

BPA CUP Pardubice 2024

Láďa - Souhrnná zpráva ze závodu seriálu BPA v Pardubicích:

Úvodem bych chtěl poděkovat všem účastníkům závodu za účast, hladký průběh a skvělou atmosféru.

Zahájením jakýkoliv závodů u nás na dráze je čtvrtěční šůrování podlahy, oklepání stalagmitů i stalaktitů a umytí, včetně namazání samotné dráhy. Uklízeček a otloukačů je vždy pomálu, ale zvládnout se to dá. Páteční trénink začal zhruba v 17 hodin příjezdem prvních střelců z Brna a kluků Klapkovic s jejich vypůjčeným Fordem GT40 místo Citrouše, kterého už asi odevzdali do lisovny na výrobu nových podvozků Jirky Míčka. Já osobně jsem přijel až po 19 hodině, páč jsem vezl do Vamberka svou dcerku se svým nabíjíkem do tanečních na věneček.

Po příjezdu jsem se přivítal s kluky. Zaskočil jsem Romana v bufetu a po jeho příjezdu šel zkoušet své LMP s dronkovým motorem určené na novou sezónu závodů 130-tek našich jihomoravských krajů. Bohužel původní modrá regulační deska neumožňovala hladký rozjezd, tak jsem vytáhl svoje testovací BPA a pod heslem „Trénují jenom sraby a domácí“ se šel trochu proskotačit na svou oblíbenou bílou drážku a očkem mrknout jaké časy jezdí ostatní (jmenovitě – Klapkové a Johnny s Michalem Spudilem). Můj tréninkový výkon byl pro mne uspokojivý, tak jsem se šel opět věnovat dřoubání v autech, které jsem si vzal na vyplnění času, než nastal čas se odebrat cestou domů a po 23:30 hodině se opět stavit pro mou dcerku, aby se na věnečku moc neožrala.

Musím podotknout, že dcerka byla střízlivá, což se nedalo říci o mé ženě, která přišla z pracovního večírku chvíli po mém návratu domů kolem půlnoci. Bohužel jak si lehla, tak začala ukrutně chrápat, takže jsem se úplně skvěle vyspal. Po páté ranní jsem vstal, zapřel si sirky pod oční víčka svých krvavých očí a stávil se pro Starostu, kterého jsem nalodil do své hybridní tramvaje. Pípan letos nejel, páč dělal s partou jejich vyhlášené utopence. Cestou jsme se stávil na tradiční pumpařskou kávu a v 7 hodin přijeli na dráhu. Než přijel Roman se svou paní, tak jsem opět zaskočil v bufáci a pak šel se na pár koleček svézt.

Postupně přijížděli i ostatní závodníci, a tak se naše už od pátku vyhrátá jeskyně začala plnit. Během Starostova marného vyhlížení Dida přišla skupinka tří notně unavených (neplést si ožralých) kluků, kteří celou noc až do ranních hodin v hradecké Katedrále svatého Ducha trénovali vánoční koledy a chorály s místní diecézí. Po raním opuštění již zmíněné katedrály došlo k přepočítání této skupiny a stav byl -1. Po usilovném hledání Martina Majerovic (mobil měl vypnut, neboť to se v kostele běžně dělá, aby nerušil zbylé věřící), se po dvou

hodinách Martin vysoukal ze zpovědnice, kde se vyznával ze všech hříchů, které za ten týden od poslední zpovědi udělal.

Po tomto srdce a nervy rvoucím shledání se kluci vydali na závody do Pardubic. Po příjezdu se dva odebrali na místní gauč, aby nabrali sil na další lidsky prospěšnou činnost. Neboť jsou to kluci skromní, svou svatozář si ukrývali pod bundou nebo kapucí. Bohužel Martinovi byla jeho svatozář doživotně odejmuta po již zmíněné zpovědi a tak svou svatozář už skrývat nemusel. Kolemjdoucí věřící i ateističní automodeláři těmto dvěma svatořečeným klukům na gauči přinášeli finanční dary za jejich kladné skutky, které poté oba tito svatí kluci předali paní Kalhousové jako odměnu za její servis našich hladových pupků a suchých hrdel.

