

Elgas Cup Pardubice 2012 - I. část

Závod ELGAS CUP PARDUBICE 2012 ovládly výhradně karoserie od BPA Slot Racing - I. část

Na magické datum 5.5.2012 byl na autodráze v Pardubicích naplánován nový vytrvalostní závod dvoučlenných týmů nazvaný Elgas Cup Pardubice 2012. Kdo přijel, rozhodně neprohloupil, neboť cílem organizátorů bylo uspořádat zajímavé závody v příjemné atmosféře, a to se rozhodně podařilo. Pro ty, kteří nepřijeli, pár postřehů.

Z původních 12 přihlášených týmů se jeden omluvil pro množství aktivit a jeden z týmů doznal změn v poslední den, nicméně účast 11 týmů znamenala nutnost odjetí dvou hodinových semifinále a jednoho velkého finále.

Tým číslo 1 byl nazván V+V Team a neměl nic co do činění s (v poslední době mediálně hojně prezentovanou) politickou stranou. Písmenka V a V znamenaly zkratku slov Věčný vývoj a tým ve složení Roman Kalhous a Jiří Nováček dokázal, že název týmu není náhodný. V poslední minutě tréninku ohnuli podvozek závodního modelu a do konce závodu vyvíjeli a vyvíjeli.

Tým číslo 2 se nesl v duchu kultovních postavíček známého seriálu pro děti. A v závodě oba jezdci Tomáš Marek (dále jen "Mat") a Petr Vaněček (dále jen "Pat") ukázali, že jsou hravě schopni dosáhnout úrovně obou kutilů z Večerníčku.

Tým číslo 3 byl továrním týmem firmy Elgas. Petr Krčil i Jiří Karlík brali závod rozhodně vážně, o čemž se všichni mohli přesvědčit již v okamžiku příchodu Petra Krčila na dráhu v den závodu. Tolik zavazadel plných materiálů, které Petr přivezl, totiž nemá ani tým formule 1 při velké ceně Monaka.

Tým číslo 4 nesl název HRC. Angličtináři snadno rozluští, co se skrývá pod slovy Holy Racing Company. Svatá dvojice František Holý a Fanda Holý v závodě ukázala, jak je nezbytné bojovat a být připraven i na nečekané.

Tým číslo 5 přijel z Prahy. Marek Plecítý a Pavel Kulovaný závodili pod názvem MarKulka a patřili mezi černé vlky závodu.

Tým číslo 6 byl na startu označen jako Dům dětí a složení jezdců tomu odpovídalo. Juniora Standu Nerudu z Jihlavy zdatně doplňoval duší věčný žák Václav Kohout z bývalého Domu pionýrů v Hradci Králové. Ač neměli v době příjezdu na závody po technické stránce mnoho připraveno (přijeli vlastně jen se dívat, možná někde hluboko v tašce přivezli ovladač), na start nastoupili a soupeřům dost zavařili.

Tým číslo 7 tvořily automodelářské legendy ze Žamberka, jejichž pravou totožnost nikdo nezná. Po mnoho desetiletí závodí pod přezdívkami Pipan a Starosta. A větu tvořící název jejich závodního týmu (MyJsmeVámToŘíkali) jsme od nich během závodu slyšeli mnohokrát.

Tým číslo 8 dorazil stejně jako Karkulka, promiňte MarKulka, z hlavního města. Vašek Pospíchal a Luděk Seifert ukázali, že jako TiCoNikdyNevhrajou dokáží vyhrát třeba hodinové semifinále a na příští závod proto budou muset jistě hledat jiný název týmu.

Tým číslo 9 byl složen ze začínajících Radka Nováka a Jakuba Nováka. Proto tedy Team Z. Ale technicky i jezdecky míří stále výše a proto i oni budou v dohledné době muset přemýšlet o jiném názvu týmu.

Tým číslo 10 přinesl do závodu zcela nový svěží vítr. Dva milovníci nápojů všeho druhu, Jarda Derniš a Tomáš "Voříšek" Stejskal dokázali, že dráhové modelářství a zábava spolu dokonale ladí a také že lepšího týmového partáka by každý z nich jistě stěží hledal.

