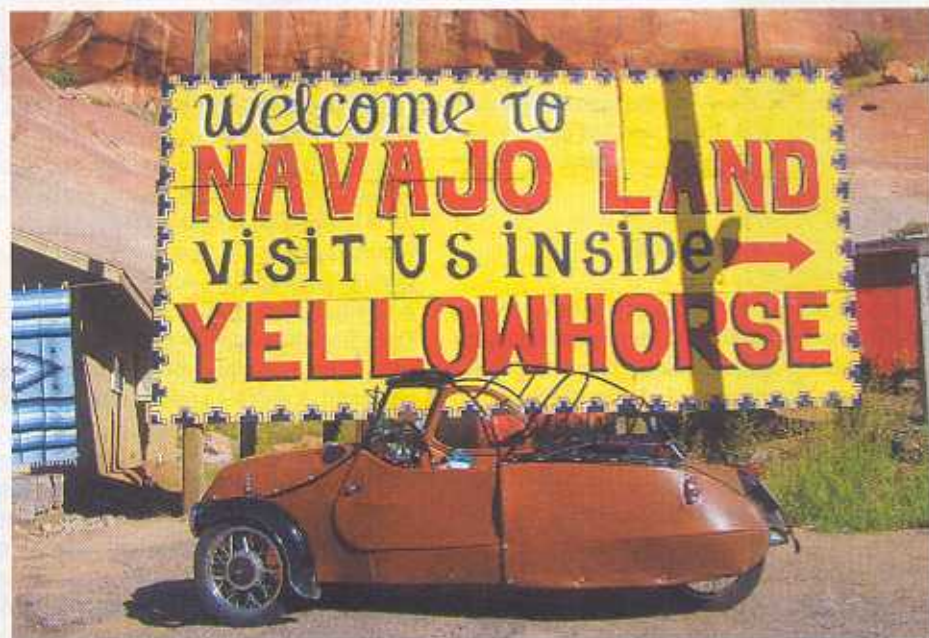


Hadráky na

Jsou vidět
na silnicích
v Nizozemsku,
Německu,
Maďarsku,
Slovensku, ale
i ve Spojených
státech, Kanadě,
Austrálii, na
Novém Zélandu
a kdoví kde ještě.
Fandů plátěných
tříkolek, nebo
taky hadráků či
hadraplánů, je
však nejvíc
v Česku – kolem
čtyř set. Pět z nich
před několika dny
úspěšně dokon-
čilo nevídanou
expedici po legen-
dární americké
Route 66. Před
nimi se to ještě
nikomu na světě
nepodařilo.



Route 66



Neděle 21. září: »Jste první den v Arizoně. Po krátké siestě míříme do území Apačů.« komentuje fotografii Tomáš Jaroň.

Na smlouvenou schůzku v malé dílně v Praze 3 přijel Tomáš Jaroň pozdě, zato stylově – v hadraplánu v černém provedení s reproduktory puštěnými na plné pecky. Bylo to dvacet hodin po jeho návratu z Los Angeles. Moc toho od přiletu nenaspal, a tak jej hudba prý pomáhala udržet ve stavu bdělosti. Když jsme si s ním a s jeho kamarádem Tomášem Hanušem začali povídat, nebylo ani znát, že je unavený a nevyspalý. Až po chvíli, co se párkrát napil nealko piva, několikrát s omluvou zívá. Pak se ale obdivuhodně probral a únava se vytratila.

Triumfující majstrštych

Skupina, která si říká Velorex tým Praha & Lysice, má jen devět členů. To jim ale vůbec nebrání v tom, aby se každý rok vydávali v různém složení na letní čtrnáctidenní expedice po nejrozsáhlejších částech Evropy. Několikrát projeli například Alpy, Francii, byli i na severu v Norsku. Jiní jejich kolegové pak s »tříkolkou« cestovali po své ose až do Tunisu nebo Maroka.