Sobotní společné předzávodní trénování jsme s Romanem opět započali výběrem gum. Auto bylo jasné a po výběru gum se Roman postaral o auto na přejímku. Po úspěšné přejímce jsme nasazovali po rozlosování 1. hodiny skupinu B. Tam jednoznačně dominovala Klapkovic posádka, která nasekala AM Teamu 14 kol. Výborně si vedla i rakouská posádka, jejímž našim novým členem pardubického spolku jel i Stephan, kterému chci zvláště poděkovat za finanční příspěvek za udržení naší autodráhy. Čtvrtí byli Dido se Starostou, pak kluci Švandové a za nimi dojeli jejich tovární partneři JaVi. Skupinu A jsem začínal na mé oblíbené bílé drážce, pak jel tradičně jako jezdec krajních drah červenou, fialovou a černou. Roman nastoupil jako středopolař a dovedli jsme náš výkon ve skupině A do vítězství, celkově pak druzí, se ztrátou 10 kol na dominující Klapky. Naše pardubická jednička Pat a Mat jedoucí s trestuhodnou tvrdoboudou přišla v závěru o utržený motor i s držákem a chorály unaven Amatér nebyl tak rychlý, aby tuto závadu odstranit. Druzí ve skupině byly Johnny s Michalem, pak Venda s Jardou Dernerem, čtvrtí Františci Holí, pátí Pat a Mat a šestí Novopačtí rallyoví patrioti.

Druhou hodinu skupinu B vyhráli Mat a Pat, druzí svým heroickým výkonem Dido se Starostou, třetí Švandové, kteří taktéž zabrali a dráhu se postupně naučili, čtvrtí HRC, pátí tovární dvojka z Brna JaVi a šestí po nesnázích v posledním kole kluci z Nové Paky. Skupinu A jsem začal opět v bílé stopě a po pár úvodních ranách se snažil dohnat ztrátu na Johnnyho a Švandiče. Červenou dráhu jsem se rozhodl odpáčkovat v co nejlepším nasazení, což se mě odměnilo v lepším nájezdu než na bílé a začínajícím mozolu na prstu. Pak nastoupil opět Roman a po jeho odjetí druhé středové drážky s otázkou na mne „takhle jsi si to nějak představoval?“ jsem odvětil, že takto budeme celkově blbě první s tvrdoboudou a šel na fialovou a černou. Bohužel se na mne už začala projevovat kombinace prášků, nevyspání a mozolu na prstu, tak jsem se snažil spíše přežít a moc to Romanovi nekazit. Matně si vybavuji, že po dojetí černé jsme byli stále celkově po druhé hodině druzí. Pak tedy nastoupil Roman na zbylé dvě drážky a jel jak k ohni. Před poslední drážkou jsem Romana informoval, že pokud tuto skupinu vyhraje a Klapkovci budou stále třetí, tak to celkově vyhraje a tvrdobouda nás nemine. Dohodli jsme se, že to budu hlídat a informovat, abychom tedy byli ve skupině druzí.

Ale jelikož nesnáším taktizování, tak jsem se šel 3 minuty před koncem závodu tzv. vyvenčit a nechal v tom svého parťáka samotného. Načeš se mu to tímto i omlouvám. Na druhou stranu jsem rád, že jsme domácí závod vyhráli, je to i povinnost domácích. Pokud domácí závodníci nevyhrají, musí na domácí dráze více trénovat, nevysedávat po hospodách a nebo se méně věnovat jejich podporujícím rodinám:-). Je to pro mne a věřím, že i pro Romana čest a satisfakce za to úsilí, které tomuto koníčku věnujeme. No a na závěr tedy celkové pořadí už asi víte, když si čtete můj referát . Jinak jsem rád, že se jezdí tyto stejné motory s deskami, alespoň jsou tyto závody daleko vyrovnanější a do samotného konce napínavější.