Tým číslo 11 byl na rozdíl od všech předchozích, provinčních či vesnickým týmů týmem ryze evropským. Euro Racing tvořil na mezinárodní scéně pro soupeře neblaze známý Tonda TKV Vojtík a horkokrevný bojovník s jižanskými kořeny Jakub Vujaklija.

Velká pochvala patří jistě těm, kteří si dokázali před závodem alespoň zatelefonovat a dohodnout se na jednotném týmovém oblečení. Tím myslím zejména pražské týmy, které mají s vytrvalostními závody mnoho zkušeností. Nyní krátké představení všech zúčastněných končí a jdeme na přejímku. Zde se ukázalo, jak precizně jsou týmy připraveny po technické stránce. Měřily se pouhé dva parametry, a to výška zadního křídla karoserie (35 mm) a šířka zadních kol (83 mm). Ale i pouhé dva parametry bylo pro některé týmy obtížné dodržet a tak se dohadovalo, ohýbalo, upravovalo a snižovalo. Nakonec přejímkou prošli všichni, byť někteří, jako Euro Racing či Věčný vývoj, dokončovali model pro závod v hodině H.

Co do techniky, základní zadání splnili všichni dokonale. Jakákoliv dvanáctka motor, nebulharská plechovka a cestovní karoserie. Z podvozků převažovaly JK Cheetah X25, ale vidět byly i některé starší a bytelnější podvozky Champion TurboFlex. Motorově k závodě přistoupily různé týmy různě. Většina týmů hledala výkon co nejvyšší, byť za cenu padání a ničení vozu, avšak některé šly cestou opačnou. Ačkoliv jim model na rovině téměř couval, absenci rychlosti na rovném úseku zdatně doháněli svižným průjezdem zatáčet.

Jen karoserie byly jednotné. Tedy spíše jejich výrobce. Všechny týmy vsadily na vyzkoušené Peugeoty, Hondy či Mercedesy od BPA Slot Racing.

Je s podivem, jaké potíže činilo oběma mužům za rozhodcovským pultem sečíst vybrané startovné, kde stále nějaké peníze chyběly. Nakonec se ukázalo, že platili všichni kromě těch, co peníze u pultu vybírali. Dál bych o tom raději nemluvil.

A ještě jednu milou tradici je třeba zmínit. Tým MyJsmeVámToŘíkali změnil bez změny složení jezdců původní název Rio de Žambeiro na výše uvedený. Proto v souladu se zvažovaným (avšak dosud nekodifikovaným) pravidlem uhradili do rukou organizátorů příslušný správní poplatek v podobě "tří plzeňských". Je vidět, že se

jedná o zkušený tým, který ví, co se sluší a patří.

Následovala kvalifikace. Při přejímce si každý tým vylosoval pořadí, v jakém měl nastoupit do kvalifikace. Bohužel, SpyTech je věc dokonalá a myslící za nás, proto původní záměr, aby tým s vylosovaným číslem 1 jel kvalifikaci jako první změnil tak, tento tým jel jako poslední. Přes tyto drobné potíže se kupodivu všem závodníkům podařilo kvalifikaci odjet s tím, že každý z jezdců odjel jednu minutu a sčítal se počet ujetých kol. Výsledkem bylo toto pořadí:

- 1/ Pat a Mat - 23.26
- 2/ MarKulka - 22.34
- 3/ Team Elgas - 20.33
- 4/ Euro Racing - 20.32
- 5/ MyJsmeVámToŘíkali - 19.23
- 6/ V+V Team - 19.21
- 7/ Pitný režim - 17.19
- 8/ Dům dětí - 17.04
- 9/ Team Z - 14.34
- 10/ TyCoUrčitěNevyhrajou - 14.01
- 11/ HRC - 10.00

Jako vždy je třeba připomenout, že kvalifikace není závod a mnoho týmů buď takticky, záměrně či jinak, nechtěně upravilo výsledek kvalifikace, třeba tím, že jízdni pruh opustili i několikrát během jednoho kola.

