



Podpatky na plynu

Lenka Hlavatá by se mohla na první pohled zdát jako zcela běžná talentovaná podnikatelka, která se před lety usadila v Hostivici. S manželem založila úspěšnou poradenskou firmu, vymyslela firmové oscary, což je projekt s názvem Český Goodwill, který již jedenáct let oceňuje české podnikatele, kterých si lidé váží za jejich odpovědný a společností přínosný způsob podnikání a... závodí v rallye. Dokonce se jako pilotka první čistě dámské posádky v Česku a na Slovensku účastnila největšího open závodu dálkové rallye na světě. Tento rozhovor bude jízda.

Podpatky na plynu je váš projekt s příznačným názvem pro dámskou posádku, jejíž jste účastníci. Jak vás to napadlo? A jak jste se vůbec dostala k tomuto, pro ženu dosti neobvyklému koníčku? Kdy vás uchvátila auta?

Název Podpatky na plynu v sobě snoubí skutečnost, že mým běžným, civilním dress codem manažerky jsou podpatky a kostýmek, a fakt, že i jako žena ráda řídím a závodím. První zrnka začala klíčit, když jsem si dělala řidičák na kamion. Na kondiční jízdy jsem jezdila z práce, samozřejmě v podpatcích a instruktor zpočátku kroutil hlavou nad tím, co to mám na nohou. Ovšem jen do té doby, než zjistil, že na hladkou práci se spojkou má obuv nemá (negativní) vliv.

Od útlého dětství jsem se těšila, až budu moct řídit, a cítila jsem, že mi to půjde. K motorsportu samotnému jsem se dostala

až před pár lety. Asi šest roků zpátky se naskytla příležitost pořídit si první vlastní závodní vůz, Mitsubishi Lancer Evo 8 RS, ryzí závodák. Jak se říká, štěstí přejde připraveným.

Na jaře letošního roku jste nastoupila se svou buginou a partnerkou Gabrielou Budínovou na adrenalinový pouštní závod Morocco Desert Challenge. Povězte nám o něm něco víc?

Jedná se o největší open závod v dálkové rallye na světě, tedy po známější Dakar Rallye, na kterou ovšem potřebujete profesionální závodní licenci, největší závod světa, na který můžete i jako „hobík“. V několika aspektech však Morocco Desert Challenge byla daleko náročnější než její slavnější sestra.

Jednalo se zhruba 1600 ostrých závodních kilometrů východním a jižním Marokem

rozdělených do 8 dní (etap) od Atlantiku k Sahaře. Některé etapy byly převážně kamenité, jiné spíš písčité, a všechny byly extrémně prašné. Představte si zapnutou pračku, ve které strávíte v průměru 8 hodin denně a většinou přes prachovou clonu, kterou zanechala auta před vámi, v podstatě nic nevidíte. K tomu 50+ stupňů celsia a rozlehlou panenskou přírodu, ve které nepotkáte živáčka. Bylo to super!

Závod jsme nedokončili, asi na 1200. kilometru jsme měly nehodu a bohužel jsme z technických důvodů nemohly v závodě pokračovat. Rozhodnutí to bylo o to smutnější, že jsme odstupovaly celkově z asi 30. příčky v naší kategorii SSV, kde startovalo přes 100 bugin, a z prvního místa mezi ženami.

Jako žena musíte v této mužské doméně, jakou je rallye, čelit mnoha výzvám...



Předsudků o ženách řidičkách je přece jen mnoho...

Ano, předsudky trpíme všichni. Já si na silnici také kolikrát říkám: „Proboha, to musí být buď žena nebo důchodce...“ a nakonec se ukáže, že auto řídí muž v nejlepších letech, který by to měl, na základě všech předsudků, umět nejlépe... Není to pravda, všechny překážky si vytváříme pouze ve vlastní hlavě.

