

Závod maket v Nové Pace 15.10.2016

Byl jsem vyzván k napsání reportáže ze závodu maket v Nové Pace, tedy tak činím.

V zásadě šlo u mě o to, že to byl můj druhý vstup do světa těchto kategorií. První se odehrál zhruba před rokem, kdy jsem postavil první auta a razantně vtrhl do tehdy silně konzervativního světa maket s řadou revolučních myšlenek a konstrukcí ( dosud neježděná auta, lehké kevlarové karoserie, od toho odvozené výrazně lehčí podvozky, výkonnější motory apod ). Stejně rychle jak jsem nastoupil mě vedení seriálu vypoklonkovalo – takové novoty nezkousli. Roztržka veliká, značné zklamání a spousta zmařené práce na mé straně.

Nejdřív jsem si samozřejmě řekl, že mi hoši s něčím takovým mohou prdel políbit a ať si ty svoje kovošroty jezdí beze mě. Jenže jak jsem postupně vychládal, docházelo mi, že pokud chci u autíček jako jezdec zůstat, jinudy cesta nevede. Důvod je ten, že nemládnu ( a vy se mnou ) a ta rychlá auta ( a rychlá je i špičková Honda ) sice uřídím, ale na nějaký solidní výsledek už to nedá. A tedy se nabízejí ony makety, jezdící řádově pomaleji - kromě toho se zde dá uplatnit i konstruktérská dovednost.

Bylo ovšem nutno zvolit správnou taktiku, aby se neopakovala situace výše popsaná. Zvolil jsem cestu ( téměř ) úplné nekonfliktnosti, což v praxi znamená postavit auta již dobře známá, zavedená, vyrobená za použití standardních materiálů a postupů, která nevyvolají žádné kontroverze . Vnitřně to znamenalo trochu ohnout hřbet a přemluvit své ego, aby příliš neprotestovalo, ale povedlo se. Do kategorie OLDTIMER jsem zvolil kombinaci šroubovaného podvozku od Mickey Mouse ( doporučuji ) a tisíckrát provařené PORSCHE 917 od Franty Kačírka ( doporučuji ). Do kategorie Evropský cesták jsem postavil šasi systému Z, kdy základem byla stará G-12 od Cahozy, doplněná mosaznými díly do funkčního celku a požadované hmotnosti. Karoserii Ford Capri 3100 dodal opět Franta. Motor je v obou případech Falcon.

Na závody jsem vyrazil už v pátek, protože Paka je za rohem a obě auta z důvodu časové tísně neujela před závodem ani metr. Jenže ouha – nový povrch dráhy v Pace a přemazaná dráha. Místo testování jsem sledoval, jak auta po projetí rovinky nemění trajektorii a tvrdošijně pokračují v přímém směru. Přesto, po jisté době jsem si rozpohyboval červenou drážku a začal s testováním. Rychle jsem přišel na nedostatky – Ford drhnul předním spojlerem, tedy přibrousit, Porsche celkem dobré, ale pomohla mu změna koleček, aby byl výborný. Abych se v sobotu vyhnul neshodám u přejímky, nechal jsem předběžně obě auta zkontrolovat Pavlem Hrabalem a Tomášem Ťokem. Připomínek byla celá řada, ale týkaly se hlavně dotažení do stavu požadované maketovosti ( hasící přístroj, ochranný rám, řadící páka apod. ) Zdánlivě prkotě, ale vymodelařit to chvíli trvá, nehledě na to, že když nevíte, jak a z čeho se co dělá, chvíli to trvá, než to vymyslíte . Vrátil jsem se domů a během nocovky vše dodělal.

V sobotu jsem auta jen krátce projel, nastavil si régl a velmi mě překvapilo, že bylo nutno použít drátoček ! Přejímka proběhla bez problémů a šel jsem na start s Porsche.

Je třeba napsat, že řízení těchto aut vyžaduje jiný způsob, řekl bych měkčí s notnou dávkou trpělivosti. Auto nedokáže zpracovat brutální akceleraci z poloviny zatáčky, musí se počkat až do výjezdu a i tam opatrně se zrychlováním. Závod se jede ve schématu 8 x 1 minuta a ti dobří během

těch osmi minut ani jednou nevypadnou. Já vypadl 3 x , což je ztráta cca 1 kola a to se dojet nedá – mám se ještě kde zlepšovat.

Porsche jelo jako Porsche, tedy dobře a rychle a svou rozjížďku jsem vyhrál, celkově to dalo na druhé místo.

U Fordu jsou nároky na řízení ještě vyšší, auto je užší a vyšší, přesto je dojem z jízdy velice dobrý – hlavně to jako auto vypadá a kategorie A3/24 byla moje oblíbená. Dojel jsem o jedno kolo druhý.

Jel jsem ještě kategorii Sport ( GT auta ) s technikou vypůjčenou od Pavla Hrabala a dojel jsem tuším šestý, ale nebyl jsem oficiálně klasifikován, protože auto svou historií nesplňuje požadavky pravidel.

Celkově musím konstatovat, že stav techniky se oproti minulosti výrazně posunul kupředu a o místo na bedně se musí bojovat s vyspělou technikou a dovedností na páčce. Přičítám to především přítomnosti Standy Němečka a Franty Kačírka, kteří nezpochybnitelně věc posouvají dopředu.

Pro každého nově příchozího jedno upozornění – jde o svět , kde se prezentuje řada vykladačů pravidel a popisu konstrukce těch skutečných aut. Někdy máte dojem, že snad ta skutečná auta stavěli nebo s nimi v dobách jejich největší slávy i jezdili. Ale to k tomu patří a holt to musíte akceptovat.

Říjen 2016

Roman Kalhous