

## Vyprávění motocyklového a automobilového jezdce Josefa Petáka

**Kdy jste poprvé jel na něčem, co má motor?**

Na motorce jsem to zkoušel už někdy ve čtyřech pěti letech, ale k závodění jsem se dostal asi v patnácti. Začínal jsem juniorským trialem, po vojně jsem začal s motokrosem. Zlomem v mé závodnické kariéře byl rok 1983. To jsem vstoupil do sajdkárcrosu a se spolujezdcem Pepíkem Bakou jsme hned vybojovali titul mistrů České republiky. O rok později přišel můj nejtěžší úraz, který mě stál roční pobyt v nemocnici s rozlámanou kyčlí. Sice jsem pak ještě dvakrát vyhrál mistrovský titul, startoval i v seriálu mistrovství světa, ale už to nebylo ono.

Ochrnila mi noha a ovládání motorky bylo nesmírně obtížné. Závodit jsem ale nepřestal. V roce 1993 jsem poprvé zkusil závodit autem a Nissan Sonny Cup úplně změnil směr, kterým jsem pokračoval a pokračuji dodnes. To první svezení autem mi totiž hned ve spolupráci s firmou Nanuk a spolujezdcem Jaromírem Župkou přineslo vítězství. Pak jsem jel dva ročníky okruhového Peugeotu Cupu se střídavými úspěchy a od roku 1995 jsem začal jezdit rallye, což mě uchvátilo a plnohodnotně nahradilo milované sajdkáry...

**Dá se nějak stručně postihnout rozdíl v řízení motocyklu, sajdkáry, vozu na okruhu a auta v rallye?**

**Pokud jste někdy měli možnost mluvit s pilotem rychlého závodního stroje, určitě jste si uvědomili, že je to v „civilu“ pohodový, klidný člověk. Třeba jako Václav Blahna nebo František Šťastný. Následující rozhovor je s člověkem, který je oběma hodně podobný. Sympaták, klidás, jsou na něm patrné následky nejružnějších bouraček. Jeho vyprávění stojí za to...**

# V autě poslouchám Alenu na slovo

Tak to jsou obrovské rozdíly. Řízení sólo motorky je jednodušší než řízení sajdkáry. Ta totiž nejede ani kousek rovně, je s tím stále nějaká patálie a pořád se tomu podivnému stroji musí dávat správný směr. Je to fyzicky náročnější a podstatnou roli hraje spolujezdec, který musí

mít obrovské nadání právě pro tuhle disciplínu. Auto na okruhu má trošičku výhodu v tom, že se ten okruh můžete naučit. Jedete po ideálním povrchu a po několika kolech přesně víte, co vás čeká. To samozřejmě jen pokud nezačne pršet nebo soupeři před vámi nevyletí ven a nena-

hrnou zpátky kamení. Okruh je víceméně široká silnice, takže se tam dá dobře reagovat a vypořádat se s problémy. Rallye je hrozně náročná v tom, že tu trať trénujete od pondělí do čtvrtka a na místo, které jste projel v pondělí, přijedete až zase v pátek, protože tréninky jsou omezené. V tom jsou skryty velké nástrahy, neboť povětrnostní podmínky se za ty čtyři pět dnů změní. Něco naplaví déšť, opadají listy ze stromů. V současném trendu, kdy startuje spousta čtyřkolek, je po průjezdu silných aut na cestě obrovské množství materiálu a nečistot v zatáčkách. Pak to samozřejmě daleko víc klouže.

**Jezdíte beze zbytku podle rozpisu a pokynů spolujezdce?**

V začátcích jsem hodně trénoval a zkušenější mi říkali, že není až tak dobře jezdit tolik „na paměť“. Takže teď se snažím jet ideální rozpis. Musím totiž říci, že mám spolujezdkyni spolehlivou na 101 procento a myslím, že bych teď už měl problém i se zapamatováním motokrosové trati. Naučil jsem se jezdit podle toho, co slyším, protože její zkušenost a cit jsou takové, že se sám o nic víc než řídit nepokouším.

**Řeknete si někdy mezi sebou něco ostřejšího?**

Já si nadávám, když dělám chyby, ale navzájem nic takového nehrozí. V divácky oblíbené



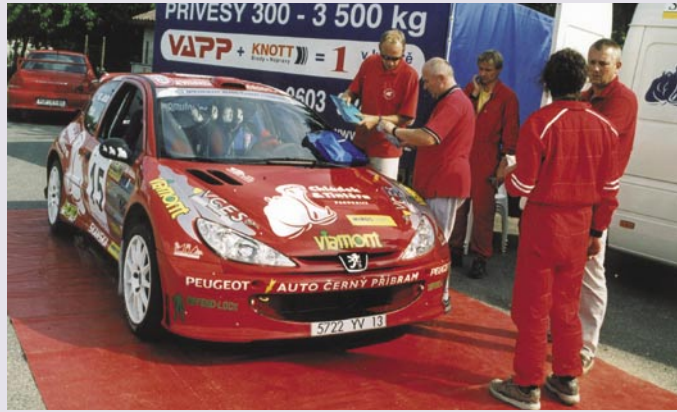
ných místech, jako je zatáčka přes ruční brzdu, kde jezdec je pod tlakem toho, že chce udělat maximum pro čas a diváky, se chybička vloudí. To se mi nadávat chce, ale Alena mě okamžitě utne a pak už mluví jen ona...