Počet týmů ve spojení s programem SpyTech znamenal, že bylo třeba odjet dvě semifinálové jízdy po 6, resp. 5 týmech. Po semifinále pak 3 týmy musely závod nedobrovolně opustit. A právě mezi týmy, kterým vypadnutí hrozilo, se rozhořel velký a nelítostný boj.

Jak semifinále a poté i finále probíhalo naleznete [zde](#).

Elgas Cup Pardubice 2012 - II. část

Závod ELGAS CUP PARDUBICE 2012 ovládly výhradně karoserie od BPA Slot Racing - II. část

Semifinále je na mnoha závodech takovou částí klání, při níž je cílem dostat se do finále s co možná nejméně poškozeným autem. Nikoliv však na Elgas Cupu. Zde se totiž nájezd kol v semifinále a finále sčítá, proto musí týmy zapomenout na jakékoliv taktizování a je třeba jet i semifinále od počátku na plno. Jak důležité toto pravidlo bylo pro týmy na čelních pozicích se ukáže záhy.

V semifinále B startovaly týmy TyCoUrčitěNevyhrajou, HRC, Dům dětí, Pitný režim a

Team Z. Tempo od počátku udávali oba ti, co určitě neměli vyhrát. Nicméně skupinu vyhráli o masivní náskok 82 kol a ukázali, že jak je název týmu mnohdy matoucí. Jen na červené a černé mírně ztratili oproti svému obvyklému průměru kol, jinak jezdili možná pomaleji, ale o to spolehlivěji. Protože v semifinále A bylo šest týmů, uskupení v B semifinále věděli, že i druhé místo v semi je jistou pozvánkou do finále. Proto se rozhořel veliký souboj, zejména mezi týmy HRC, Dům dětí a Pitný režim. Protože se u řízení modelů střídali děti s dospělými, nebylo do konce osmé jízdy jasno, jak to dopadne. Svatá rodina jezdila vyrovnané výkony kolem 65 kol za jízdu. Dům dětí ožil až po mírném upgradu vozu mezi šestou a sedmou jízdou, ale nakonec to nestačilo. V sedmé jízdě najel 75, v osmé 70, nicméně náskok HRC stačil k postupu o pouhých 11 kol po hodině závodění. Je třeba pochválit zejména Fandu Holého, který od počátku držel krok s ostatními týmy kromě TCUN, je vidět, že po mnoha závodech v Pardubicích již začínají borci z Prahy pardubickou dráhu umět. Jedinou starostí malého Fandy tak po prvních jízdách bylo, "aby to táta nepokazil". To se nakonec nestalo a tým slavil možná až nečekaný úspěch v podobě postupu do finále. O tom, že v týmu musí být připraveni i na nečekané, již nyní mají jasno. Prostě se nedá na dvouhodinovku přijet s pneumatikami nachystanými jen na hodinu závodění. Dům dětí tedy 11 kol za nimi a s nevelkou ztrátou taktéž 11 kol i nečekaně jistý a střízlivý tým Pitný režim. Možná k tomu přispěly hrozby dechových zkoušek, jimiž organizátoři některé týmy strašili. Zjevně jak Dům dětí, tak i Pitný režim měli na to se do finále dostat, rozdíl 11 kol je při hodinovém závodě skutečně malý. A nakonec Team Z. Oba jezdci ukázali, jak náročná je na poprvé pardubická autodráha, nicméně potěšující je ustálený nájezd kolem 48 kol v každé jízdě. Teď už je čeká jen ladění ovladače a jezdit, jezdit, jezdit. Výsledek by jistě mohl být mnohem lepší, pokud by vedení týmu dalo na rady a udržovalo světlost modelu vzadu v rozmezí 0,9 - 0,4 mm. Se světlostí 1,1 se model skutečně špatně ovládá.

