

6 hodin na Letné

Šestihodinovka v Praze 2011

Hned v úvodu je třeba napsat, že pro pochopení a případný úspěch v tomhle závodě je nezbytně nutné odcestovat v čase tak o 30 let zpátky, a to myslím zcela vážně. Netýká se to jen stavu autodráhy, ale také organizace závodu a způsobu myšlení jeho pořadatelů.

1. Proč jsem to jel

Kdysi dávno v pravěku, tím myslím roky 1993 až 1995, jsem se pokoušel o úspěch v tomhle závodě spolu s Továrníkem, ale na lepší než 4. místo to nedalo. Tehdy jsme nedovedli pochopit, proč to tak je, zejména když pracujeme s takřka neomezeným rozpočtem a velkou sumou zkušeností. Tentokrát jsem ten závod jel jen z toho důvodu, že jsem měl volný termín a chtěl jsem něco si něco zajet, kde bych se potkal s trochu jiným složením osazenstva než na Cahoze nebo Hondě. Chyběl mi parták, z těch několika oslovených část neměla čas a zbytek si tůkal na čelo. Zavola jsem tedy Kulovkovi a ten mi přidělil Vaška Pospíchala - jak se ukázalo později, byl to základ úspěchu.

2. Fáze přípravy

Protože jsem hned na začátku přípravy udělal tu chybu, že jsem se důkladně nevyptal na to, jaká že tam funguje technika a jaké jsou zavedené rituály, použil jsem vlastní zkušenost a odhad a všechno bylo od začátku špatně. V reálu se projevilo neustálým nedostatkem času během závodu - to, co jsem v klidu mohl udělat doma, jsem narychlo dorážel na místě.

Jediné, co se ukázalo být z přípravy užitečné, byly zaběhané uhlíky. Závod se totiž jede s motorem Proslot 16 D, kde kolektor má menší průměr než u X-12, ta hodnota je asi 4,3 mm a tím pádem nestačí zabrousit uhlíky na diamantu, protože ten má průměr větší. Protože jsem doma ten Proslot před závodem neměl, šel jsem na to tak, že jsem na staré kotvě X-12 stočil kolektor kam až to šlo, tedy na těch 4,3 mm a nechal jsem na takové kotvě uhlíky zaběhat. Dále, chtěl jsem jet kombinaci středního dílu šasi JK 25 se samostatnými bočnicemi z JK 11, abych eliminoval možnost deformace spojených bočnic u JK 25. Chtěl jsem totiž jet krátké šasi, ale správná volba je kompletní JK 11.

Kolečka jsem zvolil Alpha Piranha treated na disku CA d = 11 mm, ty nejtvrdí, co jsem v lednici měl - špatně, z těch běžně dostupných byla správná volba Alpha Wonder medium na co nejmenším disku. Jako karoserii jsem zvolil Peugeot od BPA - nepoužitelné s ohledem na volbu podvozku JK 11, nakonec jsme jeli Mercedes, který také vyrábí BPA, ale pro Vlada Okáliho - stačily dva.

Tenhle vývoj na místě stojí spoustu času, ale to by nevadilo, lze nastavit noc z pátku

na sobotu - zase špatně, protože páni pořadatelé vám motory, zakoupené v mém případě v 19,00 hod v pátek ve 22,00 seberou a jdou domů. Tedy vyvíjet můžete, dráha je dál puštěná, ale chybí pohon. K těm zakoupeným motorům - bylo povolené udělat nuty do domečků, vyměnit uhlíky a perka, dát šunty, zaletovat ložisko u pastorku a svrchu zalepit magnety. Měli jsme ty motory tři a za ty tři hodiny jsem je stačil připravit a zaběhat, ale nic víc. Když člověk ty motory upravuje a jdou mu rukama, nevěří, že by něco takového mohlo těch 6 hodin vydržet, ale ono kupodivu vydrží.

Za velmi důležité považuji mazat ložiska jak v motoru, tak na ose - vše je třecí a tedy citlivé na mazání. Používali jsme olej CASTROL 5W-40 do motorů aut s přídatkem jakéhosi aditiva od Tomáše Marka a funguje to neuvěřitelně dobře.

