

provizórne upchal, tak pridávam plyn ďalej a nechcem stratiť ani sekundu. Celú riť mám od benzínu, poriadne od neho štípe. Nakoniec smrdiaci doletím do cieľa, tam všetci pozerajú, ako to vyzerám. Ale čas v prvej tridsiatke, tesne za Ivanom Jakešom, ma potešil. Piesok na konci etapy mi vyhovoval, ale oproti ránu teplota zase stúpala. Horúčava mala 40° a z toho rozdielu za jeden deň sme skoro pokapali. Konečne ma jazda bavila, hoci problémy s navigáciou a strach z vysokých rýchlostí zostali.

Ďalšia etapa v Čile nebola opäť zložitá. Iba na jednom mieste všetci blúdili, ale nakoniec niekto cestu našiel a valili sme. Dokonca ani žiadne salto dnes nebolo. Odštartovali sme s Ivanom tesne za sebou a niekoľko krát sa stretli v tesnom závесе na trati. Znovu cesta mierila do hôr a dosť vysoko, no dalo sa ísť rýchlo a aj plynulo. Časovka s dĺžkou takmer 500 kilometrov ubehla rýchlo, pomohli mi technické časti. Lebo na rovinkách nám továrenskí jazdci zmiznú v prachu. Ku koncu som si veril a ešte mierne zrýchlil. Príjazd do cieľa bol nejaký čudný. Bol som síce na 14. mieste a Ivan na 11., ale diváci nám aplaudovali ako diví. Až neskôr vypadlo z Ivana Figuru, že dav miestnych potužil domácou slovenskou pálenkou a za odmenu nám pripravili takéto prevkapanie.

Podklad tvorili väčšinou hlina, no bolo aj trochu piesku a úseky feš-feš. Taký hlboký a jemný prach, úplná hrôza. Iba som držal plyn a modlil sa, nech to niekam nepoložím. Znovu v údoliach vládli horúčavy, v horách sa dýchalo lepšie.

Do šiestej etapy sa mi štartovalo v pohode, hoci časovka mala opäť nad 400 kilometrov. Už som celkovo patrila do top dvadsiatky. Zo začiatku sa znovu striedali hlinité pláne a kamennými a prachovými úsekmi. Na 28. kilometri schovali waitpoint a tam sa dosť blúdilo. Potom všetko pokračovalo ako na masle a predbiehal som jedného jazdca za druhým. Až do okamihu po prekonaní CP2, kde sa aj čerpal benzín. V rýchlej pasáži

bolo na roadbooku okienko, ktoré ukazovalo odbočenie za stĺpom vysokého napätia doľava. Zmätkujúci som pokračoval rovno, a tým sa nejakým spôsobom zmýlili aj skúsení navigátori za mnou. Verhoeven a možno 20 iných jazdcov ma nevedno prečo nasledovalo a ako na iniciátora blbej zachádzky pozerali, ako ich vyvediem späť. Našťastie niekto chybu zistil, ale motali sme sa v kruhu možno štvrt hodiny. Hoci mi navigácia išla čoraz lepšie, chyby boli stále dosť časté. V druhej polovici som motorku položil v rýchlosti na bok. Ako sa kĺzala, tak asi zavadila o kameň, prevrátila sa a niečo odrazilo viečko na chladiči. Rýchlo motorku staviam, chladiacej kvapaliny vyteklo iba málo. Môžem pokračovať, len nesmiem znova padnúť a nechať motorku ležať na boku. Za jazdy občas pozriem na chladič, ale voda nešpliecha von a nemusím zbytočne uberať.

Na konci čakali už pravé povestné duny. Atacama je naozaj úplne zvláštna púšť, s čudnými, obrovskými dunami. Toto ale boli obrovské hory piesku, vysoké stovky metrov. Z poslednej bol zjazd k Pacifiku, strašne dlhý, strmý a prudký. Lopez tam páľil ako šialený, potreboval pred domácim publikom ukázať nejaký výsledok. Novinári ho všade v Čile prenasledovali. Kde hučala kopa fotografov a kameramanov, tam bol určite v strede Chaleco Lopez.



Chaleco Lopez, APRILIA 450



S Ivom Kaštanom padla dohoda, že ma bude vždy v bivaku čakať pri bráne, nech dlho nehľadám našu malinkú dodávku. Ale veľmi sa netrhal a preto vyše pol hodiny unavený krúžim po depe a pozerám, kde auto je. Až po druhom okruhu ho našťvaný nachádzam, toto mi na kľude určite nepridáva. Pokiaľ uvidí v dialke pri bráne kamošov na kamióne, okamžite vyrazí na pitbajku a privedie ich k nám. Výsledkom je hučanie centrál do rána meter od môjho stanu. Nie je dobré miešať motorky a kamióny v bivaku. Nákladiaky štartujú o niekoľko hodín po nás a preto aj dlhšie v noci opravujú. To nás ruší.

Na ranné vstávanie má mechanik Fero nastavený budík. Pre istotu mám aj ja vlastný ale neviem dobre spať. Tak som zo všetkého nabudený a nervózny, že sa prehadzujem v spacáku, každú hodinu budím a kontrolujem, koľko času ešte zostáva. Potom sa nevyspím najlepšie. Naposledy ma toto postihlo pre rokmi, keď som po prvý raz štartoval ako sopliak na nejakom preteku. Tiež stále pohľad na hodiny, len nech, preboha, nezaspím. Na Dakare ide skôr o zodpovednosť. Viem, že moto šport na Slovensku sleduje podrobne málo kto. No Dakar je masová záležitosť. Kombinácia zodpovednosti a rešpektu ma takto oberá o spánok. Na druhej stránke som sa nemusel nejakým spôsobom obávať o výsledok. V prvom rade stála úloha dojazdiť do cieľa a zbierať skúsenosti. Ale aj to ma začalo koncom súťaže zaťažovať. Nechcel som pod tlakom robiť chyby a rozbiť motorku, či seba.

Siedmu etapu pripravili vyslovene rozbíjačskú, pretože po nej nasledoval deň oddychu. Časovka mala rovných 600 kilometrov. No mne vyhovovala, jej endurový charakter mi dosť nahrával. Túto výhodu som chcel zužitkovať. Navigácia nás viedla po obrovských pláňach s púšťnym povrchom. Tie obkolesovali vzdialené hory.

Ale podstatná časť išlo po vyschnutých korytách riek, kde často čakali technicky náročné úseky. Piesok bol iba zo začiatku a hlavne duny kde som po pár kilometroch natrafil na Ivana Jakeša, ktorý stal pri motorke z rozbitými prístrojmi a veľkým monoklom pod okom. Zastavil som pri ňom a opýtal, čo sa stalo a či mu treba pomôcť. V tej dobe už letel poňho záchranný vrtuľník, pretože mal bol nepríjemný a vo veľkej rýchlosti. Našťastie nič vážne sa mu nestalo.

Tak som pokračoval ďalej prejazdom cez ťažké dunové pole. Iba na samom konci opäť obľudná duna a zjazd z nej k pobrežiu. Tu ma postretlo z pekla šťastie. Nevedno ako, ale vyletela mi skrutkovacia zátka na nalievanie oleja na spojkovom kryte. Zrejme niekde pri konci. Na posled-



Ivan Jakeš, KTM 690

