

Veronika Havelková

Patří k nejúspěšnějším českým navigátorům, má na svém kontě dva tituly mistra Slovenska, starty v mistrovství Evropy i vítězství v exotické Katarské rallye. Momentálně ale na čas musí rozpis nechat v deskách, připravuje se totiž na novou roli maminky.

Text: Petr Horák **Foto:** Archiv

S: Motorsport je jeden z mála sportů, kde není rozdělení na mužskou a ženskou kategorii. Co vás přivedlo právě do tohoto výrazně chlapeckého prostředí?

Auta mě bavila od malička, protože táta měl autoservis a já se už jako dítě pohybovala mezi auty. Pamatuji si, že dokonce podporoval nějaký menší tým v autokrosu, byli jsme se podívat na závodech, mně to přišlo moc prima a dá se říci, že k motorsportu mě přivedl autokros. Později jsem se dostala k týmu autokrošaře Jana Bartoše, byla to parta moc fajn lidí a mě začalo bavit s nimi jezdit po závodech.

S: Kudy pak vedla vaše cesta až na sedadlo spolujezdce v autě třídy R5, což je na mezinárodní úrovni s výjimkou mistrovství světa nejvyšší třída, v jaké se dá závodit?

Honza Bartoš si jednoho dne řekl, že jej už nebaví jezdit na blátě pořád dokola a že by si chtěl zkusit rallye. Mně věřil, že si na rozdíl od většiny žen nepletu levou a pravou, a protože jsem prý byla nejzodpovědnější, chtěl, abych s ním jela já. *(smích)* Nakonec mu to bohužel zakázali sponzoři, ale já už měla hotovou rallye školu v Sosnové a přišlo mi strašně líto ty peníze za to jen tak vyhodit a nepokračovat v tom. A tak díky jinému autokrošaři, Martinu Svobodovi, jsem se dostala do Fabie R2 k Martinu Vopatřilovi a náš první společný start proběhl na Slovensku.

S: Věděla jste vůbec, do čeho jdete?

Jenom jsem tušila, ale předtím jsem se o to, co obnáší pozice spolujezdce, vůbec nezajímala.

S: Jaké u vás při prvním startu převažovaly pocity? Bála jste se?

Strach tam byl, ale v trochu jiné formě. Jela jsem v tu dobu s pro mě neznámou partou chlapů a cestou na Slovensko jsem tak seděla v autě a říkala si: „Ty jo, vždyť já je vůbec neznám. Proč si sedám do auta k někomu, koho vůbec neznám?“ Ale Martin mi v tom začátku moc pomohl, je velký flegmatik a opravdu moc dobře řídí. Dnes si myslím, že to byl do mého začátku vůbec nejlepší pilot, jakého jsem si mohla přát. Ale strach v autě jsem neměla. Dokonce jsem se ptala, kdy jsou ty chvíle, kdy ho mám popohánět. A oni se se mnou chtěli vsadit, že budu mít co dělat, abych udržela tempo v zatáčkách. Ale já opravdu Martina popoháněla, je to i na on-boardech, a myslím, že mi kluci dodnes dluží večeri. Skončili jsme druzí, porazil nás jen jeden domácí matador, a docela všichni koukali. Já jsem taky koukala. *(smích)*

S: V soutěžním autě jste seděla vedle několika různých pilotů, jak to bylo s přizpůsobováním stylu rozpisu, jeho systému atd.?

Asi jsem měla výhodu v tom, že jsem byla takový nepopsaný list papíru a mohli mi to



Bezpečnou jízdu
roce 2020
přeje ekvádorům
Speedu
Veronika

Druhá tvář Veroniky
– zdravotnický
záchranář. I k tomu
se vlastně dostala
skrze auta.



Spolujezdci, kteří mají zkušenosti s rychlými auty R5, jsou u nás aktuálně nedostatkové zboží.

vysvětlit všechno podle jejich představ. Například to, že se vzdálenosti píší menším písmem než zatáčky, aby se vám to při čtení nepletlo, to vám nikdy nikdo neřekne. Jednou jsem to počítala a seděla jsem vedle asi 11 pilotů. A to mi strašně moc dalo. Každý byl jiný, každý měl jiný styl jízdy a každý od spolujezdce vyžadoval něco jiného. Hodně mi to pomohlo si vytvořit vlastní styl a auto pod sebou lépe cítit.

