

## „Do mrtvol se nekope“ aneb slunná Itálie v zajetí ME Off Road 1/10

Ne, není nutno se děsit poněkud morbidního titulku, i když uvidíte, že důvodů k radostnému třeštění a „lesknutí srsti“ bylo v minulých dnech pramálo. Ale pěkně po pořádku.

Jak jistě neuniklo Vaší pozornosti, konalo se ve dnech 2.-8. 2004 ME Off Road 1/10



elektro. Krásná a technicky náročná trať připravená členy klubu AF Models leží ve čtvrti Collegno na předměstí Turína. Celkem se zúčastnilo 150 jezdců z celé Evropy – tedy na západ od Aše. Z bývalého „východního bloku“ se opět zúčastnili jen jezdci z Česka. Letos jsme narozdíl od loňska vynechali kategorii 2 WD a soustředili se na přesvědčivé výkony v naší dnes jediné kategorii 4 WD. Úvahy nad tímto krokem ponechám na pozdější dobu, je však jasné, že nám jízdy a zkušenost s tratí z 2 WD při závodě 4 WD chyběla. Některá místa jinak výborně připravené a impregnované trati nás trochu zaskočila a proměnlivost povrchu (ne

počtu děr, který byl výrazně menší než na některých tuzemských tratích, ale změny přilnavosti a tvrdosti podle počasí) nám během závodu působila nemalé potíže. Ale nechme úvah a přejděme k faktům.

Ve středu 4.8. startuje naše minivýprava pilotů ve složení Jirkové Opl a Mára a Erik Muff podporovaná osvědčenými rodinnými mechaniky a týlovým zabezpečením dvěma vozy



naloženými až po střechu materiálem a dobrou náladou do italského Collegna. „Muffáci“ volí kratší trasu kolem Bodamského jezera, Jirkové (tedy tři Jirkové ve výpravě, to je trefa – zavoláte Jirko a ozve se 3x Co je ? ) volí cestu Alpami. Ta se jeví výrazně časově delší a díky tomu dojíždějí do Collegna za tmy, ale také po silném dešti. Stany stavíme na minigolfovém hřišti v těsném sousedství dvoukolejné železnice. Už jste někdy spali na nádraží ? Je to prima, rychlíky ještě ujdou, ale nákladní vlaky s dieselem jsou zážitek.

Po kempové snídani (kávička, sušenky) se jdeme podívat na finálový den 2

WD a naše nálada stoupá. Trať nevypadá po nočním dešti dobře, ale pořadatelé ji výborně připravují a po několika jízdách je povrch blue-groove obnoven. Vše se zdá růžové. Skoky vypadají ve srovnání s megajumpem v Benátkách trochu dětsky a my už cítíme, že to bude ono.

Večer je tradiční fotbalové utkání Anglie – Zbytek světa. Naši kluci dostávají „zaracha“. Tak to bylo první a asi taky poslední moje přesné rozhodnutí během výpravy. Přes střechy slyšíme sanitku a ráno Erik přinesl od anglického team-managera informaci, že si šampion 2WD Neil Cragg zlomil nohu a je v nemocnici. Hoši hrají kopanou stejně tvrdě jako jezdí, jen to trochu méně umí. Dnes je Neil již po operaci a chystá se na přelet do Anglie, kde se má za týden zúčastnit britského mistrovství.

Páteční ráno nás zastihlo v dobrém rozmaru umocněném vítězstvím nad částí francouzské výpravy v souboji o místa u stolu a děsivé plastové židle (Ó záda moje, kdyby jste věděla do čeho jdete !). Nastupujeme na technickou kontrolu a problémy rostou - máme vzadu široká auta – souběh 4 stupně běžně u nás používaný je vhodný jen pro úzké zadní gumy Schumacher, pro pneu Losi je to ale mnoho. Přestavujeme auta rychle na 3 stupně souběhu a