Od první minuty semifinále A udávaly tempo týmy Pat a Mat a Team Elgas. Oba Piráti silnic dokázali jen na černé ztratit 7 kol na Elgas, jinak v každé jízdě postupně navyšovali svůj náskok, semifinále vyhráli, a to s náskokem 28 kol. Ač to nebylo v tento moment zřejmé, právě tento náskok rozhodl o celkovém pořadí. Třetí MarKulka se drala dopředu a po celý závod sváděla velký boj s Euro Racingem. V semifinále byla MarKulka lepší o 10 kol, nicméně nájezdy byly tak vyrovnané, že nebylo snadné odhadnout, jak dopadne druhá hodina závodění. Po čtvrtém Euro Racingu následovala mezera 37 kol, které chyběly V+V Teamu na čtvrté místo. Na vině byla zejména s problémy zajatá předposlední jízda na fialové. Žamberští MJVTR (MyJsmeVámToŘíkali) jeli na jistotu postupu do finále, najeli krásných 558 kol a díky sedmému místu v semifinále celkově měli na start finále zajištěnou oblíbenou fialovou drážku.

Sečteno a podtrženo, po velkém boji o osmé místo vypadly týmu Dům dětí, Pitný režim a Team Z, semi vyhráli Pat s Matek o 28 kol a všichni si mohli při zapnuté autodráze vzít modely na patnáctiminutový servis. Pauzu Pat s Matem využili na oběd, naopak Team Elgas měnil motor za lepší a výkonnější. V+V znovu ohýbal podvozek a HRC musel brousit kola, neboť na začátku tajně doufal, že nepostoupí a bude mít klidnou sobotu. Tímto také děkujeme Kulkovi z týmu MarKulka, který připravil SpyTech obecně, ale také dokázal po první jízdě finále doplnit nájezdy kol ze semi, aby bylo zcela jasné, jak na tom kdo je. Díky. Po skončení přestávky proběhlo

opět měření dvou dimenzí modelu a šlo se na start finále.

Za soudcovský pult usedl neblaze známý a přísný rozhodce Voříšek a mohlo se startovat. Týmy si drážky na Elgas Cupu nevybírají a dostávají je přiděleny podle aktuálního pořadí. To byla výhoda pro Elgas, který startoval z bílé a končil na oranžové. Pat s Matek začínali na červené a museli končit na bílé. Nicméně v první jízdě vedoucí tým navýšil náskok o další 3 kola. Ve druhé jízdě získal Mat dalších 5 kol a vše vypadlo na pohodové sobotní odpoledne. Ale již ve třetí jízdě finále Elgas zajel stejný počet kol (87), což mělo být pro Pata s Matem varování. Ti si však, podobně jako jejich filmoví kolegové, žádné potíže nepřipouštěli a vesele kroužili dál. Nicméně ve čtvrté jízdě finále se štěstí od nich odvrátilo a po kontaktu Mata s MarKulkou se z auta stalo letadlo a letělo a letělo. Přistání se uskutečnilo v místě radiátoru připevněného na zed', proto tvar podvozku doznal výraznějších změn. A každý jistě ví, že s ohnutou plechovkou se základy na trati nedají dělat. Proto čtvrtá jízda se u vedoucího týmu nesla v duchu eliminace ztrát a čekání na pauzu. Po konci této jízdy se Elgasu podařilo stáhnout 21 kol a zase byl závod zajímavější. V pauze Mat zohýbal co šlo, aby se podvozek vrátil do původního stavu a na trať nastoupil Pat. Ale ani on na černé nepředvedl nic extra, ztratil 8 kol a Elgas stáhl ztrátu na jednociferní rozdíl. Přitom měl ještě výhodu lepších koncových drážek. Ve třetí jízdě od konce se situace mírně uklidnila, oba týmy najely téměř shodně, resp. Pat a Mat odskočili o dvě kola. A protože i v dalších jízdách se již jejich model výrazně neohnul, fungoval jak se sluší a patří, podařilo se týmu číslo 2 na startu zvítězit. Konečná ztráta Elgasu byla pouhých 16 kol, což je na dvě hodiny rychlého závodění ztráta velmi malá.

