

Dobývání Švédska Čechy

aneb

reportáž o jedné výpravě na jedno mistrovství světa

Vrcholem závodění v jakémkoliv odvětví je v současné době zcela jistě mistrovství světa. A bude tomu tak ještě dlouho, zřejmě do doby, než se začnou organizovat kosmické závody, mistrovství Marsu, mezigalaktické poháry a celkové vesmírné mistrovství světa. Proto je častým snem mnoha snílků se takové akce alespoň jednou za život zúčastnit.

Naše kroky s ohledem na modelářskou specializaci směřovaly k mistrovství světa dráhových modelů lexanových kategorií organizovaných pod záštitou ISRA (International Slot Racing Association). Vybrali jsme si lokalitu relativně blízkou a kategorii, kterou známe a nestojí hromady peněz. Konkrétně švédské Malmö a Production 24.

Zrealizovat cestu na mistrovství světa to není jako sebrat se a vyrazit na Hondu do Nové Paky. Myšlenka vznikla přesně jeden rok, jeden měsíc (a asi i jeden den) před odjezdem. Na strakonické Grand Prix v roce 2011 totiž přišel Kulovka s nápadem, že by jel s někým na mistrovství světa, a co já na to. Dlouho jsem se tak dobře nezasmál. Důvodem je prý snaha nalézt někoho, kdo mu to nezkaží. Tak to jsem se smál ještě více a ještě déle.

Nicméně nabídka ve mně od toho dne hlodala a i díky několika dalším rozpravám na toto téma jsem na akci souhlasně kývnul. Podmínky jsme si dohodly hned na začátku. Jedeme závodit, ale pokud nezískáme titul, hromadná týmová sebevražda se konat nebude a ačkoliv jedeme na závody, pojmeme to trochu jako výlet do ciziny. A kdyby to jeden druhému trochu zkazil, cestou domů spolu budou v autě mluvit. Musím zpětně konstatovat, že co se dohodlo, to do písmene po celou cestu platilo.

To vše se odehrálo 3.9.2011 a ve dnech následujících. A dne 4.10.2012 v časných ranních hodinách vyrazil z Prahy černý vůz Škoda Superb. Jirka s Kubou vepředu (řídili, sledovali cestu a restartovali navigaci), já s Kulovkou vzadu (kecali, spali a mobilovali). Cesta bez problémů, naštěstí Jirka nechtěl volant svého miláčka nikomu ani na chvíli půjčit. Jen před Sassnitzem se navigace pletla trochu víc a posílala nás do nedávno sklizených polí, což jsme poslušně učinili a využili otáčení na louce k přemístění dalších plechovek Plzně z kufru do rukou posádky na zadních sedadlech.

Několik týdnů před odjezdem jsme bouřlivě diskutovali o tom, zda je třeba mít lístky na trajekt koupené dopředu či zda je lepší jet bez nich. Pro nákup dopředu hovořila jistota místa a lepší cena, ale báli jsme se možných dopravních komplikací cestou, kdy lístek by propadl. Protože nebyl jistý ani čas odjezdu z Malmö zpět (netušili jsme, jak na čas se v neděli skončí), nechtěli jsme kupovat ani pětidenní lístek. Diskutovali jsme tak dlouho, až nám server sdělil, že lístky dopředu koupit nejdou a cena bude s ohledem na blízký den odjezdu vyšší.

Po příjezdu do přístavu jsme zjistili, že naše obavy z toho, že neseženeme v říjnu místo na trajektu, byly asi zbytečné. Půl hodiny před naloděním stálo na molu asi pět aut, z toho jedno naše. Foukalo, pršelo, prostě ideální čas na výlet do Švédska. Deprese vzniklé z otázek ve stylu "co tady vlastně děláme", "proč nesedíme v teple pěkně v Čechách", nás donutily jít si prohlédnout nabídku Duty Free Shopu na nábřeží. V návaznosti na jisté drobné zdravotní komplikace, které v té době v Čechách činila konzumace rumu a vodky z Likérky Drak, jsme se vybavili skandinávskou vodkou, ginem a hlavně skvělou mintou. Zázračné severské mátové pití s obsahem alkoholu 35% (zvolil jsem já) nebo dokonce 50% (zvolil Kulovka, protože cenově to bylo stejné jako mých 35% a zředit se to dá vždycky) mi dodnes cestu připomíná.