Na závodech jsem se nikdy nesešla s tím, že by mi někdo řekl, nebo ostentativně dával najevo, že jako žena tam nemám co dělat. Naopak, pořadatelé si cení toho, když převážně mužský rybníček rozčeří ženy a dívky. Vyhlašují dámské poháry, někdy dostanete květinu i jen za účast. Je to pochopitelné, představte si louku plnou bodláků, na které vám najednou vykvete růže. Je to krásné, je to nezvyklé, ale jednoduše zjistíte, že ta růže má stejně ostré trny jako ten bodlák. Pak samozřejmě do hry vstupuje ego, ale ruku na srdce, ta ješitnost není vždycky jen „mužská“.

Co se vám na tomto sportu líbí nejvíce?

Největší kouzlo motorsportu pro mě je uzavřená trať. Tedy určitá míra jistoty, kdy nehrozí, že potkáte auto v protisměru či jiné účastníky provozu. Ovšem neplatí to sto procentně, vždycky musíte koukat a jet s rozmyslem. I přes veškerou snahu organizátorů trať zabezpečit se na to nedá bezhlavě spolehnout a u dálkových rallye už vůbec. Už jsem zažila, že mi přes uzavřenou trať přebíhali neukáznění diváci, v cílové rovince, kde na tachometru máte nějaký 180 km/h, v protisměru vyjelo civilní auto, které nerespektovalo několikanásobné zátarasy, anebo mi před auto z lesa skočila srnka. Ale v principu se dá říct, že v autě na závodní trati soupeříte hlavně sami se sebou a s časem.

Jak se cítíte, když se dostanete za volant a připravujete se na závod? Jak funguje spolupráce se spolujezdcem?

V disciplínách, které jsou párové, je zásadní naprostá důvěra mezi pilotem a navigátorem a nepodceňovat sladování komunikace posádky v kabině závodního stroje. V disciplínách jako například závody do vrchu nebo okruhy, kde je jezdec v kokpitu sám, se můžete soustředit jen sami na sebe. Bezprostředně před startem je důležité vyvážit hladinu adrenalinu a zkoncentrovat se. Být „tady a teď“ a zahnat všechny ostatní myšlenky, co bylo v práci, co mě čeká po skončení závodu, co musím ještě udělat, nechat je venku, mimo kabinu. Když se vám totiž myšlenky rozutečou, snadno třeba promeškáte správný brzdový bod, což může mít i fatální následky, a minimálně vás to stojí čas a správnou rychlost do další pasáže.

S jakými problémy při závodění nejvíce bojujete?

Jak jsem právě zmínila, při závodění samotném už by měl mít pilot takové podmínky, aby se mohl soustředit jen na přítomný okamžik a netříštil pozornost jinnam. Všechna práce - a není jí málo - už je odvedena před závodem, pečlivá příprava eliminuje problémy v závodě. V závodě je hlavní starost o pneumatiky (stav, teplota), které jsou alfou omegou, a obecně o kondici vozidla, které je vystaveno extrémním nárokům. Při závodě moc nejíte, někdy vůbec, důležitý je ale pitný režim. Většinu z toho spotřebujete nebo vypotíte, případně mezi „erzetami“ máte pár minut na to přebytek odložit.





V tomto ohledu vidím pro ženy zásadní nevýhodu, naštěstí asi jedinou. Zatímco pánové si pro malou potřebu najdou místo kdekoli a jednoduše porozepnou kombinézu, pro ženy je to daleko větší problém. Hledání vhodného místa je často oříšek sám o sobě, ale navíc se musím téměř celá vysvléct: helmu, hanse (systém pod bezpečnostní pásy k upevnění helmy, který eliminuje riziko, že si v případě nárazu zlomíte vaz), rozepnout a sundat celou kombinézu, a nakonec nehořlavé spodní prádlo, což je vlastně druhá kombinéza, jenom už naštěstí dvojdílná, takže stačí kalhoty, a pak samozřejmě zase celé obléct a navléct zpátky. I proto je pitný management tolik důležitý.

Jak probíhá příprava a tréninky na závody? A co by měl podle vás správný závodník rallye zvládat?

