



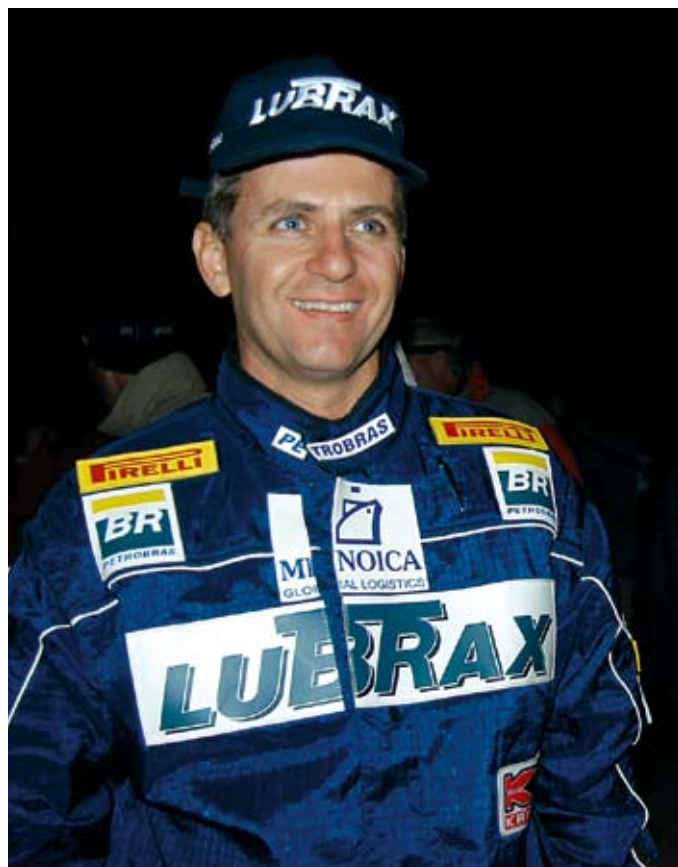
Když je žena chápe...

Možnost usednout k jednomu stolu na „kus řeči“ s brazilským pilotem André Azevedem, dlouholetým účastníkem Dakaru, se v Česku často nenaskytne. Tentokrát se André nakrátko zastavil v Praze před startem Central Europe Rallye a pro Truck magazin si ochotně udělal čas v nabitém programu. Už deset let trvá jeho spolupráce s Tomášem Tomečkem a pro česko-brazilský Letka Racing Team dokázal v nejslavnější pouštní rallye vybojovat druhé místo v kategorii kamionů. Na motocyklu nejtěžší soutěž světa ve své třídě dokonce vyhrál. Pro „Dakar 2009“, který se pojede v Argentině a Chile, bude bezesporu jedním z největších favoritů. Jihoamerický terén totiž nikdo z jeho konkurentů lépe nezná.

Brazílie se může pochlubit mnoha slavnými závodnickými jmény. Jak jste se k soutěžnímu volantů dostal Vy, chtěl jste závodit už jako kluk?

„Studoval jsem stavebnictví a strojírenství. Mechanika strojů a technika vůbec byly vždy mým koníčkem. Nějakou dobu jsem se tím i živil, ale pak mě zlákal závodění. Jako pilot působím už od roku 1976. Do roku 1999 to byly převážně motocykly, ovšem pak jsem objevil svět kamionů. Do té doby

jsem v Brazílii zkušenost s terénními závody kamionů neměl, tam převažovaly soutěže na okruzích. Když jsem se v roce 1999 účastnil společně s Tomášem Tomečkem Dakaru, byl to pro mě fascinující zážitek. Od té doby jsem stále větším



nadšencem této kategorie. Jen člověk, který se v tomto světě pohybuje, může pochopit, jak široký prostor to je a jaké různé možnosti soutěžení se v této oblasti nabízí.“

Prý Vás kdysi dávno na Dakaru upoutal Karel Loprais s tatrou a jeho několikanásobné vítězství. Nakonec jste ale skončil v týmu jeho konkurenta. Proč jste se nesnažil dostat právě k Lopraisovi?

