



FRANTIŠEK DYKAST senior

narozen 21. září 1937 v Praze, motokárový závodník (1962—1979) a jezdec formule Easter (1978—1981); mistr republiky v motokárách v letech 1972 a 1976, stříbrný v letech 1970, 1971, 1973 a 1974; vítěz Poháru míru a přátelství v letech 1973 a 1975; několikanásobný vítěz Poháru míru a přátelství v sestavě družstva

Sedí v hotelovém pokoji. Otec se synem. Stejně pomalá gesta, stejný výraz obličeje, stejná slova a hlavy plné motokár. Hledají v nich odpověď na otázku: **jak to udělat, aby kára zase dojžděla do cíle?** Jeden recept je příliš drahý, druhý příliš náročný. Pořídit zahraniční motor nebo vyplatit ten náš?

Před více než dvaceti lety měl otec úplně jiné starosti. Určitě nepatřil mezi jezdce, posedlé závodnickou vášní od malička. Až v učení se pořádně svezl na motocyklu. Zároveň zjistil, že si i začínající soustružník může leccos sám vyrobit. Kdyby se den co den zavíral nad svým strojem v dílně... O životě však měl dlouho úplně odlišné představy.

Mnohem víc ho táhla muzika. Ještě za tátova života chodil do houslí, potom hrál na klarinet a saxofon. Na vojně se dostal do dobré kapely, po návratu domů do nejlepšího amatérského orchestru na Rakovnicku. Foukal, co mu dech stačil. A nikde ani stopa po benzínu.

Silněji zavoněl až v pětadvaceti letech. Tehdy poprvé uviděl závody motokár

a hned se rozhodl postavit doma stejné vozítko. Mělo sice čtyři kola, ale závodit se na něm vůbec nedalo. Počáteční nadšení tím značně ochladlo, ovšem zanedlouho se do stavby káry pustil znovu a s mnohem větší vervou.

Vždyť právě nutnost postavit si stroj vlastníma rukama ho na mladém sportu nejvíc přitahovala. Objevil motokáry ještě v plenkách, tvůrčí fantazii se meze nekladly. Připadal si už jako zručný řemeslník a také „koumák“ ze záliby. Tak smělé pocity si mohl dovolit, protože na ně měl doklad. Ocenění aktivního zlepšovatele od ministerstva lesního a vodního hospodářství.

Snad proto šel na stavbu motokáry „od lesa“. Čerpal především ze zkušeností, získaných opravami motorových pil. Zpočátku ani nemyslel na výsledky, větší uspokojení cítil při výrobě motokáry a při pěkném svezení. Až když začal vyhrávat, popadla ho pravá závodnická vášeň.

František Dykast se stal pro mnohé jezdce vzorem v pečlivé přípravě na závody. Přitom dílenským zpracováním strojů se nemohl rovnat některým soupe-

Strom a jablko

Jedno staré přísloví vypráví o jablku, které nepadlo daleko od stromu. Pokud je ze známé a šlechtěné odrůdy, všichni kolem si myslí, že bude mít stejně lahodnou chuť. Přitom často se svým hodnocením ani nepočkají, až dozraje... Ale v životě je stejně všechno jinak. Nestáčí spadnout. Bez vlastního přičinění, bez pile a houževnatosti, se nikdo nikam nedokutálí. Musí sám dřít, postavit se na vlastní nohy a ke stromu se jen dívat pro radu a inspiraci, pro pomoc v těžkých začátcích. Takhle platí přísloví o stromu a jablku i ve sportu.

Tým, kteří měli mnohem lepší podmínky při jejich výrobě. Všechno dělal doma na koleně, a tak si nemohl dovolit jen skočit do káry a závodit. Neustále si ověřoval vlastní práci zkušebními jízdami.