Já jsem zastáncem komplexní přípravy. Na dálkové rallye, když podáváte vrcholový výkon 6-8 hodin denně 8-13 dní, je to o to důležitější. Nejen fyzická připravenost, ale také mentální. Technická příprava pro případ, že vás na trati potká defekt, aby si posádka dokázala poradit, samozřejmě v závislosti na tom, co za náhradí a náhradní díly veze či může vézt s sebou v závodním stroji. A v neposlední řadě také řídicí příprava, neboť každý kilometr se počítá.

Stejně jako u kteréhokoli jiného sportu je pro sportovní výkon nejdůležitější hlava, s tím souvisí právě ta mentální příprava, o které jsem hovořila. Ale také by každý závodník měl zvládat vysoké dávky stresu, tzn. nemít strach ani v hraniční

situaci, když dojde k nehodě. Ať už je sám účastníkem, nebo pomáhá při nehodě jiné posádce, důležité je zachovat chladnou hlavu, aby řešení bylo rychlé a efektivní. Nepanikařit, když rozhodují vteřiny. Tato schopnost se dá do určité míry natrénovat, ale významnou roli zde hraje genetická výbava.

Já mám to štěstí, a už jsem si to měla příležitost opakovaně ověřit, že tento dar mám. A to je i jeden z důvodů, proč jsem se přidala do hostivické Jednotky sboru dobrovolných hasičů, kde jej můžu nabídnout k pomoci ostatním. Současně nepopírám, že jedním z bonusů naopak pro mě je, že zde můžu jezdit a trénovat s Tatrou (smích).

Dá se říct, že vám jsou vaše podnikatelské dovednosti nápomocny v tomto sportu a naopak?

V mém případě rozhodně. A není to jen o tom, že musíte pevně držet volant (firemní kormidlo) a vědět, kam jedete (míříte). Těch paralel je tam ohromné množství, dalo by se o tom dlouze vyprávět. Svě dvacetileté byznysové a více jak pětileté závodní zkušenosti jsem shrnula do - zatím - hodinové přednášky, kde se věnuji těm nejvýznamnějším poznatkům. Kdo by měl zájem, může pro více informací navštívit náš podpatkový web: HeelsOnWheels.online.

Váš zatím největší úspěch?

Vítězných pohárků jsem již posbírala bezpočet, ale za největší úspěch považuji dubnový Morocco Desert Challenge. Jednak z titulu toho, že jsem měla možnost závodit se světovými hvězdami dálkové rallye, jako jsou otec a syn Van

den Brinkovi, nebo vítěz Dakar Rallye 2023 v kamionech Janus Kasteren, a udělat si orientační benchmark, který pro mě navíc vyšel lépe, než jsem si troufla doufat. A za druhé proto, že to byla taková „odměna“ za 3 roky práce a příprav. Projekt Podpatky na plynu totiž běží de facto od ledna 2020. Samotné závodění většinou bývá až ta pomyslná třeshinka na dortu, zbytek je práce, práce a práce. A v tomto případě to byl doslova maratonský běh.

Co plánujete do budoucna, jaké jsou vaše další ambice v tomto sportu a závodění?

V letošním roce máme za sebou 15 soutěží plus 5 prezentačních víkendů, k tomu trénink jízdy v extrémních podmínkách ve Švédsku, v dunách v Maroku, a ještě dva týdny v Africe v souvislosti se závodem Morocco Desert Challenge. Podle všeho by tomu v příštím roce mělo být nejinak, a už se na to moc těším.

Prozradte, čím jezdíte v civilu a jaká jste řidička v běžném provozu?

V běžném provozu jezdím tím autem, které vyfasuju, nebo které na mě zrovna zbyde. Ať už je to dodávka, pickup, nebo něco „placatějšího“, každé auto má své jméno, svou charakteristickou duši, a podle toho si pak jízdu s ním užívám. Nejčastěji a možná i nejraději jezdím „malým Jardou“. To je naše tréninková Toyota Yaris, samozřejmě červená (smích).

Děkuji za rozhovor a ať vám to dobře jezdí.

Lenka Brychtová,
redaktorka