Trajekt proběhl bez obtíží. Spíše bych měl napsat bez větších obtíží, protože kýžené místo na ležení jsme nenašli a trávit téměř čtyři hodiny spaním v sedě na tvrdé židli nebylo nic příjemného. Někteří z nás nešetřili a koupili si normální dobrou kávu v restauraci. Ale byli mezi námi i tací, kterým 4 eura za velikánskou kávu a zákusek k tomu přišlo jako velmi předražené a zvolili kafe za euro z automatu na chodbě vedle WC. Obsah tekutiny v malém hnědém plastovém kalíšku za 25,- Kč okusili postupně všichni a nebyl nikdo, kdo by to označil jinak než "velmi hnusné". Nicméně i tak jsem nabyl další cestovatelskou zkušenost.

Na příjezdu do Švédska měl trajekt drobné zpoždění, ale co na tom, času jsme měli víc než dost. Zato benzínu v nádrži už tolik nebylo a rychlým použitím kalkulačky v mobilu jsme zjistili, že nedoplněním paliva v Německu jsme prodělali. Ale Superb s rozvážným Jirkou za volantem dokáže jezdit velmi střízlivě, takže těch pár kapek nám vydrželo na každodenní popojždění na trase hotel - dráha - supermarket a až v den odjezdu jsme se odhodlali zajet pro celých 5 litrů paliva za šílené peníze.

Nejprve jsme zamířili na hotel. V návaznosti na cenovou úroveň švédských hotelových řetězců a s přihlédnutím k našim potřebám (mít střechu nad hlavou asi tak od půlnoci do sedmi ráno), jsme usoudili, že Hotel Formule 1 je adekvátní. Každá dvojice si vzala samostatný třílůžkový pokoj, abychom měli dost místa a komfortu. Jaké bylo naše překvapení, když jsme pokoj otevřeli. Jeden i se svojí taškou vstoupil a aby mohl vejít i druhý člen týmu, musel první z pokoje vystoupit či alespoň odložit tašku pryč z podlahy. Nevím, kolika čtverečnými metry disponuje cela pro dva vězně ve Stockholmu, ale zcela jistě je větší než byl náš pokoj. Podobně prostorné jako náš pokoj bylo místo na parkování před budovou. Když přijelo pět aut, bylo hlavní parkoviště plné. Na boční parkoviště se vešla auta dvě a tak většinou náš Superb parkoval na trávě těsně přimáčkнутý k obrovskému kaštanu. Jirkovi jsme shodně tvrdili, že v říjnu kaštánky ze stromů rozhodně nepadají.

foto F1

Okamžikem příjezdu na dráhu jsme se ujistili, že navigace nelhala a my jsme dojeli správně. Nicméně přišel také šok. Dráha se zdála mnohem menší a klikatější, než jsme si ji z fotografií na Internetu představovali. Zatačka střídala zatačku, snad ani jedna rovinka nebyla rovná, v jednom místě tři pruhy dráhy nad sebou, prostě překvapení. A navíc ti, kteří na dráhu přijeli asi tak s dvoutýdenním náskokem (což byli téměř všichni), vypadali, že dráhu

zvládají levou zadní a se zavřenýma očima. Našli jsme si krásné místo v zadní místnosti s bratry z Ukrajiny a dali se do práce. Kontrola škod způsobených transportem neodhalila výraznější problém.