S: Na konci téhle řady je nyní Vojta Štajf, který už před vámi měl dvě spolujezdkyně. Jak se dostal k vám?

Myslím, že ke mně se dostal ze dvou důvodů: zaprvé jsem měla díky Pavlu Valouškovi tři úspěšné sezony v „er-pětce“, když jsme dvakrát po sobě získali titul absolutního mistra Slovenska. Tam jsme startovali s Fabií R5, Fiestou R5 a dokonce jsme měli od Honzy Dohnala půjčený Focus WRC. „Valda“ se pak ale rozhodl, že půjde do důchodu, a já

zůstala na rok plonková. A zadruhé jsou spolujezdci nedostatkové zboží. Hodně pilotů by vám potvrdilo, že je dnes těžké najít spolujezdce, který jel v „er-pětce“, dokáže si tu rychlost představit a dokáže kvalitně číst.

S: Měla jste někdy chuť se posadit za volant závodního auta?

Vůbec ne! Víím, kde je moje místo. Moc ráda řídím, a co tak lidé říkají, tak neřídím špatně, ale není to na to, abych si troufla jet v závodním autě a mít zodpovědnost za člověka, který sedí vedle mě. Nedokázala bych zahodit takový ten omezovač, vypnout a jet v opravdu závodním tempu.

S: Administrativně to ale není tak, že v závodním autě je jezdec a spolujezdec, je to první a druhý jezdec. V minulosti už se stalo, že jezdec nemohl z nějakého důvodu řídit a musel to za něj vzít spolujezdec. Myslím, že v mistrov-

ství světa takhle rychlostní zkoušku odjel Phil Mills místo Pettera Solberga...

Je to tak. Nám se to také s „Valdou“ stalo. Poslední rok, co jsme spolu jeli, jsem při Rallye Lubeník řídila. Byl to poslední rok, co jsme spolu jeli, a chtěl, abych si vyzkoušela zrychlení v ALS módu. Celkově jsme vyhráli a už jsme jen přejížděli na rampu a do uzavřeného parkoviště. A „Valda“ mi říká: „Pojď řídit, zkusíš si alespoň, jaké to je. Vyzkoušíš ALS mód, tu rychlost. Jenom kousíček.“ A já mu říkala: „Podívej, je mokro, ještě to tu někde ‚zahodím‘. Vůbec, jedeme do cíle.“ Ale přemlouval mě tak dlouho, že jsem se nechala „ukecat“, ALS mód mi zapnul, vydržela jsem to asi 200 metrů a pak jsem to sama vypnula, protože auto bylo jak splašené. Ale nejtípnější na tom bylo, že mi na křižovatce při rozjezdu do mírného kopcečku motor několikrát zhasl a za námi jeli bezpečnostní jezdci, předjeli nás a jeli do cíle, kde čekali. A všechny tam strašně vy-

plašili, že „Valda“ má něco s autem, že mu chcípá a je možné, že vůbec nedojede do cíle. Když jsme přijeli do cíle a vystoupila jsem z místa řidiče, tak se hned všichni ptali, co máme s autem a jestli zvládneme dojet do uzavřeného parkoviště. A já jim povídám: „Kluci, v klidu, to jsem jen řídila já. Auto je v pohodě, to bylo mnou.“ (smích) A s Vojtou Štajfem se nám to stalo při naší první soutěži v Kataru, kde jsme mimochodem vyhráli. Tam jsem musela řídit, když Vojtovi policisté dočasně vzali „papíry“, protože se jim úplně nelíbilo, že jsme nezůstali stát uprostřed křižovatky, ale popojeli jsme nějakých 300 metrů na bezpečnější místo a oni to brali jako urážku.

S: Spolujezdec je v posádce ten, kdo má na starosti všechnu tu administrativu a organizační věci. Závodit v arabských zemích pro vás muselo být celkem náročné, ne?

Neřídím špatně, ale není to na to, abych si troufla jet v závodním autě.

To ano. Moc jsem si tam nevyskakovala. I když například Katar patří k těm benevolentnějším zemím, raději jsem se držela zpátky. Mentalita lidí tam je úplně jiná, stalo se mi například, že mi na rampě někdo vůbec nepodal ruku, někdo ano, ale ani se na mě nepodíval. Sice věděl, že je slušnost mi ruku podat, ale zároveň jsem žena, která tam úplně nepatří. A ohledně organizace, ono to začíná už před startem. Je potřeba dostat auto na místo, ale jsem ráda, že jsem to nemusela řešit, protože bychom tam možná vůbec ne-

startovali. Jen jsem přiletěla na místo a starala se o administrativu, přičemž obrovská opora byl Vojta, který už měl z arabských zemí zkušenosti a mohla jsem se na něj obrátit.