Přestože bydlel kousek od Prahy, cítil se ve svém boji příliš osamocený. V odborné literatuře tehdy ještě žádné informace objevit nemohl a pro radu si neměl kam dojet... A tak se stal samoukem ve všem všudy. Především se chtěl naučit perfektně řídit, protože až potom mohl vylepšovat jízdní vlastnosti. Motokára vyžaduje úplně jiný styl než auto, svezení se vlastně vůbec nedá srovnávat. Naopak je to už něco jiného, zkušenosti z motokáry se mohou v autě náramně hodit. Důkaz podávají někteří jezdci formule 1. Například Emerson Fittipaldi se svezl na motokárách ještě dnes a řada předních závodníků s nimi začínala. **Stačí připomenout výsledky mistrovství světa motokárové formule K — titul získal Ricardo Patrese (1974), stříbrné medaile Eddie Cheever (1974) a Elio de Angelis (1975), bronzovou Ronnie Peterson (1966).**

Právě technika ovládání stroje se nakonec stala největší předností Františka Dykasta. Při četných otázkách vždy zdůrazňoval, že trochu talentu určitě měl, ale především se musel hodně učit. Díky tomu dokázal vítězit i nad soupeři s vyšším výkonem motoru. Po skončení závodu někteří jezdci jen nechápavě kroutili hlavou, kde všude měl odvahu podržet plyn o něco déle. Nebylo v tom žádné riziko, ale spíše jistota s neochvějnou přesností. Vždycky řadil i brzdil na stejném místě, jako kdyby viděl na trati namalovanou čáru. Takový cit pro možnosti motoru a jízdní vlastnosti motokáry se nedá natrénovat!

Přibližně deset let po uspořádání prvních motokárových závodů v Československu se vypsalo také mistrovství republiky. V úvodních dvou ročnících si nejlépe vedl Lubomír Bedřich a hned za jeho zády se umístil František Dykast. Až dořetice se dočkal vytouženého krůčku ze stříbrného na zlatý stupínek — stal se mistrem Československa.

Během svého působení v domácím šampionátu dosáhl obdivuhodné bilance. V prvních devíti ročnících obsadil dvě první, čtyři druhá, jedno čtvrté a dvě pátá místa. Kromě toho třikrát za sebou zvítězil v neoficiálním mistrovství.

Rok 1970 byl velkým mezníkem v historii našeho motokárového sportu. Zároveň s vypsáním prvního mistrovství republiky se čs. reprezentanti poprvé zúčastnili Poháru míru a přátelství. V sestavě družstva, které bojovalo v polském Koszalinu, byl také František Dykast. Dlouhé roky patřil k nejlepším jezdci v socialistických zemích. A nejceněnější odměnou za cílevědomou a houževnatou práci byla pohárová vítězství v letech 1973 a 1975. Přes řadu vynikajících úspěchů však rozhodně nebyl 'dítkem štěstěny'. Často podlehl svým soupeřům právě v rozhodujícím boji o titul, i když je třeba předtím pravidelně porážel. Nic to však nezměnilo na tom, že se natrvalo zapsal mezi největší osobnosti historie československého motokárového sportu.

Protože věnoval téměř všechny volný čas motokáram, musel si ho mezi nimi v dílně hledat také syn František. Nezapomíná však zdůraznit, že mu to nijak nevadilo! První maličkou káru dostal už ve čtyřech letech a tehdy také poprvé vyjel na závodní tratě! Zatím jen k ukázkovým jízdám před zahájením závodu nebo o přestávkách, ale nevinná hra postupně přerůstala v touhu závodit.

Od deseti let František Dykast junior okoukal třídu do 50 cm³, protože dobře věděl, že právě do ní nejrychleji doroste. A ve čtrnácti se konečně dočkal prvního opravdového závodu. Při premiéře hned dosáhl nejrychlejšího tréninkového času, ale motor tempo nevydržel.

Na druhou sezónu má zatím nejkrásnější zážitky. Vyhrál všechny závody krajského přeboru i Českého poháru, v patnácti se stal králem padesátek. Možná tenkrát přišla drobná taktická chyba, když v téhle třídě zůstal ještě další dva roky. Zároveň zkusil pár závodů ve třídě do 125 cm³ a musel si zvykat na úplně odlišný pocit rychlosti. V sedmnácti letech se blýskl na jarním soustředění juniorů, díky tomu byl dosazený jako náhradník mistrovství ČSR i ČSSR, a tak jel všechno od kraje až po federální šampionát. Vzhledem k velkému počtu závodů znamenal rok 1981 zatím největší skok ve výkonnosti. Od následující sezóny došlo k rozdělení na dvě třídy a František Dykast junior zatím čeká na výraznější úspěchy ve třídě C-2.