„V roce 1988 jsem se účastnil Dakaru v kategorii motocyklů. To byl rok, kdy Karel Loprais poprvé vyhrál mezi kamiony. Tato třída mě velice zaujala a logicky jsem se začal zajímat o ty nejlepší jezdce a vozy. Když pak Karel získal své čtvrté vítězství, rozhodl jsem se, že oslovím buď Tatra, nebo Kamaz, protože Rusové byli také velice dobří. Byl to prostě pokus dostat se do této kategorie. S ruskou stranou nebyla šance se domluvit, k žádné komunikaci vlastně nedošlo. S Tatrou to také nebylo jednoduché, po telefonu se ukázalo, že nemám šanci. Protože jsem ale vytrvalý, rozhodl jsem se, že napíši dopis, nechám si ho přeložit do češtiny a pošlu ho do Tatry. Tehdy byl Karel Loprais už slavný závodník, o poštu se starali jiní lidé, takže se mu ten dopis do ruky vůbec nedostal. Nakonec tedy pravděpodobně doputoval do rukou Tomášovi Tomečkovi, který kromě práce v Tatrovce ještě působil jako Lopraisův navigátor. Tomáš v té době už měl chuť založit vlastní tým a díky tomuto šťastnému načasování a také tomu, že jsme si měli co nabídnout, jsme dali dohromady malý tým a pustili jsme se do závodění.“

Brazilští jezdci prosluli hlavně jako slavní piloti formule 1 či silničních motocyklů, proč jste jako začátečník nešel v jejich stopách a vybral si Dakar?

„V roce 1976 jsem začínal s motokrossem. V Brazílii tehdy existoval závod enduro, který je svým charakterem podobný Dakaru. V té době jsem se seznámil s francouzským novinářem, jenž nám stále vyprávěl o Rallye Paříž – Dakar. Tak nadšeně, že nás všechny nakazil. Rozhodl jsem se, že to chci zkusit. Byl jsem prvním Brazilcem, který Dakar postupně absolvoval na motorce, v autě

i v kamionu. Přilákalo to nejdřív pár zvědavců, pak zájem novinářů a nakonec i mecenášů a sponzorů. Když se mi podařilo napotřetí dojet do cíle, byl to velký úspěch. Stal jsem se nejen prvním Brazilcem, ale zároveň i prvním Jihoameričanem, jenž do Dakaru dojel. A když jsem ho o rok později ve své třídě vyhrál, byl to raketový vzestup. Otevřela se cesta nejen pro mě, ale pro celou Jižní Ameriku.“

Dakar je vlastně evropská záležitost, v tomto směru je Amerika odtaziťejší, má své závody a své hrdiny. Jakou popularitu za oceánem Dakar měl?

„Zmíněný francouzský novinář vydával každý rok v únoru speciál o Dakaru. To bylo to jediné, co se v Brazílii objevilo. V roce 1985 se Thierry Sabine, zakladatel Dakaru, rozhodl pořádat jeho obdobu v Jižní Americe – Transamazoniku. Bylo velmi pravděpodobné, že se mu to povede, tenkrát bylo vše jednodušší, ani životní prostředí se tak neřešilo, trasa by byla určitě průchodná. Vše ukončila jeho tragická smrt. Takže my, když jsme nastupovali do Dakaru, jsme byli v těžké situaci. Neměli jsme vybavení, ani žádné zkušenosti. Proto jsem také první dvě účasti nedokončil. Ale jak jsem řekl, jsem vytrvalý a tak jsem pokračoval dál.“

Jak se Vám později hodily zkušenosti z motorek v kategorii kamionů? Už jste nejel sám na sebe, ale byli jste tým...

„Pamatuji si živě na první Dakar na motorce. Bylo to velice náročné, při 120 km/h jsem měl dojem, že se řítím šílenou rychlostí. A najednou kolem mě proletěl ve sto padesátce Loprais s tatrou. To byl pro mě šok, nemohl jsem to naprosto pochopit. Pro přechod z motorky do auta a z auta do kamionu je důležitá znalost terénu. Tu musíte mít nejlepší na motorce. Sebemenší nepřesnost může znamenat tragédii. V kamionu přechází znalost terénu hlavně na navigátora. Musíte s ním mít vztah založený na absolutní důvěře. Ta se samozřejmě nějaký čas buduje, přirovnal bych to k manželství. Začínáte s nadšením, ale stabilní rovnováhu získáte na základě kompromisů a vzájemného poznání. Vedle psychické pohody je samozřejmě důležitá technická znalost, práce mechaniků.“



Na motorce se jezdí hodně na oči, záleží na každém jezdci, jak dokáže číst terén. Takže, v kamionu naprosto posloucháte navigátora, nebo si díky těmto dlouhodobým zkušenostem uděláte něco po svém? Manželku taky občas neposlechnete...

„Co se týká čtení terénu, myslel jsem spíš charakter terénu, po kterém vůz jede, a ten mám načtený z doby motorek. Orientace v terénu je hlavní prací navigátora. Pokud vidím něco, co se mi nějak nezamlouvá, zeptám se. V devíti z deseti případů má pravdu navigátor. Pouze v jednom třeba trochu změní svůj názor. Takže ho poslouchám. Podle něj vím, kudy jet, ale na mně je terénní nástrahy zvládnout. Vidět je, přečíst je a jet dál.“

Dakar jste jel ve všech kategoriích. V jaké jste si sáhl na dno? Za skutečné „šilence“ se označují motorkáři.