foto vstup, dráha, depo

Protože jsme jeli jen jednu kategorii a zároveň jsme odmítli stát se novými členy klubu z Malmö, byl náš trénink výrazněji kratší než trénink většiny ostatních. Proto jsme mohli větší část pátku strávit návštěvou města, jenž se ale vlivem hustého deště, který se spustil právě v okamžiku, kdy jsme se rozhodli opustit dráhu, omezila na návštěvu městského muzea. Nicméně stálo to zato. Tak krásné muzeum jsme dlouho nenavštívili. Uvnitř byl vojenský tryskový letoun s možností vyzkoušet si místo v kokpitu, plno dopravních prostředků nejrozmanitějšího stáří a počtu kol a v neposlední řadě i vojenská ponorka řady U3 s možností návštěvy vnitřního prostoru. Úžasné.

Více o ponorce zde: <http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Museer--utställningar/Malmo-Museer/Sprak/In-English/Submarine-U3.html>

Veškeré expozice muzea lze dohledat zde:

<http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Museer--utställningar/Malmo-Museer/Sprak/In-English/>

foto ponorka a další

Kromě dětského koutku a větrné autodráhy nás ještě zaujala expozice živých i vycpaných zvířat, ve které někteří nedůvěřiví členové nevěřili starším a zkušenějším borcům, že ten vycpanej čtyřmetrový krab fakt je v životní velikosti. Škoda, že jsme se nevsadili alespoň o pivo. Další atrakcí byl aktivní vulkán s padacím stropem, jehož si ne všichni, kteří si jej vyzkoušeli, povšimli. Ale alespoň se na rozdíl od jiných nepolekali. Blížil se čas večere i konce zaplaceného parkování, proto jsme muzeum opustili a vydali se zpět na dráhu. Pizza z nedaleké taliánské restaurace zahнала hlad a zbytky českého piva uhasily žízeň. Den to byl pěkný, nicméně na to, že jsem přijel na své první mistrovství světa, jsem měl pocit, že na dráze jsem toho moc nenajezdil.

foto krab a další

Sobota byl první RACE DAY. U losování motorů, kol a kastlí jsem nebyl, neboť jsem se snažil naučit se alespoň základní průjezd dráhou. Kulovka však celou proceduru zvládl sám a dorazil se sáčkem ne nepodobným take-away menu od McDonald's. To naše mělo číslo 16 a zahrnovalo klasiku. Odlepující se gumy z disků, dvě karoserie s takovou vrstvou barvy, že jedna plechovka spreje od Tamyie rozhodně ABCD paintingu na tým nestačila. A potom motor. Většina týmů si již v tréningu jeden motor zakoupila, byli i tací, co si koupili hned motory tři. My jsme to záměrně neudělali, abychom nebyli překvapeni předpokládaným nesouladem toho vylosovaného s tréningovým. Dobře jsme udělali, protože Proslot kotva v

RedFox obalu není žádný hi-tech a hodí se tak třeba jen na vítězství v Pražském poháru. Sestavením motoru s podvozkem byl pověřen Kulovka, já důkladně lepil obtisky na karoserii. Bylo zřejmé, že i detaily mohou šampionát rozhodnout. Závodní auto jsme cíleně poslali na dráhu až v druhé části sobotního tréninku a spíše jen pro ujištění se, že jede dopředu.

foto balíček ABCD a pracování na modelu

Přes drobné jazykové problémy jednoho z nás na přejímce jsem i já nakonec pochopil, že z modelu je nejprve třeba sundat karoserii (aby se technická komise ujistila, že jsme dovnitř nenabíli dvanáctimagnet z ES24) a teprve potom jej zkompletovat a odevzdat na měření. Prošli jsme na poprvé. Myslím, že to bylo tím, že si ani jeden ze čtyř komisařů nevezl brýle. Možná si je nechali doma omylem nebo nás nepovažovali za tak důležité, aby si autíčko lépe oměřili.