Protože otci doslova vytrhl motokáru z ruky, spolu se na trati nestřetli. Ale František Dykast senior se ještě nechtěl rozloučit s volantem. Lákala ho formule a rychlost opravdového závodního auta.

Motivovala ho spíše zvědavost, rozhodně si nepředstavoval, že mezi naší špičkou formule Easter udělá díru do světa. Motokáry jsou sice vynikající průpravou, ale jezdec musí přejít na auta včas a s dobrým zázemím. František Dykast si zpočátku plně neuvědomil právě ten pokročilý věk, a tak se nakonec s našimi okruhy loučil s lehkým srdcem.

Syn zdědil všechno — motokáru, kombinézu i basu s nářadím... K výsledkům však musel dojet každý sám. I když seděl za volantem od čtyř let, moc a moc se učil. Našli si asfaltový plácek, otec ukázal i poradil a syn potom jezdil. K dědictví navíc musel přidat velký kus práce. Vyrůstal v dílně a otec ho bryz 'zapráhl'. Převlekl ho do motokárového řemesla na syna, aby alespoň doma prošel praxí. Jako absolvent strojní průmyslovky si umí leccos nakreslit, ale zase nemá takové zkušenosti se stroji.

Splácet zatím mohl svým jediným bohatstvím — volným časem. Obětoval ho plně ve prospěch motokár. Když kluci jezdili na zábavu nebo na koupaliště, zavíral se v dílně a pipal se s károu, která ho už zdaleka nevozí ke zlatým věncům. Zvykl si na ně příliš brzy ve třídě padesátek, od té doby si užije víc dřiny než úspěchů. V přípravě nepodceňoval ani fyzickou kondici. Byl zvyklý zajezdit si i v týdně, pravidelně chodil do posilovny a mezi kulturisty. A loni na podzim odešel do základní vojenské služby. S přáním najít pochopení velitele, neztratit kontakt a udržet si výkonnost. Protože po návratu míří výš, až mezi domácí špičku.

„Syn rozhodně není génus v dílně nebo mimořádně talentovaný jezdec. Přilíš rychle se dostal nahoru a potom přišla pochopitelně stagnace. Úroveň mistrov-

ství republiky šla v posledních sezónách neuvěřitelně rychle vzhůru, všichni přední jezdci používají zahraniční techniku. František má určitě předpoklady dostat se výš ve výsledkových listinách, ale musí přidat ještě víc práce a úsilí,“ říká kritický otec.

Snad při těch slovech vzpomíná na vlastní systematickosti v přípravě, na pevnou vůli a houževnatou citlivost. Tyto důležité vlastnosti nebyly jen ozdobou, ale dovedly ho k řadě významných úspěchů. Všechny je musel vydívat. Pravda, teď se situace dost změnila nástupem zahraniční techniky. „Zpočátku jsem chtěl syna vést k tomu, aby se o sebe postaral sám. Nedělal jsem pro něho nic mimořádného. Až letos v Písku, když se nám sypal jeden motor za druhým, jsem se zase pořádně rozhlédl kolem sebe. Teď budu muset opět zapnout všechny síly a dělat jako dřív. Jinak se dnes motokáry jezdit nedají!“

František Dykast senior začínal s motokárami před dvaadvaceti lety. Za tu dobu se nejvíc změnila pneumatiky, které jsou téměř čtyřikrát širší a umožňují mnohem rychlejší průjezdy zatáčkami. Technický pokrok jde kupředu mílovými kroky, vynutil si dokonalejší rámy i kvalitnější motory. Už nestačí dělat doma na koleně.

František Dykast junior začínal s motokárami teprve nedávno. Zažil už radost i zklamání, ale stále patří k nejmladším jezdci a kariéru má teprve před sebou. Zatím pomýšlí na osmé místo v republice, potom na vyježděnost a zkušenosti, potom... Jablko nespadlo daleko od stromu. Sedl do motokáry po otci. A pokud v ní najde také otcovy vlastnosti, třeba se může dočkat i jeho úspěchů.

Petr DUFEK
Foto autor

FRANTIŠEK DYKAST junior

narozen 6. února 1964 v Rakovníku, motokárový jezdec Motocar klubu Praha, vítěz Českého poháru ve třídě 50 cm³ v roce 1979