S: Spolujezdec je v posádce ale také mechanik...

(smích) Něco opravit si úplně netroufám, ale zároveň se toho nebojím, vím, co kde je, jak co funguje, a myslím si, že i celkem slyším, když je nějaký problém. Základní věci jako „překlikání“ tlumičů, vyndání rezervy, výměna kola – to si myslím, že zvládám.

S: Piloti často po spolujezdkyních sáhnou, protože jsou lehčí...

To asi není můj případ. (smích) Je to pravda, hmotnost hraje velkou roli. Na druhou stranu je nyní nový předpis, že připadá 160 kg na posádku, a když je spolujezdec extrémně lehký, stejně je potřeba auto dovážet. Ale myslím, že u silných aut, jako jsou „er-pětky“, se to neřeší tolik jako například v Opel Adam Cupu.

S: Měla jste nějaký ženský vzor jako například Fabrizii Pons, která navigovala Michele Mouton, nebo Tinu Thörner?

Tím, že jsem k navigování přišla spíše náhodou a předtím jsem rallye moc nesledovala, tak ani ne. Spíše až potom jsem se koukala po ženách, co navigují, a jak jim to jde. Naprosto úžasná je například Alena Benešová nebo Martina Šlehoferová, každá má svůj osobitý styl. Výborná je Petra Řiháková. Nicméně nešla jsem navigovat s cílem být jako někdo, protože jsem o tom moc nevěděla.

S: Mezi soutěže se řadí i dálkové soutěže. Nedávno skončil Dakar. Chtěla byste si zkusit navigování i v cross country rallye?

Někdy v roce 2012 jsem byla na Intercontinental Rallye, kterou pořádají Češi. Tenkrát to byl takový nízkorozpočtový závod, nicméně velice povedený, a tam jsme jeli po staré trase Dakaru. Byla jsem tam jako organizátor/zdravotník a byla to rovněž obrovská zkušenost, úžasný, nezapomenu na to. A Dakar? Lákalo by mě to, ale kvůli mému stavu (očekávání potomka – pozn. redakce) mi to nebude chvíli umožněno. (smích) Kdyby mě pak někdo požádal, že hledá spolujezdce na Dakar, nebránila bych se tomu.

S: Takže si umíte představit, že lopatou vyhrabáváte auto z písku?

Věřil mi, že si na rozdíl od většiny žen nepletu levou a pravou, a byla jsem nejzodpovědnější.

Umím, protože už jsem to dělala. Mám na to i fotodokumentaci! (smích)

S: Spousta spolujezdců sedí v závodním autě hodně nízko, je to i váš případ?

Je to tak. Jednak se cítím krytá B-sloupkem a jednak se mi lépe cítí auto. Stejně moc nestáhám koukat ven, jen když je rovinka 400–500 metrů nebo ve vracáku se stihnu ujistit, ale jinak to, kde v rozpisu jsem, vnímám spíše přes sedačku díky silám, které na mě působí.

S: Jak v té rychlosti stiháte například dělat změny v rozpisu, které si pilot naktuje při průjezdu „erzetou“?

Blbě. (smích) Jen si udělám v rozpisu puntík a musím si pamatovat, co to znamenalo. Popřípadě se to dá zjistit ze záběrů on-board kamery, když si nejsem jistá. V našem případě to ovšem převážně je dopsat si „bordel“, kde je více nečistot a auto se více sveze.

S: Byl nějaký moment, kdy jste si řekla: „Jo, tak tohle je to, proč to závodění děláme!“?

Hmmm, všechny ty roky s „Valdou“ na Slovensku, protože tam je to také jiný svět, a měla jsem takový ten pocit zadostiučinění, že jsme tam vyhrávali čistou cestou. A pak, když jsem jako žena byla v Kataru, stála na stupních vítězů, mávala českou vlajkou a hrála česká hymna – to byl na-prosto jedinečný zážitek, který ve mně zůstane dlouho.

S: A byl naopak moment, kdy jste si řekla: „A teď toho mám dost a už do toho nikdy nesednu!“?