foto přejímka

Potom dlouhé čekání na start. Před tím přišlo na řadu ještě slavnostní zahájení, které se moc neodlišovalo od projevů mužů v černých oblecích na pražských závodech. Vedle přivítání došlo i na upřesnění pravidel od Andy Wassermana (v překl. Vodníka Andyho), který jako obvykle závod řídil. Směs mikrofonu a jeho amerického přízvuku nebyla vždy ku prospěchu projevu, nicméně musím se přiznat, že se skutečně jedná o člověka velké autority, a to nejen vzhledem k velikosti jeho osoby. Byl jsem svědkem několika momentů, kdy buď úmyslně či vlivem jazykové neznalosti někteří nedodrželi jeho pokyn. To, co následovalo, se dá přirovnat ke směsi hromů, blesků a dalších přírodních sil. Veřejnou komunikaci běžně začínal vykřiknutím slova YOU, tedy TY, a namířením prstu ve stylu střelby z pistole. Moc diskutovat se s ním nedalo, ale o to lépe a hladčeji závody probíhaly.

foto Andy

Potěšující ale bylo velmi chutné občerstvení, které bylo vzápětí pro ty, kteří projev vydrželi, naservírováno. K jídlu chlebičky s herinkem a s krevetami, k pití cola, carlsberg, fanta a voda. Protože neměli pivo, tak jsem si dal colu. Ale tato část závodu byla převážně hodnocena palcem nahoru. I podle fotografií je zřejmé, že občerstvení se většině Čechů evidentně zalíbilo.

foto kulovka + jen černoška

A hurá na kvalifikaci. Závodní atmosféra byla v ten moment úžasná. 59 týmů znamená 118 závodníků plus nějaký ten doprovod. Státní vlajky vlály u stropu a každý se snažil předvést se v co nejlepším světle. Ale ne každý závodník takový tlak vydrží a osoby slabší povahy jednou i vícekrát v rámci svých 30 kvalifikačních sekund vypadly z drážky. No co, to se stává i v lepších rodinách.

Kvalifikaci vyhrál tým Castricone/Santarelli ze země špaget, druzí byli Horký/Reček ze země piva a krásných žen. Skandinávci Akesson/Strand třetí a teprve za nimi favorité Trigilio/Landrud. Pořadí Čechů bylo následující: Flaisig/Žemlička 5., Krčil/Karlík 6., Vanacek/Kulovany 23., Hojer/Hojer 27., Štrunc/Štrunc 36. Musíme zmínit i poločeské týmy Vojtík/Cleave 21. a Polič/Brommesson 26. Dle mého slušné na tak malou zemi. Gustavsson a Ax dostali penalizaci za nenasazování v lapu, jinak se nic zajímavého nedělo.

V H skupině jsme žádné zastoupení neměli, tak jen ve stručnosti sdělím, že ji vyhrál tým Gustavsson/Ax nájezdem 554 kol. Ze jmen mě ještě zaujal druhý tým ve skupině, v němž závodil člověk jménem Nikita Nikitin. Jeho rodiče zjevně měli velký smysl pro humor.

Skupina G byla opět bez českého zastoupení, nicméně za naše blízké lze považovat Thomase Tranturu a Stephana Buchsbauma, kteří skončili třetí s nájezdem 526 kol. Skupinu vyhrál tým Willis/Kimenev s nájezdem 545 kol.

Skupinu F vyhráli Ukrajinci Kuropyi/Valeriy, nicméně příjmení druhého mělo být Plyuta. Valeriy je skutečně typické křestní jméno. Nájezd 557 kol stačil potom na 28. místo.

Český vstup do soutěže zaznamenal tým Štrunc/Štrunc ve skupině E. Nicméně hned v první jízdě ztratili tak 10 kol přelomením hřídele a bohužel bylo po nadějích. Ale i tak hezký nájezd 490 kol, kterým nakonec oba splnili svůj cíl, neskončil na konci startovního pole. Skupinu vyhráli Lotyšši Spicis/Taurins s nájezdem 577 kol.

