

Dakar mě naučil, že se člověk nesmí nikdy vzdávat, říká legenda českého motorsportu Jiří Moskal

6.6.2025 - | Vojenský historický ústav Praha

Na konci května se v areálu Vojenského technického muzea v Lešanech slavnostně zahájila nová sezóna. Jubilejní 30. ročník byl zvláštní nejen díky vysoké účasti, ale hlavně proto, že připomněl 40. výročí československé účasti na legendární Rallye Paříž-Dakar. Mezi známými dakarskými jezdci se objevil Jiří Moskal. Ten patří mezi průkopníky československého motorsportu a je jeden z prvních, kdo reprezentoval naši zemi na prestižní Rallye Paříž-Dakar. Během dlouholeté kariéry získal titul mistra republiky i zasloužilého mistra sportu. Webu VHÚ Praha poskytl krátký rozhovor.

Dneska jsou úplně jiné technologie - GPSky, všechno běží přes satelit, spoustu věcí řídí umělá inteligence. Dá se takový závod vůbec ještě užít tak, jako jste si ho užívali před čtyřiceti lety?

Dneska je to úplně o něčem jiném. Díky podmínkám, které tam mají - ať už jde o asistenci nebo zázemí, které mohou týmy využívat - je to prostě úplně jiný svět. Samozřejmě včetně těch technologií, o kterých jste mluvila. Podle mě je to nesrovnatelné. Obojí má něco do sebe. Tehdy to bylo přece jen trochu víc o dobrodružství, tak jak to původně zamýšlel zakladatel závodu Thierry Sabine. Dneska je to regulérní závodění — už ani neříkám soutěžení, protože dneska je to vlastně čtrnáct jednodenních závodů. Ty špičkové týmy jsou schopné přes noc, nebo ještě během noci, postavit skoro nové auto. Když tam jezdily Kamazy, ty úplně nejsilnější týmy, a dneska si myslím, že třeba i tým Macíků (jezdci) tohle dokáže — do rána málem postaví nové auto. To bylo za našich časů naprosto nepředstavitelné.

Mrzí vás to?

Ne, vůbec mě to nemrzí. Naopak jsem rád, že jsem zažil tu dobu takovou, jaká byla. Tehdy to víc záleželo na jednotlivcích — teda, ne úplně jen na jednotlivcích, ale na těch třech lidech v posádce, když už mluvíme o kamionech, které tam byly. A myslím, že to má i větší váhu. Ale nedá se to moc srovnávat — srovnávat Formuli 1 v osmdesátých letech a Formuli 1 dnes je taky nemožné.

Zažívá posádka během takového závodu i chvíle vnitřního ticha a samoty, kdy je člověk jen sám se svými myšlenkami?

Během dne, během etapy, je to o spolupráci a souhře lidí, na nic jiného není prostor. Za našich časů, když jste dojeli po etapě do bivaku, jste tam měli pár přátel - a celé to bylo v úplně jiných dimenzích přátelství a mezilidských vztahů, než jak to vidím dnes. Tam trocha prostoru pro jiné myšlenky chvílemi byl. Ale berte to jako můj subjektivní názor — současné dění v bivaku jsem nezažil, nebyl jsem tam, takže to nemohu přímo srovnávat.

Nicméně člověk se tam asi i sám o sobě něco naučí. Co vám ten závod dal? A teď nemyslím technickou dovednost — spíš vám jako člověku.

No jo, něco mě to naučilo. Já jsem vždycky zastával názor, že se člověk nemá vzdávat. A právě tohle

bylo na Dakaru podstatné.

Ztratil jste se někdy?

Jo, to jsme samozřejmě bloudili. A ne málo. Těch ztracení bylo hodně. Už ten první rok, když jsme jeli s tou šestsetdvacetšedmičkou, bylo plno situací, kdy jsme zabloudili a najeli spoustu zbytečných kilometrů. Ale nakonec jsme se vždycky našli. Právě i díky tomu, že jsme se nevzdali.

A vybavíte si teď nějaký konkrétní zvuk nebo vůni z Dakaru? Něco, co vám úplně nejvíc utkvělo?

Víte, že úplně ne? Na vůni si vážně nevzpomínám. Popravdě řečeno, tam ani není moc vegetace, takže vlastně ani moc není, co by vonělo. Ale obecně se mi tam líbilo. Ty podmínky, jaké tam panovaly, mi nijak nevadily — možná bych řekl, že mi i vyhovovaly. Nejsem člověk, kterému by dělalo problém teplo. Navíc v tomhle prostředí se člověk vlastně moc nepotí, protože tamní vlhkost je kolem čtyř procent. A ten prach, který vás tak jako přirozeně celý pokryje — ať chcete, nebo nechcete — ten se o zbytek postará. Takže vlastně nemáte pocit, že jste upocený nebo ulepený. Jste prostě špinavý nebo zaprášený tak nějak přirozeně. A my jsme teda byli dost často špinaví, protože jsme dost makali. Ale to nevadilo, s tím jsme tam šli a chtěli jsme závod dojet.

