



Na nejstarším automobilu závodu jel nejstarší účastník, téměř osmdesátiletý makléř, Juan Lerdo de Tejada - doma má ještě jednu 300 SLR a 300 SL Cabriolet...jak zvládal 9 hodin za volantem je mi dodnes hádankou

Setkání s Indiánkou a Masarykem

V Cuernavaca jsem fotografoval krásnou katedrálu a zároveň pozoroval, jak ke mně směřuje malá, velmi korpulentní, prošedivělá osoba, vlasy do culíků, snědý, vrásčitý, ale přívětivý obličej – prostě jako Nšo-či od Stříbrného jezera, jen 40 let později... Žena se u mě zastavila a sice lámanou, ale šarmantní češtinou mi sdělila, že když slyší mluvit krajany, tak že si vždy ráda popovídá. Dozvěděl jsem se, že se narodila v Mexiku, otec Čech, v Česku ale nikdy nebyla. A než jsem jí mohl nabídnout zajít na kávu, byla pryč, tak jak to umí jen indiáni.

Další překvapení – nejnoblesnější Avenida v Mexico City se jmenuje Masarykova třída. Jsou na ní všechny renomované a drahé obchody jako v Evropě a restaurace stejné kategorie. V čele tohoto dlouhého bulváru stojí velká socha Tomáše Garrigue Masaryka. Potud vše pěkné a milé, až na mexický pravopis. Veliké okázalé mramorové a mosazné desky označující adresy obchodů a restaurací používají následující varianty: Mazaryk, Masarik, Mazarik a některé i Masaryk. Jeden obchod se ještě nerozhodl.

Carrera del Golfo al Pacifico

Na americkém kontinentě se dnes jezdí spousta veteránských závodů, ale jen málo z nich se může pochlubit tradicí jako Carrera Panamericana nebo Carretera Mexicana. Třetí zajímavý a taktéž velmi náročný závod je Carrera del Golfo al Pacifico (CGP). Zatímco první dva zmíněné jedou opravdoví závodníci, tak CGP je otevřený všem zájemcům s veterány, youngtimery i novějšími auty. Samozřejmě, že jsou ustanoveny skupiny podle stáří aut, jejich výkonnosti, ale i podle počtu válců!

Letošní závod se konal od 8. do 10. února a start byl ve Vera Cruz, odkud je jelo přes

Cuernavaca do cíle v Acapulcu. Trasa vedla doslova přes hory a doly, po silnici, městy, po dálnici i po obecních cestách. Zvláště pikantní zpestření tratě jsou všudypřítomní „ležící policisté“ – bumpy nebo také topes (špaň.), které lze bez nadsázky nazvat zálužným způsobem jak ničit nebo i zrušit auto a přitom snížit plynulost provozu v zájmu snížení rychlosti a vynucení si disciplíny u divokých Mexičanů.

Topes – mexické specifikum

Čím menší město nebo vesnice, tím jsou bumpy vyšší a častější. Mnohdy se vyskytují ve skupinách po 3, 4 ale i šesti za sebou



Maska největšího náčelníka z Palenke, obávaného Pan Kala

s odstupem cca 30 metrů. Kdo si při první konfrontaci s nimi myslel, že je stačí přejet pomalu, tak byl poučen brutální ránou do podvozku, většinou hned dvakrát za sebou. Topes jsou totiž většinou stejně vysoké jako je průměrná světlá výška běžných mexických aut. Ostatní je musejí přejíždět šikmo a zdar takového manévru je často věc náhodná. Další charakteristika topes je jejich strmost. Většina starých konstrukcí má půlkruhový průřez, takže se začínají zvedat kolmo ze silnice. Z některých tří dokonce železobetonové dráty. Čím menší vesnice, tím jsou topes ostřejší – ve velkých městech jsou nové bumpy stavěny méně strmě, ale jsou stejně vysoké. Topes jsou označeny s předstihem desítek metrů – jejich přehlédnutí je vesměs fatální nebo přinejmenším velmi drahé.

Silnice

Dálnice (s mýtným) jsou ve velmi dobrém stavu a je na nich z finančních důvodů jen malý provoz. Paralelní cesty jsou ve špatném stavu a přetížené provozem, vedlejší cesty se doporučuje používat jen ve dne. Mimochodem v noci se nedoporučuje cizincům jezdit vůbec. Silniční spoje jsou ve velkých výškách a stoupají i daleko nad 3000 metrů, aniž by to řidič zpozoroval. Záludné jsou pak na dálkových tratích stavy únavy a z toho vyplývající nehody. Ve městech se jezdí divoce, ale nehody jsme žádné neviděli.