doufáme, že to nebude moc znát. Už první seznamovací tréninky nás vyvádějí z omylu. Další řádky jsou spíše neúplnou snůškou děsů a příkoří, která jsme ten den museli „překousnout“. Tedy stručně – set up z Vídně absolutně nefunguje, auta odskakují a kličkují, stopa se nedá jet. Skoky nejsou vůbec dětské – takzvaný megajump je sice jen 60 cm vysoký a dlouhý asi 4 metry, problém je ale v dopadové ploše. Ta je jen asi 70 cm dlouhá, ostatní jsou dopady na hranu nebo naplocho za skok. Tady necháváme celou sbírku paroží a naděje na nějaký výsledek leží někde opodál. Trojskok, který vypadá, že se nemusí ani ubírat, má lomenou odskokovou hranu do V a směr odletu a hlavně místo dopadu záleží na místě nájezdu. Erik dojel v prvním tréninku jen na první skok před tribunou, „dal záda“ a přerazil zadní parohy (čistý nájezd tak 40 m a pak něco nastavujte!). Ostatní na tom nejsou o mnoho lépe. Jirka s Erikem zkouší modifikovat set-up „Videň“, Márové ladí vlastní nastavení za vydatného přispění Erikovy špičkové činnosti. Nutno přiznat, že špičkoví jezdci vcelku ochotně podávají pomocnou ruku a tak Erik tlumočí, shání set-upy a náhradní díly a občas se pokouší něco zajet. Materiální ztráty začínají být pozoruhodné a opět se projevuje mizivá zkušenost našich jezdců s velkými závody a hlavně s aktuálním stavem techniky. Stavebnicové parohy, které jsou standartně na Losi XXX 4Gr+ dodávány, jsou z tenčího materiálu, než má konkurence, anglický tým má speciální „kroužky“ na vyztužení obou pivot supportů (to jsou ty přední a zadní „brejle“, které nám v Česku moc nepraskají). A tak to jde dál. Večer se optimismus trochu vytrácí.

Měřené tréninky startují do slunného sobotního rána. Že by přece jen zlepšení? Chyba lávky. K nedořešenému set-upu a včerejším potížím s praskajícími parohy a supporty se přidávají u Máru potíže s regulátorem. Před startem první kvalifikace jsme tak trochu „na ručník“. U Máru



to vypadá na, že mají ze set-upu radost, Jirka s Erikem hledají nějaký provaz. Proč? Zkuste si „hodit mašli“ na tkaničkách. Rozjížděky se moc nedaří, Erik je jednou 47 (celkově 71), Jirka 87 a Jiřík (to jsem to vymyslel, co) 91. Lezeme do spacáků a doufáme, že ráno to v posledních dvou kvalifikacích polepšíme.

A hádejte co bylo v noci – předpověď počasí slibovala T-storm or two, tedy bouřku nebo radši dvě. Tedy byly dvě a vydatné, proč šetřit. Trať je spíš vhodná pro motorové čluny a já už si mnul ruce – to je bomba, teď to odpískají a máme dva „pucláky“ a mažeme domů. Pravidla ale hovoří jasně – čtyři rozjížděky je minimum a pilin k vítěznému boji s vodou.

Na obrázku je vidět dokonalá spolupráce rakouského týmu – Peter Pinisch dohlíží jak jeho team-manager „maká jako šroub“.



Však také Team Durango jel na double. Je zrušena pátá kvalifikace, aby se dodržel časový harmonogram a v ušetřené dvouhodince pořadatelé předvádí, jak se dělá trať z bažiny. Na startu do kvalifikace je povrch ještě trochu měkký a je nutno měnit kola, ale postupem doby se trať vyjžděla a blue-groove byl do finále prakticky obnoven. Čtvrtá kvalifikace se opět nepodařila Erikovi – tentokrát ne vlastní vinou. Dostal dvakrát „babu“ od auta o kolo zpět, která ho stála celkem asi 15 vteřin a ve výsledku kvalifikací

nejspíše finále o 51. místo (celkově zůstal na 75. místě). Zklamání veliké, ale nesl to statečně. Zajíždí konečně Jirka Opl (47. místo) a posouvá se na 78. místo. Neznalost pravidel stojí Jiříka start ve čtvrté rozjížděce. Bdělí rozhodčí (to není hrubka, opravdu tam byli dva po celý závod)

odhalili použití separačního oleje na zadních kolech a do startu už se nepodařilo kola vyměnit. Vzdálenost do depa je asi 250 m jedna cesta a to se nedá doběhnout. Máme sice naše pravidla vycházející z EFRA, ale neznáme je. To je tedy věc. Celkově to Jiříkovi dává 95. místo, což při jediné dojeté kvalifikaci ( 65. místo v první jízdě) nemůže být lepší. Márové jsou také jediní, kteří mají jakýsi fungující set-up. Erik s Jirkou v nejvyšším zoufalství mění dvoučinné tlumiče vpředu za jednoduché, laborují se zadním stabilizátorem a řekl bych celkově se chystají na finálový bratrovražedný boj.

Dovolte krátkou odbočku – rozhodčí jsou zde bdělí a přesní. Erik se po dvojité „tečce zezadu“ hlasitě ohrazuje už na tribuně a díky dobré jazykové výbavě častuje německého pilota lekcí z přírodopisu v jeho rodném jazyce. Marně, Germán je v klidu a rozhodčí též. V depu pak rozebíráme celou situaci a jedno je jasné. U nás se jezdí úplně jiná stopa a hlavně bez brzdy. Tady je běžné držet plyn do konce rovinky a pak přes brzdu jít zevnitř do zatáčky. Následná akcelerace dá malý oblouk při velké nájezdové rychlosti. Erik jel „českou klasiku“, tj. ubrat tak ve ¼ rovinky a širším obloukem na vrchol zatáčky. Tak vlastně vystavil bok auta v malé rychlosti soupeři, který měl v tom okamžiku ještě skoro plný plyn. Tuto širokou stopu jezdili především naši piloti. Je tedy jasné, že německý pilot nemohl takovou „překážku na trati“ předpokládat, a velmi těžko mohl srážce zabránit, i když byl o kolo zpět.