Měl jste s sebou nějakou technickou vychytávku, o které jste věděl, že ji ostatní třeba nemají? Něco, co vám opravdu pomáhalo?

Ne, vůbec ne. Dneska se jako vychytávka zpětně hodnotí třeba šlapadla v Tatrách, ale ani to nebyl úplně tatrovácký vynález. To už přece používal Rommel za druhé světové války — Pouštní liška, jak se mu říkalo. Takže ani to nebyla úplná novinka. Byla to možná novinka pro spoustu lidí tady u nás, ale pro někoho, kdo se aspoň trochu zajímal, tak bylo jasné, že to není nějaký nový objev. Nechci tím nijak ubírat zásluhu Tatře, ale je to zkrátka tak.

Dakar vás proslavil, jak jste se vlastně na toto slavné rallye dostal?

Je to trochu paradox — moje jméno se dostalo do širšího povědomí právě díky Dakaru. Ale přitom Dakar tvoří tak maximálně čtvrtinu mé kariéry. Řekl bych, že předtím jsem byl vlastně mnohem úspěšnější.

Přibližně patnáct let jsem jezdil takzvaná „malá auta“ a z toho asi deset nebo jedenáct sezón ve formulích. Byl jsem mistr republiky, ve formulích jsem vyhrál Pohár míru a přátelství, což bylo takové neoficiální mistrovství východní Evropy. Dnes by se to dalo přirovnat k tomu, co třeba Sasové nebo obecně lidé z bývalé NDR označují jako Formule 1 Ost – východní Formule 1. A tu jsem vyhrál.

Za výsledky v těchto kategoriích jsem získal titul mistr sportu. A až za Dakar jsem později dostal titul zasloužilý mistr sportu – ale to bylo, řekněme, trochu „organizační“, aby i kluci, se kterými jsme tehdy jeli, mohli dostat oficiální ocenění „mistr sportu“.

Pomohlo vám, že jste už předtím jezdil s malými auty a vyhrával? Přeci jen za komunismu nebylo úplně jednoduché jezdit o zahraničí...

Řeknu to úplně na rovinu. Když jsme potom jezdili Dakar, a později i tři roky tahače, často jsme jezdili i do zahraničí. Někteří lidé nám to možná měli za zlé, ale nebyli jsme v tom sami – spousta jiných sportovců taky jezdila ven. Moje manželka hrála volejbal a byla dokonce na dvou olympiádách, a s volejbalem taky cestovali do zahraničí. Nebylo to tak, že bychom byli nějak výjimeční nebo museli něco speciálního dělat, abychom mohli vycestovat.

Nikdy jsem nebyl v žádné straně, a myslím, že jsem byl možná jediný z našich posádek, kdo nikdy do žádné partaje nevstoupil. Ale asi to bylo tím, že jsem měl za sebou nějaké sportovní výsledky, takže jsem to zkrátka nepotřeboval.

Věděl jste už jako malý kluk, že jednou budete jezdit závody?

Ne, vůbec ne. Já jsem původně chtěl být veterinář, zajímala mě zvířata a podobné věci. Až když jsem se po odvolání nedostal na vysokou školu do Brna, rozhodl jsem se jít na vojnu – na vlastní žádost. Velitel vojenské správy na mě tehdy koukal jako zjara, protože mě znal – jeho synové byli moji vrstevníci, jeden o rok výš, druhý o rok níž, a bydleli o tři ulice vedle nás.

Říkal mi tehdy něco v tom smyslu, že si to představuju jak Hurvínek válku. Ale nakonec mi vyhověl. A tak jsem asi 8. října, což bylo osm dní po běžném termínu nástupu, šel na doplnění stavu do Karlových Varů. Tam jsem se seznámil se dvěma mazáky – jeden byl shodou okolností z Jablonce, jmenoval se Pepa Světlý, a druhý z Karlových Varů, Ruda Chlad. Ruda měl tehdy otce, který byl poslanec České národní rady, a sám se později stal také poslancem a náčelníkem Horské služby. Oba to byli nadšenci do aut, úplní blázni.

Mně bohužel měsíc po maturitě zemřel tatínek. Zůstala mi po něm „stará“ Octavia – ještě ta s „křidýlkama“. Když jsme se z vojny vrátili, já předčasně, Pepa v řádném termínu, začali jsme přes zimu tu Octavii dávat dohromady na nějaké mototuristické soutěže. A tak jsme začali. Postupně se to vyvinulo – a třeba Ruda Chlad byl pak několikanásobný mistr republiky v automobilových soutěžích, já v těch rychlostních. A jo, jsem na to pyšný.

Podívejte se, jak to celý den ve Vojenském technickém muzeu Lešany vypadalo:

<https://www.vhu.cz/jubilejni-sezona-ve-vtm-lesany-zahajena-vzpominkou-na-ceskoslovenske-uspechy-v-rallye-pariz-dakar-prislo-na-12-tisic-fandu-poustni-rallye-i-vojenske-historie/>

<https://www.vhu.cz/dakar-me-naucil-ze-se-clovek-nesmi-nikdy-vzdavat-rika-legenda-ceskeho-motorsportu-jiri-moskal>