Tedy v sobotu ráno jsme motory zase dostali zpět, vybral jsem jeden, ne ale ten nejlepší, ale ten nejméně špatný (to myslím vážně), zase ve velkém časovém presu jsme auto dodělali a letěli na přejímku. Přejímka je zde institut sám o sobě, přes definovaný časový horizont se nepřetáhne ani o sekundu, pevně věřím, že by následovalo vyloučení ze závodu. Tahle zásada je zcela proti mému způsobu uvažování. Myslím si totiž, že smyslem závodění je se BAVIT, nikoliv dělat si PAKÁRNU NAVZÁJEM.

Šokovalo mě to už také s ohledem na to, že bezprostředně po ukončení přejímky pořadatelé vyhlásili půlhodinovou přestávku, asi aby relaxovali po té dřině s převzetím sedmi aut. To je další věc - pokud mi na osmiproudé dráze přijede na závod sedm posádek, budu k nim velmi, ale opravdu velmi tolerantní a zdvořilý, protože by se mi snadno mohlo stát, že na dalším ročníku se sejdou už jenom pořadatelé. Ale budiž, zapomněl jsem odcouvat v čase o oněch 30 let, kdy těch posádek bylo násobně víc a tyhle postupy ze strany pořadatelů byly akceptovatelné.

Něco ke dráze - jedním slovem skanzen, zakonzervovaná minulost ze druhé poloviny 20. století, s jedinou výjimkou - dráhu řídí počítač. Celkový design celé té místnosti a dráhy, to je obraz mého dětství a mládí, kdy jsem s Mabuchi 26 a podvozkem vyřezaným lupenkovou pilkou z fosforbronzového plechu ukradeného v Kolbence začínal. Nic se nezměnilo, jen slzu v oku zamáčkout...

Po odjeté kvalifikaci a semifinále jsme byli pátí a nevypadalo to na žádný zázračný výsledek. S autem jsem byl nespokojený, stále mě chyběla tak jedna až dvě hodiny na doladění, abych mohl říci, že už je opravdu hotovo. Už si ten časový sled přesně nepamatuji, ale zase nám auto sebrali a nedalo se na něm dělat. Jednu chvíli už jsem byl tak nasraný, že jsem zvažoval, že to zabalím a pojedu domů, ale protože to je závod týmů a Vašek by zůstal sám, vydržel jsem.

3. Závod

V neděli jsme tedy nastoupili do finále. V sobotu večer se nám podařilo z teamu Kulovka/Seifert vyžmuntat jedna kola - ta naprosto správná, jakási kola původně na G7 na velkém hliníkovém disku, nikdo nevěděl výrobce. Požádal jsem později Ladu

Horkého na jiných závodech o názor, co že by to mohlo být a snad že něco od ALPHY, ale ani on to jistě nevěděl. Auto na jich jede tak, že prvních cca 15 kol se musí s autem nakládat velmi opatrně, než se ta kola zahřejí, ale pak je to palba. Protože hliníkový disk nepruží, gumy s ohledem na velký průměr disku je pomálu a dráha je hrbatá, auto silně rachotí, takže člověk snadno propadne panice, že něčím dře o dráhu, ale to je normální vedlejší efekt při použití těchto kol. Z výchozí světlosti cca 1,2 mm jsme na koncovou cca 0,4-0,5 mm jeli pět rozjížděk, zbytek jsme dojeli na jedné ALPHA Wonder medium na disku Cahova 11 mm.

Do závodu jsme použili převod 10/37 a stačily nám dva, stejně tak kastle. Podle informace od Vaška je nutné použít i určitý druh kartáčků, přes velkou snahu se mi nepodařilo zjistit výrobce. Důležité bylo, že je Vašek dokázal obstarat, já je v kufru neměl.