„Právem, na motorce je pilot vystaven největšímu riziku. Takže tuto zkušenost mám právě na ní. Ale velice náročný byl také Dakar 2003, kdy se nám podařilo mezi kamiony dojet na druhém místě, což je nejlepší výsledek pro brazilskou posádku v historii. Naše starty a umístění ve všech třech kategoriích mají pro další účast jezdců z Brazílie na tomto typu soutěže dalekosáhlý význam. Přitahují totiž pozornost fanoušků a vzbuzují důvěru sponzorů, kteří pak mají snahu udržet týmy v takové soutěži a dávají jim tím šanci navázat na naše výsledky.“

Ještě se vrátíme k těm „šilencům“. Vy jste prý závodil na motorce v nadmořské výšce přes pět kilometrů. To se poslouchá jako dobrý vtíp, ale jako realita...

„Je to pravda, žádný vtíp. Bylo to v Peru při Rallye Inka. Organizují to Italoové, jel jsem to na yamaze. Měla upravený karburátor umožňující větší přívod vzduchu. Přejížděli jsme Andy, stoupali z 3000 metrů do 4500, pak přes 5000 a zase klesali. Takže jsme nebyli pořád v tak extrémní výšce.“

Normálně si ale horolezci v takové výšce budují základní tábory a krůček po krůčku stoupají k osmitisícovým vrcholům...

„Japonci si také vezli kyslíkové bomby, měli s nadmořskou výškou opravdu problémy.“

Zpět k Dakaru, předpokládáme, že dnes je v Brazílii povědomost o něm jiná, než kdysi a snaha Brazilců a dalších Jihoameričanů dostat se na startovní listinu je také mnohem větší. Nakolik je to dnes obtížné?

„Samozřejmě, je to jiné, my jsme letos měli jet na dvacátý Dakar v řadě a naše dosavadní úspěchy zcela převrátily povědomí Brazilců o Dakaru. To dokazuje i to, že u nás doma dnes existují závody, které jsou jakousi reflexí Dakaru. Účastní se jich



kolem patnácti velice dobrých kamionů. Proti Dakaru to není zrovna velké číslo, ale pro Brazílii je to veliký pokrok. Vstup do Dakaru je ale nadále stále náročný. Sice roste popularita, je více sponzorů, ale náklady jsou mnohem vyšší, než před dvaceti lety."

Kamiony dnes mají v Brazílii, i díky Vám, velkou popularitu. A to nejen v terénu. Na okruzích patří brazilský šampionát vedle evropského mistrovství k nejprestížnějším seriálům na světě. Proč mají Brazilci tak rádi dynamické a rychlé vozy?

„Inklinujeme k rychlosti a závodění obecně. Bez debat vede formule 1 – Emerson Fittipaldi či Ayrton Senna, to jsou jména, která přitahují další a další generace následovníků. Účast v F1 je však někde zcela jinde, než v kamionech. Ty jsou přece jen významně levnější, terénní ještě o něco více než okruhové, takže to vzbuzuje velký zájem."

Při návštěvě českých novinářů v Brazílii v roce 1995 byl všude viditelný obrovský fenomén poté tragicky zahynulého Ayrtona Senny. Přetrvává dodnes?

„Senna byl a bude sportovním symbolem Brazílie. Je to i symbol celosvětový, to, co za svou kariéru ve formuli 1 dokázal, bylo famózní. Ano, na jeho jméno Brazilci nezapomněli a nikdy nezapomenou. Je to pořád fenomén. Samozřejmě, že se i dnes objevují noví jezdci, kteří jsou ve formuli 1 také úspěšní a přispívají tak k ožívování slávy brazilských pilotů obecně."

Řekl jste, že Tatra je lepší než Mercedes, se kterým závodíte v Brazílii. To se poslouchalo skutečně pěkně. Můžete oba vozy porovnat?

„Mercedes, se kterým jezdím, je vyroben v Brazílii. Politika firmy je, že se v Brazílii závodí s vozy vyrobenými v Brazílii. Jsou menší, se sedmilitrovým motorem a o výkonu 400 koní (asi 294 kW). Je to vůz vhodný pro brazilské závody, které jsou rychlejší, na kratších trasách, mají zkrátka jiné požadavky. Auto jim odpovídá. Tatra má kromě výkonnějšího motoru i úžasně odpružení, ideální pro Dakar."

Znáte Afriku i jihoamerický terén, kde se právě příští ročník Dakaru pojede. Jaké odlišnosti očekáváte mezi těmito soutěžemi?