V posledních letech se jim ale další cestování po Evropě zdálo příliš fádní, a tak se rozhodli, že pojedou historickou trasu Route 66, dříve hlavní tepnu spojující americký východ s tichomořským západním pobřežím. Tedy trasu z Chicaga do kalifornského Los Angeles, která měří bez jedné stovky pět tisíc kilometrů. Jak si ověřili, před nimi se to ještě žádnému majiteli velorexu na světě nepodařilo.

»Byl jsem to já a Tomáš Hanuš, kdo s tímhle bláznivým nápadem přišel,« vzpomíná Tomáš Jaroň. »Všechno jsme upekli ve vinném sklípku v Dolních Věstonicích na Moravě v prosinci před třemi lety. Protože se s ostatními kolegy v republice štengrujeme, kdo, kde a jak daleko byl a kolik ujel kilometrů, řekli jsme si, že tenthle majstrštych všechno překoná.«

Vyjma Jaroně a Hanuše měli cestovat ještě Tomáš Klener a manželský pár Věra a Josef Synovcovi. Dohromady pět lidí ve čtyřech velorexech. Dlouho se nerozmýšleli a souhlasili.

»Před cestou bylo nejdůležitější dát stroje do takového pořádku, aby trasu absolvovaly s co nejmenšími problémy,« vypravuje technik mobilních sítí Tomáš Hanuš. »Nejstarší hadraplán byl vyroben před čtyřiačtyřiceti lety, nejmladší má o šest roků méně. Všechny prošly kompletní rekonstrukcí. Poslední stroj byl připraven letos v červnu. Dali jsme si podmínku, že s každým velorexem musíme najet přinejmenším patnáct set kilometrů, abychom odzkoušeli motory. Nic zásadního jsme ale nemuseli vyměňovat. Stroje běžely jako hodinky.«

Na cestu vánočku a utopence

Jak dostat stroje do Spojených států? Pomoc nabídla firma Čechofracht, která ve svém hostivařském terminálu naložila různobarevné »drobečky« první srpnovou středu do přepravního kontejneru. Neobvyklá zásilka, obsahující i kupu nejrozumnějších náhradních dílů, pak putovala vlakem do německého přístavu Bremerhaven a odtud lodí do amerického Norfolku. Tam byl kontejner znovu přeložen na vlak, aby po pětadvaceti dnech doputoval na kolejích do Chicaga. Pět odvážných Čechů dorazilo za svými plátněnými tříkolkami letadlem čtvrtého září.

»Čechoameričan Glenn Bukač, původem od Hradce Králové a velký obdivovatel velorexů, byl prvním člověkem, se kterým jsme se na letišti setkali,« vzpomíná Jaroň. »Odvezl nás do české restaurace Klas. Její majitel, jehož předci pocházejí z Mariánských Lázní, nám na uvítanou připravil guláš, svíčkovou, pečenou husu, řízky... Vůbec jsme si nepřipadali jako v Americe.«

Na druhý den odjeli piloti hadraplánů do cel-

ního skladu, aby si tam vyzvedli stroje. Cestou zpátky budili ve městě pozdvižení. Pokaždé, když zastavili, se s nimi lidé chtěli fotografovat. I restaurace, kde byli tři dny ubytovaní, byla v obležení obdivovatelů plátněných strojů. Nakonec neušli ani pozornosti místních televizních společností.

»Nicnedělán se nám líbilo, ale plán cesty byl neúprosný,« pokračuje Tomáš Jaroň. »V neděli ráno sedmého srpna jsme museli vyrazit. Frank z české restaurace nám na cestu připravil vánočku, třílitrovku utopenců a přibalil čerstvě upečený chléb. Spolu s Glennem Bukačem nás potom doprovázel na prvních osmdesáti mílích Route 66. Když jsme se rozloučili, byli jsme teprve na začátku cesty!«

Dálniční cunami

Známou Route 66, která byla postavena ve dvacátých a třicátých letech minulého století, považují Američané za jeden ze svých symbolů. Dnes ji však nahradily několikaproudé dálnice, a tak není provoz na šestašedesátce nijak extrémní. I proto do její údržby a značení američtí cestáři příliš neinvestují.