Zápis

Carrera del Golfo al Pacifico má svoje specifická pravidla sepsaná na 30 stranách manuálu a obdrží je každý zájemce. Organizační komise vybírá typy aut a připustí maximálně 60 účastníků. Kdo nevzal



Přísná technická přejímka ve Vera Cruz, náš vůz MB 500 SL v popředí

popis cesty, úkoly navigátora, předepsanou výbavu a doporučenou přípravu vážně a přesto se přihlásil, splakal nad výdělkem. Většina posádek jela závod již poněkoli-káté a jejich přístup byl opravdu profesio-nální. Troje stopky (jedny jsou rezervní), tripmaster nebo/a i terratrip, patří ke stan-dardu – ještě důležitější bylo ale umět je náležitě využít. Helmy s popiskem krevní skupiny, totéž ve velkém provedení pro obě strany auta, hasicí přístroj, sportovní licence a mezinárodní řidičák byly povinné atributy kontrolované na přísné technické přejímce.

Pravidla soutěže

Organizátoři nešetřili ani regulemi, ani personálem a měřících postů bylo během celé rally 103 (sto tři)!

Během nejnáročnějších etap (regulated) je nošení helmy povinností. Již zakrátko jsme přestali helmy snímat z hlavy a za-mezili tak definitivně trestným bodům za nerespektování měnicího se reglementu. Průměrné rychlosti se pohybovaly mezi 65 a 130 km/h. Na první pohled by se zdály nejlehčím úkolem sekvence s nejnižší rychlostí. Opak byl ale pravdou, protože nejtěžší byly opět ony známé bumpery, které rozho-dily kýženou rychlost na stádia prudkých akcelerací a ještě prudšího brzdění. Topes se nedají přejet pomalu, nýbž jen centi-metr po centimetru přepřít, zaručeně bez zhouputí.



Posvátný okrsek Palenke, v areálu je již 550 budov odkryto a pracuje se dál



Pozdější vítězové (Kat. 8 C) Ignacio Rodríguez Ibarra–Héctor Chamlati (Mercedes Benz 450SL-1973) v horách okolo 3500 m n.m. a v těsném závěsu vítěz své kategorie (4 C) Andre Marmissolle–Mario Andre Marmissolle (Alpine modelo A110 z roku 1969)

V horách pak čekalo další překvapení. Zatáčky směrem nahoru se braly vně, po větším rádiu, a auta jedoucí v protisměru se spouštěla z hory po menším průměru. Občasné stádo koz či ovcí jen zvýšilo pozor-nost řidiče a donutilo copilota-navigátora Libora zvednout hlavu z roadbooku, jinak by z přírody moc neměl...

Roadbook

„...to známe,“ řekne si našinec, ale jen proto, že neví, o čem je řeč. Stovky kilo-metrů jsou rozepsány často i po desítkách metrů, bez údajů vlastních jmen obcí, kromě velkých výjimek. Taková jedna výjimka může ve finále zachránit včasný příjezd do cíle puletapy – když se nachází před jmenovitě uvedeným archeologickým muzeem. Kreslené odbočky, popsané na 200 stranách manuálu, se konají podle měřiče kilometrů a ten musí vzdálenosti udávat nejméně na deset metrů přesně. Jednotlivé úseky měly spolehlivě určen předpokládaný čas. Kvalitní aparáty jsou



Dětičky Mario André Marmissolle na taťkově závodní Alpině

naprosto přesné a mezi ně patří Tripmas-ter od Haldy nebo Retrotrip od Brantze. Multifunkční stopky musí mít hlavně veliké číslice. Tyto jednoduché, ale přesné přístroje byly navigátorovi Liborovi neod-myslitelnými pomocníky a bez nich by byl i sebelepší řidič odkázán na poslední místo. Nejobjektivnějším milníkem pro kontrolu vzdálenosti a správnosti navigace byly kilo-metrové kameny podél silnice, ale právě jen tehdy, pokud tam opravdu byly.

Průběh závodu

Hned první den měřila etapa 570 km a končila jako „tranzit stage“ – s cílovým časem téměř na sekundu přesně: 9 hodin 30 minut. Přivítání jsme byli v krásném lesoparkovém hotelovém resortu, hlída-ném ozbrojenci s ukazovátkem na spoušti. Již tak nápadná ostražitost se ještě zvýšila další den na startu druhé etapy, protože



Porsche 911 (1973) vítězů (Kat 6 C), švýcarsko mexické posádky Rolf Gafner–Elisa Villareal de Gafner (nejkrásnější účastnice), parkují v oáze na poušti za jaguáry ze San Antonia Texas

v hotelu očekávali prezidenta Mexika. Kromě měření začátku a dojezdu tzv. tranzitní fáze, která měří vesměs několik desítek kilometrů, se jedou fáze „limitované“ s předepsanou rychlostí, jejíž překročení se trestá body. Další záležitostí je „regulated stage“ s letmo se měnící průměrnou rychlostí, většinou po kilometru a měřenou na vesměs tajných místech. Pozdní příjezd do regulovaného úseku je pro pořadí fatální. Dalším obveselením bylo měření maximální dosažené rychlosti na jednom kilometru s pevným startem, které bylo vypsáno jako nezávislé bodování o rychlostní pohár. Policie někde přihlížela, jinde ani to ne.

