odpovídal. Zlepšil jsem se až na 18:17, což představuje průměrnou rychlost přes 123 mil/h (199 km/h).

JAKO V JINÉM SVĚTĚ

Po všech závodech to nakonec ze mě všechno padá. Sedím sám u sebe v pokoji a koukám na čtyři bronzové Merkury. Moje první TT se po všech strašných komplikacích nakonec opravdu povedlo. Já jsem v pořádku a navíc jsem se zapsal pozitivně. Derou se mi do očí slzy, protože prožívám strašně dojemné chvíle. Jsem moc rád i za všechny kluky, co se mnou na vlastní náklady jeli, aby mi mohli pomáhat. Za všechny sponzory a přátele, kteří mě podporují a fandí nám. Uvědomuji si, co všechno jsem riskoval, abych mohl nakouknout do tohoto vysněného světa rychlosti, a moc si těchto okamžiků vážím, okamžiků, které nikdy v životě nezapomenu...



Jedno z mála technických míst v horách – Bungalow. Mimo jiné je zde přejezd přes koleje tramvají.