Před každou soutěží! (smích) Ze začátku je tam trochu stres a zejména, když jsme s Vojtou startovali v mistrovství Evropy. Každá ta země pro mě byla něco úplně jiného. Třeba v Itálii jsme byli zavaleni administrativou navíc a trochu jsem se v tom ztrácela, ale musíme mít vše správně.



Na další věnce a poháry bude muset Veronika nyní na chvíli zapomenout. Po mateřské by se ale ráda na horké sedadlo spolujezdce vrátila.



Úsměv Veroniku zdobí prakticky pořád. Sice připouští, že má před startem soutěže trému, ale bere vše s nadhledem.



Spolu s Pavlem Valouškem jun. zažila Veronika tři skvělé sezony na Slovensku a je pyšná na dva tituly, které spolu získali.



S: Máte nějaký rituál, například při nastupování do auta atd.?

Ne, na tohle mám Vojtu, který je pověřivý a zvládá to za nás za oba. Jediný rituál, který jsem měla s „Valdou“ a mám jej i teď s Vojtou, je, že si potřese rukou před startem rychlostní zkoušky.

S: Máte nějaký závodnický sen, kde byste chtěla startovat, s kým byste chtěla jet, v jakém autě byste chtěla závodit?

Kromě Dakaru už asi moc ne. Měla jsem štěstí na piloty a dá se říci, že jsem si vše splnila. Mám dva tituly, spoustu vítězství, myslím, že své sny mám splněné. A když přestanu být realista, pak bych se chtěla svést v aktuálním voze WRC se Sébastienem Loebem ve Švédské nebo Finské rallye. (smích)

S: Vedle toho, že navigujete, jste také zdravotnický záchranář. Neprolíná se někde to, co vidíte denně na silnicích, s tím, co se může při soutěžích stát?

Ne! Mám to rozdělené, a to proto, že závodní auto je bezpečné. Je postavené tak, aby bylo sníženo riziko zranění posádky. Určitě si všichni vybaví velkou nehodu Otta Tänaka

při Rallye Monte Carlo, kdy auto bylo na „tálku“, ale posádka z auta vylezla nezraněná. A o tom to je. Auto má bezpečnostní rám, skořepinové sedačky a pěti nebo šestibodové pásy, zádržný systém na krk, ať už HANS nebo Hybrid, helmy, nehořlavé materiály, auto je prostě dělané tak, aby se nám pokud možno nic nestalo. Auto v běžném provozu takhle uzpůsobené není, a proto ani v provozu nevyhledávám rychlou jízdu, nemám to ráda a přiznávám, že se bojím.

S: K záchranářství jste se také dostala náhodou?

Vlastně ano. Když jsem si dělala řídicí průkaz, neprošla jsem žádným zdravotnickým kurzem. Pouze jsem dostala seznam otázek, na něž jsem se měla naučit odpovídat. Proto jsem tenkrát poté vyhledala Český červený kříž

a absolvovala jsem pár kurzů, abych věděla, jak na silnici pomáhat. První pomoc mě začala bavit, prahla jsem po dalších a dalších vědomostech, až jsem se dostala k záchranářství. A snažím se to i předávat dál, pod vedením AČR funguje čtvrtým nebo pátým rokem kurz první pomoci pro jezdce a spolujezdce. To mimochodem odstartovala moje nehoda. S Radimem Koutkem jsme měli lehkou nehodu, a když jsem viděla, co tam sanitáci předvádějí a nikdo pořádně neví, co má dělat, řekla jsem si, že by bylo prima, kdybychom bezpečnost ještě trochu zvýšili. AČR v čele s Tomášem Kuncem nám vyšel hodně vstříc a na každé soutěži probíhá hodinový kurz, kam pozveme deset pilotů a spolujezdců, a ti dostávají školení, co dělat, než přijede záchranka.

S: Děkuji za rozhovor.

VERONIKA HAVELKOVÁ

*18. PROSINCE 1986

V sezonách 2015–2017 byla stálou navigátorkou Pavla Valouška jun. a společně se Škodou Fabia R5 získali dva tituly mistra Slovenska. V sezoně 2018 přesešla k Vojtěchu Štajfovi a vedle českých soutěží se představili i ve vybraných podnicích mistrovství Evropy s VW Polo GTI R5. V Rallye Příbram v roce 2014 ovšem navigovala i domácího matadora Emila Trinera. Zasazuje se i za vyšší bezpečnost českých soutěží a je spoluautorkou projektu zdravotnických seminářů pro piloty a spolujezdce v rallye.