»Stará R 66 není v mapách moc značená,« vypravuje Tomáš Jaroň. »Abychom nezbloudili, museli jsme si ještě doma sehnat mapy a itineráře našich předchůdců – motorkářů a cyklistů, kteří se jimi řídili. Bez nich by to nešlo, a stejně tak bychom nemohli vyjet bez GPS, která se nám v pustých končinách Ameriky hodila do slova na každém metru. Na trase byly totiž úseky, po kterých se nedá dost dobře jet, anebo prostě silnice náhle končí.«

O jedné z etap v Oklahomě si Tomáš Hanuš v deníku zapsal: »Sledujeme R 66 po trase, kuč, vedla ve třicátých letech. Je to znát na jejím stavu. V jednom místě silnice končí uzavřeným mostem a my musíme stroje obrátit. Na silnici kromě přejíždějících kojetů přibývají i mrtvé želvy a pásy od

Legenda v číslech

Dvounísné motorové tříkolky s kovovým rámem potaženým koženkou, jejichž historie se začala psát ve 40. letech v České Třebové, se pod názvem Oskar a později Velorex vyráběly v 50. a 60. letech v Solnici v Orlických horách a v Rychnově nad Kněžnou. Pohonnou jednotkou hadráků byly motory pro motocykly ČZ a Jawa. V roce 1971 se na trhu objevily čtyřkolové stroje, ale po dvou letech tato etapa československého automobilového průmyslu nadobro skončila. Celkem se u nás vyrobilo asi 15 300 kusů velorexů. Až polovina roční produkce se také vyvážela – hlavně do Maďarska, Polska, východního Německa a Rumunska.

Dodnes jezdí po českých silnicích asi 400 velorexů, dalších víc než sto jich je v zahraničí. Nejvíce na Slovensku, ale fanoušci si je dovezli například i do Austrálie a na Nový Zéland. Ve Spojených státech mají nadšenci ve sbírkách asi tři desítky strojů. Když si chce zájemce koupit starší ojetý hadraplán, zaplatí za něj kolem padesáti tisíc. Cena nově restaurované plátěné tříkolky nejde zpravidla pod sto tisíc tisíc korun. Oskary z počátku padesátých let jsou ke koupi na trhu jen zřídka. Jejich cena se pohybuje kolem čtvrt milionu korun.

Začíná se výrazně oteplovat. Motory se taví a nám se zapalují lýtky horkým vzduchem proudícím z motorového prostoru průduchy pod sedačkou. Každá pauza na chladnutí motorů je vítána...»

V jiné části deníku zase čteme o cestě Novým Mexikem: »Dbáme ukazatele Route 66 a odbočujeme na vedlejší silnici. Po několika metrech se ale nestačíme divit. Asfaltová silnice se proměnila v takovou prašnou roletu, že jsem se málem netrefil chodidlem na brzdový pedál. Dopadlo to ale dobře, otestovali jsme tlumiče a všichni jsme bezpečně doskákali až do úplného zastavení. Pokračovat ovšem nemůžeme. U cesty je cedule označující soukromý indiánský pozemek. Takže se otáčíme a pereme to po dálnici, naštěstí jen jedenáct mil. Vracíme se na R 66. Silnice se klikatí po lávovém poli. Je na co se dívat i fotografovat.«

Také jízda ve třístakilových hadraplánech po dálnici nebyla pokaždé bezpečnou záležitostí. Vysoké a dlouhé trucky, uhánějící značnou rychlostí, vytvářely při předjíždění nebo míjení velorexů tak silnou tlakovou vlnu, že jezdci hadraplánů měli co dělat, aby udrželi svá tříkolová chrastítka na silnici.

