

Tomeček pracuje jako oranžový dakarský anděl
Text Prokop Siwek

Tomáš Tomeček strávil posledních dvanáct ledňů v Maroku, Mauritánii a Senegal. V roce 2021 je vše jinak. Africa Eco Race se nekoná, a tak příborský pilot přijal novou výzvu. Kývl na nabídku německého týmu South Racing a se svou závodní Tatro a navigátorem Ladislavem Lálou se vydali okusit terény do Saúdské Arábie. Na místě se k nim připojil mechanik Philipp Rettig a společně pracují jako takoví oranžoví dakarští andělé. Tedy jako rychlá asistence 12 vozítkům kategorie SSV, jež startují pod vlajkou South Racingu. Což je se svými 102 členy zřejmě největší tým letošního Dakar Rally.

Každý den je na korbu Tatro nutné naložit 600 až 800 kg náhradních dílů, nářadí a pneumatik. Při maratónské etapě to bylo ještě o hodně víc, k tomu Tomeček a jeho parťáci brali věci například pro Tomáše Ouředníčka s Davidem Křípalem, kteří se postupem závodu stali jejich dalšími občasnými klienty. **„Učím se jet v klidu a nezávodit. Je to nezvyk, startovat až úplně vzadu,“** komentuje nezvyklou roli Tomáš Tomeček. **„V Africe na trati někoho potkám jen párkrát za etapu, tady jsou pořád kolem nás auta a další nákladáky. Je to něco úplně jiného. Auto se víc boří do písku, v dunách je vysloveně těžkopádné. A výrazně mi stoupla spotřeba. Dřív jsem jezdil za sedmdesát litrů nafty na sto kilometrů, teď je to sto na sto,“** přibližuje Tomeček, který v Saúdské Arábii absolvoje svůj 25. dakarský start. Hned při svém prvním Dakaru v roce 1995 se radoval z vítězství coby navigátor Karla Lopraise. Od té doby vynechal jen jednou kvůli civilní službě a na kontě má mimo jiné tři vítězství v Africa Eco Race, nástupnickém závodě z Evropy do senegalského Dakaru.

Tomečkova Tatra, což je vlastně na závodní auto přestavěný valník, i bez nákladu váží o 600 kg více než současné speciály, které se perou o pozice v top ten. Dohromady ten rozdíl dosahuje skoro jeden a půl tuny a s takto přetíženým kamionem se na žádné závodění nedá pomýšlet. To ani nebylo v plánu, úkolem rychlé asistence je startovat vzadu a postarat se o buginy, kterým nestačila rychlá pomoc posádky kamionu Mathiase Behringera. Ten v barvách South Racingu startuje přímo v závodě a ke svým týmovým kolegům v autech by se měl vždy dostat jako první. Čas se ale měří i Tomečkovi. Po devíti odjetých etapách mu patří celkové 17. místo.

Svůj závod mezi sebou jedou i rychlé asistence s označením T4.3. Mezi ně je zařazeno 12 kamionů a Tomáš Tomeček se téměř po celou dobu suverénně drží v čele. V posledních etapách už pořadatelé ani nestíhají dopočítat celkové časy jeho soupeřům. Žádný z nich totiž nedokončil úplně všechny etapy, natož aby posbíral všechny waypointy, jako Tomeček, Lála a Rettig. A to s výjimkou krátké první etapy dojížděli všechny další speciály v noci. Mnohdy sto i dvě stě kilometrů. Pořadatelé s oblibou na závěr zařazují dunová pole. Jet tohle potmě je nebezpečné i pro zkušené jezdce. A hledat přitom waypointy je snad nemožné. Není divu, že se za Tatru často řadí opoždilé posádky, třeba včetně již zmíněného Ouředníčka, a nechají se vyvést až na asfaltku do bivaku.

Pomoc rychlé asistence nejčastěji spočívá v poskytnutí nářadí nebo náhradních dílů. Někdy si mechanik Philipp Rettig musí nasadit rukavice a pustit se sám do opravy poškozeného can-amu. Což může zabrat klidně hodinu, hodinu a půl. Jindy berou někoho na lano a odtáhnou ho kam je třeba. K tomu je v první řadě nutné, aby fungovala samotná Tatra. Jediný větší problém se zatím ukázal hned v první etapě, kdy se asi hodinu opravovala vyšroubovaná tyč řízení. A v osmé etapě tekl jeden z tlumičů. Jinak je vše v pořádku a česko-německá posádka si stihá i užít krásné kulisy turismem nedotčené pouštní krajiny Saúdského království. A také vysokých dun, které by se podle Tomáše Tomečka daly přirovnat třeba k oblasti Erg Chegaga v Maroku.

Odkaz na stažení fotografií: <https://posilej.cz/zasilka/JujiZQJV#link>