Ve skupině D se potkali lidé běžně jezdící českou Grand Prix, konkrétně Hojer, Hojer, Vanacek, Kulovany, Polič, Bruyninx a Vanginderhuysen. Před startem se tyto osoby krátce setkaly a řekly si, že není jejich cílem navzájem si zničit závod a v případě potřeby budou při předjíždění pokud možno kooperovat. Tak se také stalo, nicméně skupinu nevyhrál nikdo z nás. Domácí Švéd Elfström a téměř domácí Dán Noltensmejer dokázali, že trénink ani ostatní přípravu nezanedbali a ujeli za hodinu čistého času rovných 600 kol. Celkově to bylo 10. místo, což je na jezdce s pořadovým číslem 96 na světě velmi slušný result. Druhý byl Thomas s G. Woodwardem s nájezdem 586 kol. Jen s drobným zaváháním na černé jezdil Bruyninx s Theem (příjmení opět nenapíšu), tak skončili zaslouženě třetí. Jeden z týmu Vaněček/Kulovaný poslal ve třetí jízdě model třikrát do stromu tunelu a po posledním průletu tunelem se model nerozjel. Mechanik Kulovka auto porovnal, spočítal chybějící zuby šikmého převodu Cahozy (co někdy vydrží i celý závod) a když se jeho počty zastavili na číslici dva, rozhodl, že mám jet dál. Ztráta nakonec činila asi 8 kol, plus zajímavý zvuk a nervy až do konce osmé jízdy, zda převod vydrží. Vydržel. I to bereme jako poučení z mistrovství: Pokud ze šikmého převodu Cahozy 42 zubů odeberete dva zuby proti sobě (nikoliv za sebou), je model schopen jet. Jen rozjezdy v problematických místech mohou působit jisté komplikace. No, to jen tak na okraj.

Celkem jsme tedy najeli 576 kol a skončili celkově 22. Přesně 8 kol, které jsme vlivem opravy ztratili, nám chybělo na 18., resp. 19. místo, které jsme si dali před závodem jako cíl k poražení. Důvody tohoto cíle na žádost vysvětlí Roman Kalhous.

Za námi ve skupině Hojeři, kteří také stáli a opravovali (565 kol), potom Standa Polič (545 kol) a Lotyšši, kteří (pro nás asi naštěstí) od třetí jízdy nejeli (129 kol).

Protože všichni ostatní Češi jeli skupinu A, ve skupinách C a B jsme žádné zastoupení neměli. Skupinu C vyhráli Poločeši Vojtik/Cleave (607 kol). V B skupině proběhl do poslední sekundy napínavý závod mezi zemským týmem Dolzhansky/Zhabanov a mimozemským týmem Fyhr/Nabokins. Vyhráli lidé, ale jen o 17 dílků (lidé: 616,67, mimozemšťané: 616,50). Sledovat zejména Fyhra při pilotáži či bezprostředně po ní je zážitek. Myslím, že jsem patřil mezi několik málo šťastlivců, kteří na mistrovství viděli, jak Matti projevily naplno své emoce. Poté, kdy se mu v poslední jízdě nepodařilo Rusy předjet, se podíval na monitor, krátce pohnul jedním svalem v obličeji a tiše pronesl "hmm".

A konečně skupina A. Těžko říci, koho nebylo možné z této skupiny považovat za favority. Všech osm jízd nabídlo napínavý závod až do konce. Následní vítězové Castricone/Santarelli v žádné části neujeli o "parník", ale až na výjimky způsobené pilotáží Horkého, vždy o chlup vedli. Náš "A" team Horký/Reček jezdil stále druhý a stále jsme doufali, že se vedoucím mohlo něco stát a naši by vyhráli. Skutečně se ke konci něco stalo, ale bohužel to, že dosud třetí tým Gugu/Texeria se rozjel do nebývalé rychlosti, posledních třech jízdách najel vždy 80 kol a Jarda Reček dal "jen" 80, 79 a 78. O druhé místo naši přišli skutečně v posledních sekundách závodu, kdy najeli 631,23 oproti 631,71. Ale i tak skvělý výsledek, co by za něj jiní dali. Vítězové přitom najeli o více jak tři kola víc.