„Rozdíl je v tom, že jihoamerické oblasti jsou bohatší než v Africe a je tam mnoho motoristických fanoušků. Dá se tedy očekávat obrovská účast obyvatel při samotné soutěži. Jako celek mi trasy přijdou velmi podobné. V Andách, v oblasti pouště Atacama, kde jsme čtyři roky před Dakarem trénovali, je to srovnatelné s Mauretánií. V horských a předhorských oblastech And ve výšce 2800 až 3000 metrů mi to zase připomíná Maroko se všemi obtížemi. Lze očekávat kamenné laviny, vyschlá řečiště, tvrdý kamenný povrch. Na jihu Chile, v Patagónii, se zase rozevírá krajina, která umožní jet velkou rychlostí. Bez problémů 150 km v hodině. Věřím tomu, že jihoamerický terén dosáhne stejné slávy a obliby, jako africké etapy Dakaru."

Jak je to s obyvatelstvem, s jeho hustotou podél trasy jihoamerického Dakaru?

„Oblasti jako Atacama či Andy prakticky nejsou obydlené. Je to stejné jako v mauretánské poušti, kde lidé téměř nežijí. Podobné je to v Patagónii. Jezdci se setkají s hodně obydlenými místy vlastně jen v oblasti kolem Buenos Aires."



Jaká bude z Vašeho pohledu nová éra Dakaru v Jižní Americe?

„Věřím, že bude mít po sobě hodně jdoucích ročníků. Jednak proto, že terénem odpovídá tomu, co už jezdci dobře znají z Afriky a také proto, že se bude odehrávat ve stabilních a ekonomicky silných zemích. Příští rok se pojede v Argentině a Chile, ale věřím, že v budoucnosti se rozšíří i do dalších jihoamerických států."

Letošní Dakar byl zrušen kvůli hrozbě teroristických útoků. Nyní se spustila velká debata o olympijských hrách. Měla by podle Vás Čína pořádat tak gigantickou sportovní akci?

„V Brazílii se o olympiádě hodně hovoří, je to významná událost, o které si myslím, že v principu požadajícím zemím prospívá. Otevře je okolnímu světu, přivede turisty a vzbudí obrovský zájem. To je pozitivní. V Číně je ten problém, že autoritářský režim se staví ke svým obyvatelům a území, jež má pod svou kontrolou, velmi zpochybnitelným způsobem. Jsem přesvědčen, že demonstrace, které probíhají, se budou konat ve velkém i během olympijských her a mohou přimět alespoň některé z vládnoucích sil k nějaké sebereflexi. V tomto směru by to mohlo být užitečné."

Cestujete po kontinentech a stále závodíte, jak vzaládáte rodinný život, když jste většinu času pryč?

„Mám manželku, syna a dceru. Je možné mít rodinu, hlavně když je žena chápavá, tolerantní a má tento sport ráda. V Brazílii se jezdí dlouhý závod na

5000 kilometrů a ona byla v prvním ženském týmu. Původně byla úspěšná baletka, dnes je nadšenec do techniky. Byla jednou na návštěvě i v Tatře a v Česku se jí moc líbilo."

V Brazílii je také hezky. Navíc se můžete pochlubit krásnými ženami. Co říkáte na ty české?

„Na to bych šel oklikou a rád bych mluvil nejen o ženách, ale o Čechách jako takových. Byl jsem předtím v Itálii, ve Francii, ve Španělsku, ale musím zcela upřímně říct, že nikde jinde v Evropě jsem necítil tak přirozené, řekl bych brazilské přijetí, jako v České republice. Mám dojem, že Češi jsou Brazilcům něčím velice blízcí. Přístupem k životu a českou radostí, která tady v lidech je. Bohužel váš jazyk je pro mě naprosto nesrozumitelný, což je jakási bariéra. Ale těším se, že na Central Europe Rallye trochu poznám i Rumunsko a Maďarsko."

Jako Brazilci by Vám měl sedět ještě jeden sport. Umíte hrát fotbal?

„Ne. Asi to bude tým, že nejsem od „R“. Jako Romario, Rivaldo, Ronaldo, Ronaldino."

A co Vás ve volném čase baví?

„Mám své koníčky, když přijedeme v zimě do Evropy, tak například celá rodina lyžujeme. V Brazílii to moc nejde. Baví mě i vodní sporty, ale musí v tom nějakou roli hrát motor. Takže vodní lyže, skútry a podobně. Pro radost si dodnes rád zajezdím na motorce po stezkách a pěšinách brazilských hor."

Díky za rozhovor

Čtenářům Truck magazínu. Počítám s vaší podporou našemu česko-brazilskému týmu Tatra při Dakaru 2009 v Argentině a Chile.

AOS LEITORES DA TRUCK MAGAZINE
CONTO COM A TORÇIDA ESPECIAL PARA O
DAKAR 2009 NA ARGENTINA E CHILE COM NOSSA
EQUIPE TRUCK-BRASILEIRA COM TATRA.

André Azevedo