»V situacích, kdy jsme měli staženou střechu a okýnka byla dole, to ještě šlo – vítr profoukl hadráka naskrz a to se dalo vydržet,« popisuje Tomáš Jaroň. »Horší okamžiky přišly, když jsme jeli v dešti a byli utemováni. Třeba ve státě Illinois, kolem Springfieldu, tam hodně přšelo. Kamiony jedoucí v protisměru na nás často ze silnice hodily dvoumetrovou vlnu, která šla přes hadráky jako cunami, a my jsme pár vteřin neviděli vůbec nic.«

Zastávka na hazard

Plán expedice po Route 66 počítal s cestou Chicago – Los Angeles o délce čtyři tisíce devět set kilometrů. Nakonec jich velorexy natočily o čtyři sta víc, protože několikrát záměrně ▶

terasy-unhošť.cz

1000000



INDIVIDUÁLNÍ PROHLÍDKY

ve vzorovém domě: Čt-So od 10,00-18,00

Pro rezervaci prohlídky či více informací, prosíme, kontaktujte nás na:

(420) 724 71 71 71

mkohout@ecm.cz

www.terasy-unhošť.cz

(420) 724 71 71 71

project by ECM

»Známou Route 66, která byla postavena ve dvacátých a třicátých letech minulého století, považují Američané za jeden ze svých symbolů.«



24. září: »Po obědě a pár kilometrech jízdy jsme přejeli řeku Colorado a už nás vítá Kalifornie,« vzpomíná Tomáš Hanuš.

► odbočily z trasy. Výprava se tak dostala například do Los Alamos v Novém Mexiku. Tam je k sobě na ranč pozval Čechoameričan Petr Jandáček, který se chtěl nejenom setkat s krajany, ale současně i pochubit, jak se žije mezi převážně indiánskou populací a atomovými vědci. Dál, v Arizoně, si expedice nenechala ujít návštěvu národního parku Grand Canyon. Když pak jeli do kalifornské pouště, neplánovaně zamířili do nevadského Las Vegas. Jeho návštěvu úsměvně zaznamenal v deníku Tomáš Jaroň:

»Nejsme žádný másla, a tak do pouště přijíždíme dvě hodiny po poledni. Okolní vzduch už má víc než čtyřicet stupňů Celsia a motorům, tedy alespoň tomu mému, se to moc nelíbí. Dohodli jsme se, že se podíváme do Las Vegas. Tříkolky Velorex tak měly šanci, že poprvé v dějinách expedic dobudou baštu nefestí. Po průjezdu hlavní ulicí jsme velorexů odvezli před motel a pak vyrazili pěšky na prohlídku města. Nedalo nám to a po chvilce vstupujeme do jednoho z kasin, které se jmenuje Paříž. Nachází se přímo u nasvícené kopie Eiffelovky a Vítězného oblouku. V obrovské hale se hrají automaty, ruleta za malé peníze a další hazardní hry, u kterých ještě není potřeba smoking. Podléháme atmosféře a se tře-

mi dolary se snažíme rozbit bank jednoho z automatů. Ten je ovšem dobře seřazen. Nic jsme nevyhráli, proto s hazardem končíme. Lidé v hale s tisícovkami mašin však pokračují dál. Je to město ve městě, včetně umělého modrého nebe. O kus dál dokonce kotví bárka na vodě, na které hraje hudba a bohatí turisté tančí. Na internetu jsme se dočetli, že Amerika je ve finanční krizi. O Las Vegas to rozhodně neplatí... Teplota vzduchu ve dvě hodiny nad ránem se drží přes třicet nad nulou. Říká se, že kdo neviděl Las Vegas, neviděl Ameriku. Něco na tom bude.«

Saturnin na poušti

Jak se velorexů blížily k cíli, zvyšovala se teplota nejenom venku, ale i v plátěných strojích. V Mohavské poušti ukazoval teploměr uvnitř kabiny kolem pětáctýřiceti stupňů. Dole u motoru, pod sedadlem, ovšem bylo přinejmenším o deset víc.