Čtvrtí skončili docela nevýrazní Gustafson/Nordgren, o nichž jsem dlouho ani netušil, že v A skupině závodí. Pátí další Češi Flaisig/Žemlička, šestý Akesson/Strand a až sedmí Krčil/Karlík. Nutno podotknout, že toto byl jeden z týmů, který doplatil na kolísavé a jen dočasné výkony losovaných motorů. Ke konci již Jirka Karlík držel ovladač naplno snad po celé délce okruhu. Nájezdy kol o tom svědčí vcelku dobře (78, 77, 76, 74, 74, 71, 71, 72). Ale neskončili ve skupině poslední. Osmá příčka zbyla na tým, který mnozí, včetně mě, před závodem favorizovali. Landrud/Trigilio měli být těmi, co měli skončit na bedně, možná i získat titul. Nicméně první drážka u nich nikterak ohromující nebyla a ve druhé se jim opakovaně posadil plastový výlisek pilota do převodu a opravovalo se. Potom další související technické problémy a bylo po nadějích. Navíc ke konci jim odešel motor a celkově skončili na 25. místě. Když připustíme, že i náš tým měl technické potíže a skončil 22., tak lze mít z porážky takových jmen na prvním MS vcelku radost.

Do celkového pořadí logicky promluvily i týmy z jiných skupin (Dolzhanski/Zhabanov, Fyhr/Nabokins a Gawronski/Helgesson) a mírně také dočtení nájezdu z kvalifikace. Výsledková listina se také mnohdy lišila od té startovní v jiném směru. Mnoho závodníků se v průběhu závodu vyměnilo, a tak místo Krcila dojel Kcil, místo Vojtika Vojtice a tak podobně. Zajímavé oproti tomu je, že příjmení Vanginderhuysen nebylo zkomoleno ani jednou.

A co dalšího nás na mistrovství světa zaujalo?

Mezi mnoha věcmi to byla nová firma v oblasti dráhových modelů, která chce postupně nahradit jednu renomovanou firmu z Vysočiny. Nová společnost sídlí na Ukrajině a specializuje se na výrobu plášťů, čel a převodů pod originální značkou KOLHOZA.

foto Kolhoza

Další příjemnou zkušeností byla míra přátelství, které na takových závodech mezi lidmi vzniká. Často se jedná o osoby podobných povah a zájmů, které se vídají třeba jen jednou ročně. Přesto je pak úžasné sledovat, jak rádi se znovu setkávají.

foto TKV + 2141 meeting + já kulovka + hork áčernoška

A konečně organizátoři. Bez nich by se žádná akce neobešla, málokdy se veřejně a dostatečně nahlas pochválí, mnoho závodníků považuje za samozřejmé, že mistrovství někdo zorganizuje, a spíše se najdou kritici, než ti, co poděkují. Z mého pohledu bylo fantastické, v jak příjemné atmosféře se, alespoň po dobu mého pobytu v Malmö, závod uskutečnil. Lidé starající se o bufet byli vždy vstřícní. Zajímavostí byla možnost ochutnat švédské sladkosti v podobě čokoládově-mentolových tyčinek. Nutno podotknout, že s organizací klubu v Malmö pomáhal klub z Atvidabergu.

foto tričko + atvidaberg + pohled na budovu

Sečteno a podtrženo. Cesta to byla nesmírně milá a zajímavá, závody pestré a napínavé, výsledkově jsme také byli spokojeni. Netuším, zda podobné milé závodění nabízí každé mistrovství světa či zda se jedná jen o skandinávskou záležitost. Nicméně Švédsko a lidé zde žijící mi znovu ukázali, že dokáží návštěvníky překvapit svojí pohostinností a milým přístupem. Každému modeláři, který na závodech ve Skandinávii dosud nebyl, tuto zkušenost doporučuji.

Na závěr ještě pár fotografií s převážně českou tematikou.