Příroda a scenérie se měnily hlavně s nadmořskou výškou. V Mexiku rostou stromy vysoko nad 3000 m. n. m., takže holé svahy byly jen u poušti. Kaktusy všech tvarů, ale hlavně rovné a vysoké jako telegrafní tyče, vroubily silnice ve vnitrozemí. Divoké palmové háje se nacházely v mírném pásmu a bujný prales s téměř absolutní vlhkostí nás čekal v blízkosti moře.

Celá cesta by byla jedna pastva pro oči, kdyby naším cílem nebyla náročná Carrera al Golfo del Pacifico.

Policie

Po všudypřítomné policii jako by se zem slehla. Ale jen jako, protože mocný Automobilový klub a neuvěřitelně rozšířená korupce napomohly všem účastníkům závodu k téměř bezstarostné jízdě na čas. Jako perličku uvedu jen případ účastníků ze San Antonia v Texasu, kteří byli zadrženi během příjezdu z USA na dálnici směrem na Vera Cruz s naměřenou rychlostí daleko přes 200 km/h. O tomto přestupku už ale nikdy nepadlo ani slovo. Na slavnostní ceremoniál v Acapulcu, cíli závodu, byl samozřejmě pozván nejen starosta města, ale i šéf mexické policie, který mimochodem nezabránil tomu, aby mi na této oslavě

pouze pro zvané hosty nebyl ukraden fotoaparát...

V průběhu závodu jsme měli příležitost seznámit se s některými účastníky blíže. Mexičané, které jsme takto poznali, byli velmi srdeční, usměvaví a nápomocní lidé. Slovo dalo slovo, a tak netrvalo dlouho a bylo z toho pozvání. Před střeženým resortem kondominií nám byl prohledán kufr auta, telefonicky zkontrolováno osobní pozvání a vystavena propustka. (Totéž se odehrálo v opačném sledu na konci návštěvy.) Bývalý závodník na původní Carrera Panamericana pan Nacho Rodriguez nás přijal u gigantického soukromého bazénu, pohostil čerstvými kokosy s chilli omáčkou ochucenou čokoládou(!), margheritou a poutavě rozprávěl o svém příteli Jaroslavu Juhanovi, který ve své době na Panamericaně a dalších závodech zanechal se svým porsche dodnes nesmazatelné stopy. Samozřejmě, že přišla řeč i na topes (hrboly napříč vozovkou, známé u nás pod pojmem „retardéry“) – jejich syn právě totálně zničil nový 230 SL, byla tam jedna nerovnost, kterou on ve větší rychlosti přehlédnul. Bylo to krásné odpoledne, avšak pro nás s poněkud podivným nádechem kompletně uzavřeného resortu s ochrankou a plotem chránícím soukromí a bezpečnost obyvatel před okolním chudobným světem.

Škoda, že času bylo pomálu a už jsme spěchali na další pozvání. Podávaly se čerstvé ryby, na které se před pečením prostě ukázalo prstem – hostitelé byli mí přátelé Rolf Gafner, CEO pojišťovny Zürich v Jižní Americe, s manželkou Elisou. S jejich autem jsme závod odstartovali a když se porouchala benzínová pumpa, přistavili nám bleskově auto náhradní!

Varování před kriminalitou a korupcí se nám dostávalo denně. Zákaz jízdy zeleným taxíkem, přeplněným metrem, po jedné noci v noci nechodit po městě atd. Právě

když jsme si stopli červený, oficiální taxík, začala naše apokalypsa. Řidic zablokoval dveře, rozjel se na visuté dálnice městem, daleko od našeho požadovaného směru... zřejmě plánoval zde obvyklý bankomatový lup s pomocí našich kreditních karet, ale nakonec vše dopadlo dobře. Přes den jsme se vozili obrněným volvem pana ředitele. Neprůstředná skla, pěna v pneumatikách a hlavně malý červený knoflíček na palubce udělal značný dojem. V případě ohrožení po jeho stisknutí proudí ze všech podběhů pod tlakem paralyzující plyn. Rolf se jen usmíval: „*Tak to tady je, mají to skoro všichni a mě ještě neunesli.*“

Zbývajících pár dní jsme využili k návštěvě antropologického muzea v Mexico City s ohromujícím bohatstvím vzácných exponátů, vykopávek a historických památek zaslých indiánských kultur – Tolteků, Aztéků a především Mayů na Yucatánu. I tam jsme při policejních a vojenských kontrolách poznali, co znamená zvůle uniformovaných, aniž bychom utrpěli nějakou újmu, kromě ztráty času. Fotka policisty se totiž okamžitě trestá 72 hodinami ve vězení bez soudu – v zemi, kde za jednu večeri lehce utratíte daleko více, než většina obyvatelstva těžce vydělá za celý měsíc.

Jiří W. Pollak, Mexiko



V cíli Acapulcu, copilot Libor, Elisa und Rolf Gafner a autor