Za pracující důchodce a team Věčný vývoj – Láďa z Hvozdu

PS: Za hrubky se předem omlouvám, ale čeština mě nikdy moc nešla

Roman - BPA CUP Pardubice 30-11-2024:

Pondělí 25.11.2024

V pondělí chodíme se ženou na cvičení a tak jsem se dostal domů kolem 19.00 hod. Vyndal jsem dvě auta z poličky, prohlédl je a zjistil, že jsou konkurence neschopná, protože v nich jsou čistě modré desky z první edice Doslotu, tedy ty, co mají problém s rozjížděním. Kromě toho podvozky potřebovaly srovnat a podložit zadní drát, aby netahaly bočnice po zemi. Záměr byl je ve středu na SPCV do Všejan, auto je s výjimkou karoserie identické. Opravy provedeny.

Úterý 26.11.2024

V úterý jsem byl Josefovi na funusu a protože jsem v práci měl termín na jeden rozpočet, vrátil jsem se do práce a dřepěl tam do cca 19.00 hod. K autíčkům jsem se dostal někdy po osmé večerní, a protože chci být jako vzorný důchodce v deset v posteli, moc času nezbylo. Zjistil jsem, že kastle na SPCV i BPA mám nadělané z minula a tak jsem se pustil do koleček a brousil a brousil. Souběžně mám na stole ve vývoji šasi na maketu Chevrolet Corvette, tedy jsem ještě vymýšlel pohyblivé uložení balastu do ocelového rámu. Usoudil jsem, že sice mám auta na SPCV nachystaná, ale že bych se ve středu dostal do postele kolem půlnoci a to by znamenalo, že mi na repasi aut na BPA zůstane čtvrtěk večer a já už jsem trochu pohodlný na to, abych dělal pod tlakem, tedy jsem SPCV vypustil.

Středa 27.11.2024

Po práci jsem si šel zaběhat, vzal jsem si nesprávné boty a porouchal si nohu. Jel jsem do Makra a Globusu nakoupit potřebné věci do bufetu na dráhu a zamluvit kuřata. Domů jsem dorazil kolem 19.00 hod , opět trochu dělal na autech na BPA, ale víc na té maketě Corvetty. Noha docela bolí, dodrbané adidasky nebyly dobrý nápad.

Čtvrtek 28.11.2024

Po práci na dráhu, spolu s ostatními uklidit a namazat dráhu. Poté domů a znova na dráhu a vyložit nákupy. Jsem unavený a tak autíčka vypouštím.

Pátek 29.11.2024

Vzal jsem si dovolenou a ráno odjel do Kauflandu, nakoupil buřty a chleba, které musí být čerstvé, a odvezl to na dráhu. Poté schůzka s projektantkou, která potřebuje udělat rozpočet na demolici jedné hospody a souvisejícího areálu v Pardubicích . Při pozdním obědě si objasňujeme rozsah díla a termíny. Odtud domů pro kufr a hurá na dráhu. Postupně přijíždějí závodníci a masivně trénují. Přidávám se kolem deváté hodiny a zjišťuji, že varianta se žlutou deskou je obtížně řiditelná a tedy dál pracuji s variantou modrá deska se zeleným pruhem. Začínám s deskou v réglu 50 Ohm a postupně se propracuji k hodnotě 82 Ohm a citlivosti +5. Čoky jen komorně, tak +3, hodně odbržděno. Našel jsem tři typy gum, které fungují – 3/20, Klingon H79 a Klingon 24. Ve 24.00 jsem dráhu zavřel a jel domů.