»Cesta byla nejvíce únavná v dlouhých rovinatých partiích, kdy jsme viděli dvacet třicet mil před sebe a věděli jsme, že na horizont krajiny dojedeme třeba až za hodinu a půl. Někdy to bylo deprimující,« přiznává Hanuš.

V podobných situacích pomáhala jezdcům muzika, kterou za jízdy poslouchali z přehrávačů.

Každá posádka si pouštěla to své, a když pak někde velorexů společně zastavily, člověk prý měl pocit, jako by stál u kolotoče na matějské pouti. Americká country stihala český folk a rock.

»Tomáš Klener jel celou cestu na Kabáty,« usmívá se Hanuš. »Jaroň na mixy českého popu a já si vystačil se Saturninem. Řízení nás ani tolik neunavovalo, nejhorší bylo celodenní vedro.«

Džentlmenské pravidlo

Route 66 nabídla pěti Čechům hory, pouště a roviny. A také setkání se stovkami Američanů, kteří ve městech, u benzínových pump i motelů obdivně prohlíželi jejich pitoreskní plátěné tříkolky. Nejednou dostali i vážnou nabídku, že jejich hadraplány koupí.

»Popravdě, byli jsme pro ně exoti, proto si nás fotografovali, co jen mohli, nám to ale nevadilo,« říká Jaroň. »Nejčastěji se nás ptali, odkud jsme, co to máme za stroje, na co a jak rychle jezdí. Nejzásadnější otázka Američanů však byla: Jaká je spotřeba? Když jsme jim řekli, že 45 mil na galon, tak z toho byli u vytržení, protože jejich pětilitry sporcují benzinu několikanásobně víc.«

Tomáš Hanuš přidává další postřeh, který mu ve Spojených státech na dlouhé cestě utkvěl v paměti. »Na křižovatkách se neuplatňuje pravidlo pravé ruky, přednost je všude upravena značkami, většinou stopkami. Jenže ty jsou často na všech příjezdech do křižovatky s poznámkou »4 ways« nebo »all ways«. Zpočátku jsme si mysleli, že právě tohle nám bude dělat největší problémy. Princip je to však velmi jednoduchý a účinný. Prostě všechna auta přijíždějící do křižovatky se chovají, jako by dávala přednost. Z křižovatky pak odjíždějí ve stejném pořadí, v jakém do ní přijeli. Je to jakási forma džentlmensství. U nás by něco takového asi neprošlo.«

Napřesrok Normandie

Po jednadvaceti dnech dorazila česká expedice českých velorexů do cíle v Los Angeles. Tříkolová vozítka potažená koženou absolvovala cestu bez doprovodného vozidla i vážnější poruchy. V průměru urazily denně kolem dvě stě padesáti kilometrů, rekordní etapa přesáhla čtyři stovky.

Putování čtyř velorexů po Route 66 přišlo pět Čechů na zhruba osm set tisíc korun. Konečné výdaje ale částečně snížil prodej dvou velorexů americkým sběratelům veteránů. V jednu chvíli to vypadalo, že ve Spojených státech zůstanou všechny čtyři, ale na poslední chvíli si to kupci rozmysleli.

Kam přistí rok? »Už teď vím, že to bude expedice Atlantik 2009, která zamíří do Normandie,« přibližuje Tomáš Jaroň. »Chceme se tam vydat mimo jiné po trase vylodění spojeneckých vojsk za druhé světové války. Dohromady to nebude více než čtyři tisíce kilometrů. Nakonec, budeme pořádkem v Evropě, a to je legrace. Tady se dá všechno poslat nebo dojet vlakem, kdežto ve Spojených státech, kde je mezi pumpami běžná vzdálenost i sto mil a nikde nikdo, to je horší.« ■