O třetí místo od počátku bojovala MarKulka s Euro Racingem. Po první jízdě finále MarKulka vedla o 4 kola, po druhé o pět, po třetí o devět. Jenže ve čtvrté jízdě Euro Racing ukázal, proč má v názvu druhé slovo a začal závodit. Stáhl čtyři kola a v další jízdě stáhl další kolo. A rozdíl byl opět pouhá 4 kola. V šesté jízdě najeli oba týmy shodně 82 kol a v sedmé jízdě opět shodně 83 kol. Rozhodnout o posledním držiteli poháru za pódiové umístění proto měla poslední, osmá jízda. Ta se lépe podařila MarKulce, která jízdu vyhrála o masivních 11 kol. Tím se stala i celkově třetím týmem s náskokem 15 kol před čtvrtým Euro Racingem.

Další nerozlučnou dvojici v závodě tvořil V+V Team a TiCoUrčitěNevyhrajou. Po semifinále měl V+V Team náskok 27 kol, ale Pražáci se ve finále nemínili vzdát a v podstatě celé finále až na poslední jízdu náskok Věcí veřejných stahovali a stahovali. Před poslední jízdou byl náskok V+V už jen devět kol. Nicméně pak se ovladače v týmu V+V chopila legenda dráhového modelářství a bílý model s logem V+V ukázal soupeřům z Prahy koncová světla. Díky poslední jízdě, která byla u V+V o 11 kole lepší tak tento tým získal páté místo s náskokem 20 kol. Jenže TiCoNikdyNevyhrajou ukázali, že záměrně klamou tělem i názvem týmu a že jsou schopni renomované týmy výrazněji potrápit. A to nikoliv na jejich domácí dráze.

Přesně 100 kol za šestým skončili ti, kteří nám to říkali. Až na červenou, kde ve finále najeli "jen" 61 se jim na každé drážce dařilo držet průměr kolem 70 kol a to je slušné. A poslední ve finále skončil HRC. Nicméně při pohledu do výsledků je zřejmé, že HRC najíždělo ve finále shodně kol jako MyJsmeVámToŘíkali. Konečný rozdíl je tak

výsledkem "dluhu", který si HRC přivezlo ze semifinále.

Na závěr následovalo vyhlášení výsledků. Díky sponzorství ze strany BPA Slot Racing, který dodal cestovní karoserie Peugeot v bondovské tloušťce .007 pro 7 týmů, se podařilo všechny týmy odměnit nejen potleskem, ale i drobnými věcnými dary. První tři týmy získaly masivní poháry a týmy od čtvrtého místa si odnesly na památku sklenice či trika a další drobnosti. Každý tým také získal láhev šampaňského. Rádi jsme na startu viděli žáky, kteří snad během let převezmou automodelářskou štafetu od současné (zejména duševně) rychle stárnoucí generace.

Suma sumárum, prvního závodu ELGAS CUP PARDUBICE 2012 se zúčastnilo jedenáct posádek, které za dvě hodiny závodu ujeli společně 11313 kol. Formát závodů jako jednodenní se osvědčil, obavy, že by tříhodinový ranní byl málo, se nenaplnily. A ještě jedné osobě je třeba poděkovat. Samozřejmě myslím na jídlo a perfektní servis ze strany paní Kalhousové. Mimo jiného byly výborné párky, řízky, salát a v neposlední řadě v Pardubicích i tradiční uvítací zákusek s ovocem.

Znovu díky všem, co přijeli, neboť všichni závodníci vytvořili příjemnou atmosféru s mnoha dramatickými zápletkami. A není tajemstvím, že již v okamžiku skončení sobotního jarního závodu se začalo myslet na další, pravděpodobně podzimní, závod. Podrobnosti budou brzy zveřejněny na www.scrc-pardubice.e-slotcar.cz

SCRC Pardubice a Doctor