Sobota 30.11.2024

Spolu s ženou jsem přijel na dráhu v 7,30 hod, Láďa se Starostou byli o něco rychlejší a dráhu otevřeli a zatopili (díky). Pomohl jsem ženě s rozjezdem bufetu, pozdravil se s přítomnými a roznosil vítací buchtu. V 8,30 hod žena zavelela a já vyrazil pro chlebičky a zákusky. U vrat jsem potkal auto, které řídil Adam Beran a vezl nepoužitelného Amatéra a Johnnyho a o něco méně nepoužitelného Martina. I když je to o něco dál, jel jsem do Globusu, abych si nechal potvrdit, že ta kuřata fakt budou mít pro nás připravená. U pultu je paní z Ukrajiny, která kmitá, ale je obtížné se s ní domluvit, s češtinou je trochu pozadu. Po chvíli ale vytahuje ze šuplíku list papíru, na kterém je mé jméno a počet porcí. Potvrzuji jí, že pro ně přijedu a jdu koupit to ostatní.

Je lehce po deváté hodině a přijíždí Doktor. S Láďou jsme začali testovat auto a gumy. Láďa přišel s názorem, že moje šasi je rychlejší (v Tlumačově to bylo naopak). Po první směsi přišel Kamil s informací, že je třeba okamžitě opravit stínění v jedné zatáčce na žluté, nejlépe přitlučením hřebíčkem. Říkám mu, že hřebíčky nemám a dávám mu k dispozici Adama s chemoprenem, aby dráhu spolu opravili. Pokračujeme ve výběru gum a volíme pro první hodinu 3/20. Ještě si trochu hraji s karoserií, konkrétně se zabroušením spoileru vpředu a Láďa nese auto na přejímku, kterou jsme hladce prošli.

V průběhu první hodinové rozjížděky se sbalím a jedu do Globusu pro kuřata, vracím se právě včas, první rozjížděka skončila a jdeme se krmit. Zdá se, že všem chutná.

Následuje naše rozjížděka, začíná Láďa na bílé. Máme to nastavené tak, že Láďa na všech drahách jede kraje a já vnitřky. Je to dobré nastavení, Láďa je často rychlejší než já a vytvoří dobrý základ pro konečný výsledek. Láďa velí, že mám směřovat k výsledku 703 kol a víc, najíždím 704 a vládne spokojenost. Po první hodinovce jsme druzí, auto není rozbité. O pauze měním kartáčky a preventivně převod (dva natuklé zuby). Zdá se mi větší vůle v převodu, ale nevzal jsem sebou Loctite a tak nechávám pozici motor/převod beze změny. Do druhé hodiny jsme obuli Klingon H79, protože se ukazuje, že umožňují o něco agresivnější nájezdy do zatáček a jsou nezáluďné (škoda, že už mám jen několik párů).

Z mého pohledu byla druhá hodina nirvána, co to auto sneslo, bylo úžasné. Znuloval jsem čoky a zapnul relé a letěl vpřed jak vítr z hor, Láďa jel podobně dobře.

Měli jsme před závodem pravidlo, že po zkušenostech z minula už nechceme nikdy vyhrát, abychom se nemuseli prcat s tvrdoboudou, jenže vítězství má pro dva důchodce (starobního a invalidního) mimořádnou chuť a tak jsem tlačil až do konce a tedy jsme ve druhé hodině zvítězili, a tím pádem zvítězili i celkově. Sláva, hurá !!!

Specifikace auta byla následovná :

- Šasi Aeolos, zalepené vzadu na široko, vepředu na úzko oboustrankou
- Vepředu malé olovo
- Vodítko GuGu – verze s vylehčeným kýlem, kartáčky „2“, kabely 24 AWG od F. Holého
- Zadní drát podložen měděnou folií .005“ kvůli správné výšce bočnic vůči středu
- Motor DOSLOT 1105 KV 6000, vyvážení a výměna osičky Jareček
- Deska DOSLOT modrá se zeleným pruhem, osazená vedle motoru v lepeném držáku
- Držák motoru jednostranný vlastní konstrukce
- Dutá osa
- Převod 10/38 (ARP/CAHOZA)
- Kola 3/20, resp. Klingon H79, obě směsi na disku 9,5 mm
- Karoserie Peugeot .007“ (BPA)

Fotky jsou níže