Naprostο nejduležitější byla správná volba taktiky, kterou určil Václav. Zkušenost místních je následující: je třeba pokud možno zvítězit v semifinále nebo být druhý, protože pak se do finále nastupuje z červené, respektive bílé, což jsou drážky, na kterých se najede nejvíce kol a je důležité mít na nich ještě čerstvé, nerozbité auto, aby se tento předpoklad podařilo naplnit. Naopak, závodit nelze na černé a fialové, zde je potřeba jet velmi rozumně a psychicky ustát klesající prognózu na monitoru - pokusy o zrychlení přinesou jen ztrátu.

Náš výsledek z kvalifikace do tohoto schématu příliš nezapadal, nicméně bylo to tak, že Vašek jel bílou a červenou s autem, které bylo stále ještě funkční a nerozbité, a dojížděl fialovou a černou, na které jsme končili. Já jel to ostatní. Vedlejším produktem tohoto schématu je to, že jsme se nestřídali po drážce, ale po dvou drážkách, tedy každý jel 2 x 45 + 1 minuta (ta minuta je pauza mezi jízdami). A to je docela dlouho, takže jsem místy (opravdu) trpěl - od strnulého stání bolela mě záda a měl jsem žízeň jak trám. Místní to znají a žízeň eliminují tím, že mají za sebou lahev s pitím - já neměl nic a když bylo nejhůř, řekl jsem si komusi (myslím, že to byl Kulovka) a sprostě jsem mu obsah lahve vyžahl.

Po celý průběh závodu jsem měl v hlavě úplně vymeteno - už na startu jsem byl hodně unavený, byl jsem totiž v sobotu večer se ženou v divadle a pak na návštěvě u známých, takže do postele jsem se dostal až asi v jednu v noci. Z pátku na sobotu to bylo se spaním stejně špatné a už jsem to na sobě pociťoval. Kupodivu ta vymetená hlava byla přínosem, nevymýšlel jsem žádné strategie, nepřemýšlel jsem, co na autě může odejít a jak to rychle spravit, jen jsem jel rovně dopředu a jedině, co jsem si hlídal, byly kreše (krásný český jazykový novotvar). Ty jsou na téhle dráze obzvlášť ničující s ohledem na to, jak je dráha krátká a jak rychle se do místa vypadnutí dostanou ostatní auta. Uplatnila se zde dovednost získaná z ježdění na Kingu, totiž jezdit také ušima, tedy poslouchat, odkud přišla rána a včas na to reagovat.

Václav jel jako domácí velice dobře, má zásady z ježdění na této dráze dávno zažité a výsledkem bylo to, že jsme se po celou dobu závodu do žádné velké rány nenamotali a auto netrpělo žádnými neduhy. V první polovině závodu jsme ani zdaleka nebyli nejrychlejší, dominovali Hensl/Vojtík a Kulovka/ Seifert. Dopředu jsme se postupně dostávali právně onou pravidelností bez nutnosti oprav a výměn, možná

i poklesem výkonu soupeřů - je to dobrý pocit, když v pravidelných intervalech předjíždíte Tondu Vojtíka, a to je nějaká hvězda !!!

Velice napínavý byl z mého pohledu konec závodu, kdy na černé Václav dokazoval svou psychickou odolnost vůči klesající prognóze. Já jsem v té době nasazoval a seděl jsem tak, že před očima jsem měl obraz projektoru. Neustále jsem přepočítával náš výsledek podle klesající prognózy a stále mi vycházelo, že to nevyjde a prohrajeme. Pak se pár minut před koncem prognóza ustálila a vydržela až do konce stabilní, takže jsme nakonec vyhráli o 6 kol, což je s ohledem na délku závodu a najetá kola něco jako myší pšouk.

Náhle jsme tedy byli slavní, ale já byl spíš rád, že to mám za sebou a v hlavě mi rezonovala mantra...domů, ET, domů... Měl jsem sice takový podprahový pocit, že z našeho vítězství jsou místní poněkud rozpačití, přece jenom nebyli jsme favority a pro vítězství si přece přijeli jiní, ale vítězi mají právo mít to na háku. Teprve později, když jsem si listoval v kronice závodu, mi došlo, mezi jaké legendy že jsme se to zařadili a do jaké historie náhle patříme - byl to 43. ročník, obrovská tradice.

Roman Kalhous
červen 2012