### Rozbijte auta hodně a často?

Když se to vezme kolem a kolem, tak ani ne. Nissan jsem převrátil při svém vstupu do tohoto sportu zrovna, když jsem vozil novináře. Potom jsem boural na okruhu s peugeotem a na rallye jsem také tu a tam nějakou ránu dal. Při Bohemce jsme s nissanem vtlkli asi třicet metrů hluboko do lesa. Já měl pochroumaná záda a Alena měla potřhané vazy v kotníku od pařezu, který prošel podlahou. S audinou jsme bourali z prvního místa na rallye Blovice mou jezdeckou chybou. Havarujeme pravidelně tak jednou dvakrát do roka, protože se říká, že kdo nebourá, nejede rychle. Ale mám už léta, a tak víc hodnotím závažnost situace.

### Co diváci, neriskují příliš?

Musím říci, že diváci, to byly problémy posledních dvou tří let. Ti neukáznění lidé neuvážují, že nemusí selhat jen jezdec. Auto váží víc než tunu, a jestliže praskne guma, auto se roztočí, změní směr a nikdo neví, kam poletí. Při pomýšlení, aby neskončili v divácích, se mnohdy na úkor kvality závodu jezdci třeba i omezovali. Na druhou stranu musím pochválit pořadatele a organizátory



letos, protože je vidět, že už na nebezpečná místa diváky nepouštějí. Jenže stále existuje spousta hulvátů a lidí, kteří je neposlechnou, a ještě se k nim chovají vulgárně. Zvlášť samozřejmě ti, kteří si posilnění alkoholem paradoxně vlezou na nejnebezpečnější místa. Co je ale nejhorší? Že takhle se chovají i ti, kteří s sebou přivedli děti. Vůbec si neuvědomují, že vychovávají dalšího ignoranta.

### Takže už jezdíte opatrněji?

To snad ani není opatrnost. Jestliže jedu proti mase lidí, tak už podvědomě trochu zpomalím, protože nejsem člověk psychicky vyzrálý natolik, aby mi bylo jedno, že do nich můžu vletět. Navíc už mi je 44 let a situace vyhodnocuji jinak. Přece jen jsem za tu dobu, co jezdím, prošel spoustou úrazů a setkal se s mnoha lidmi, kteří byli zraněni. Mladí, ti chtějí vyhrát za každou cenu. Když pak ztratí kontrolu nad autem, nikdo už nepomůže.

### Jaké máte výsledky v této sezóně?

Bohemie byla tradičně smolná, praskl nám výměník oleje. To je tak nepravděpodobná věc, jako že vám praskne na autě střecha. Není to drahý ani namáhaný díl, ale pokračovat bez něj se nedá. V Rallye Pačejov jsem startoval s Liborem Jorskou, což je generální ředitel mého hlavního sponzora firmy Chládek a Tintěra Pardubice. Jezdíme spolu Rallye sprint v Praze a z Pačejova jsme měli opravdu radost. Skončili jsme druhí a první ve třídě. Auto fungovalo bezvadně, máme skvělý tým mechaniků, který už teď připravuje vůz na Barum rallye. Sedm let jsme ji nedojeli, proto ty obrovské přípravy. Jestli to letos neprolomíme, tak už tam nikdy nepojedu...

### Skoro všechno jsme již probrali, ale zapomenout na spolujezdce prostě nemůžeme.

To bych si ani nedovolil. Startujeme spolu osm let a poznali

jsme se, kde jinde, než na rallye. Teď už spolu nejenom jezdíme, ale i žijeme. Máme dva kluky, babička Aleny nám pomáhá dělat zázemí. Kluci to mají kousek do školy, jsou pohodoví, zatím nebyly žádné potíže, takže týdenní cykly tréninků a závodů zatím všichni zvládáme. Paní Benešová má od Pána Boha talent. Zatímco ona by u volantu měla určitě úspěchy, já bych vedle sedět a navigovat prostě nedokázal.

### Na závěr poprosím o vize...

Začnu minulostí. Byl jsem třikrát mistrem republiky v sajdkárcrossovi a od roku 1986 do roku 1993 jsem startoval na mnoha velkých zahraničních závodech a MS. Mými spolujezdci byli Josef Baka, Richard Tluchoř, Roman Šulgr, Josef Pačejov, Emil Boukal a Milan Taškář. Nejcennější v autech je 3. místo absolutně při Rallye Šumava s Audi coupé S2 a vítězství v Rallye Semperit s Hondou Civic 1600.

Naše současná posádka Hroch Rallye teamu Josef Peták, Alena Benešová jezdí s vozem Peugeot 206 Kit CaR. Hlavním sponzorem je firma Chládek a Tintěra z Pardubic a naše spolupráce již od roku 2000 funguje skvěle. Jsme mistry České republiky v rallye sprintech v F2 a chceme ještě něco pořádného vyhrát...

**Když budete paní Alenu poslouchat na slovo i nadále, určitě se vám to povede!**

Jaroslav SUCHÁNEK

