



# Opravovali jsme na Dakaru

JAROMÍR MARTINEC

V minulém vydání AutoEXPERTU jsme poprvé nahlédli do zákulisí česko-brazílského týmu Tomáše Tomečka a Andrého Azeveda, abychom vám, mechanikům, přiblížili zázemí nejtěžší rallye světa právě z pohledu práce mechanika. V prvním dílu jsme „dojeli“ do místa startu, jímž byl podruhé za sebou portugalský Lisabon.

Protože se na start sjíždějí posádky doslova z celého světa, pořadatelé vytvořili v přístavu prostor, kde soutěžící měli klid a prostor pro poslední týmové přípravy. To byl i případ našeho týmu. V Lisabonu se totiž setkala jeho česká a brazilská část. Hlavní náplní posledních dvou dnů před vstupem do závodu tedy bylo především balení technického zázemí pro týmový motocykl do doprovodné tetry Petra Vodáka. A zatímco se nákladový prostor a plechové bedny asistenčního vozu plnily velkým množstvím náhradních dílů, nářadí, rezervních pneumatik (pro zajímavost – špičkový motocykl na Dakaru potřebuje každý den novou přední i zadní pneumatiku a poměrně často se mění i celá kola) a dalšími nezbytnými součástmi výbavy, posádky soutěžních tater využily času pro provedení údržby a také první opravy. Ta byla konečnou ukázkou skvělé logistiky a také zahřívacím testem pro mechaniky. Na voze Andrého Azeveda totiž byla během cesty do Portugalska zjištěna horší funkce jednoho

ze dvou spouštěčů (jako původně vojenská aplikace má závodní tatra standardně dva spouštěče s přepínáním tlačítkem na palubní desce). Bylo proto rozhodnuto jej demontovat a přijít závadě na kloub. Prvotní příčina



1 André Azevedo drží v ruce část spouštěče. Bylo dohodnuto, že zajistíme rezervní díl z republiky.

ukazovala na zkratované vinutí cívky pro vysouvání kotvy. Proto jsme na nic nečekali a „žhavili linky“ do Prahy, kde se v tu dobu připravoval k odletu jeden z blízkých přátel týmu. Během rekordně krátké doby se podařilo ve spolupráci s odborníky ze společnosti Elán car najít správný typ spouštěče, zajistit rezervní cívku a dopravit ji na letiště. Všichni zafungovali skvěle, i když cívka nakonec přímo potřeba nebyla. Zatímco probíhalo telefonické předávání instrukcí, Petr Vodák

zjistil, že cívka není uvnitř zkratovaná, ale že jde o mechanické poškození na povrchu, patrně až po její demontáži, které bude možné opravit. To se také stalo a oba vozy tedy absolvovaly technické přejímky ve stoprocentním technickém stavu.

## PRVNÍ ETAPA - KŘEST OHNĚM

Na Dakaru vždy platilo, že evropské etapy jsou jednoduché, krátké, jedou se „na oko“ pro