Poslední díl utrpení – finále. Rozepisovat se o jízdách finále A a dalších je záležitost spíše pro jezdce, než pro „kibicujícího bafuňáře“. Finále J – Jirka bojuje jako lev, dokonce je chvíli ve vedení, ale asi po 4 minutách jízdy dělá dvě menší chyby a končí na 94. místě. Finále H – dva naši borci a tři bratři Hellandové. Očekáváme týmovou režii (bráchové startují 2., 3. a 7.), ale hoši jedou korektně. To se nedá říci o dalším německém pilotovi, který na startu neunesl Erikovo raketové zrychlení (jeho tradičně dobrý startovní reflex byl umocněn motorem Orion V2 Steenari připravovaným po celé mistrovství samotným Oscarem Jensenem) a v pozici, kdy Erik je podle videa nejméně na jeho úrovni jej nekompromisně posílá do hrazení. Výsledek je dokonalý. Odjezd ze startu na posledním místě se ztrátou tak 10 m. Tentokrát dávám Germánovi lekci z jazyka pro změnu já z depa. Naštěstí mi nikdo nerozumí, jinak bych lámal kámen pro urážku na cti tak příštích 10 let. No nic. Erik je bojovník a po nějakých 3 minutách se prokousává na 6. místo. „Je to dobrý“, říkám si. Tahle skupina je pilotně horší než naši kluci a na pořadí to začíná být znát. Jenže – čas 3 minuty 30 vteřin – Jirka se zapichuje pod hadici na vnitřku zatáčky a Erik, jedoucí těsně za ním, mu dává ránu. Zase je co dohánět. Blíží se konec. Rozhodčí od zdvojené časomíry hlásí 10 sekund do konce, Erik na 6. místě najíždí na trojskok a co se dělo dál jsem plně pochopil až z videa. Auto těsně před odskokem „vymetá“ díru, odklání se o pár stupňů od ideálního směru nájezdu a trefuje se pravděpodobně do šikmé části prvního skoku. Z kolmému nájezdu se tedy stává nájezd na šikmou hranu plnou rychlostí. Chování vozu lze popsat nejlépe za použití terminologie z letecké akrobacie – z přímého letu přešel čtvrtvýmtem vlevo do



nožového letu a po nějakých 4 metrech přistál na plochu předního disku. Výsledek – totální destrukce předku vozu na levé straně. Auto ale končí na kolech a čtyři kola jsou pro povinná zbabělce a tak Erik dává plný plyn a vleče se poslední tři zatáčky do cíle. Pak ale zasahuje marshall a odstavuje vrak nekompromisně z dráhy. Má pravdu, nedá se na to koukat a navíc Jirka a Karl Helland už Erika stejně předjeli. Takže to je tedy výprask. Jirka je na 76. místě, Erik na 78. místě. Nechávám kameru na stole v depu pod tribunou, zbytky auta se nějak dostávají na technickou kontrolu (to jsem zvědav, co na tom vraku chtějí vyměřit a zvážít) a jdu to rozdýchat. Na vítězného teprve 13 jar starého pilota Jorna Neumanna a jeho kolegy „na bedně“ Petera Pinische a Jukka Steenariho jsem se ale už podívat šel. Vy si je můžete prohlédnout na obrázku. Je to radost, když se to umí!

Po vyhlášení výsledků odjíždějí Jirkové domů, my si dáváme ještě jednu noční bouřku s mírnou vichřicí a ráno vyrážíme promočení a nevyspalí domů. Při životě nás drží jen to, že **do**

***mrtvol se nekope*** a tak to snad nějak přežijeme. Příště (bude-li nějaké) se pokusíme o lepší reprezentaci, než se nám „podařila“ letos. Hlavní důvod vidím tentokrát částečně v nedostatečné komplexní materiální základně (Erik měl sice 12 sad zadních gum a 10 sad předních, ale jen dvoje parohy, o pivot supportech nemluvě, atd.) a částečně v malé vyježděnosti našich pilotů na hlinitém povrchu. Jednali jsme s rakouským team-managerem p. Macho a otevřeli reálnou možnost startu našich pilotů v rakouském mistrovství (detaily sdělím vážným zájemcům). Jejich závody v Gmundu, Litschau, Vídni a Linci jsou zcela jistě v našem operačním dosahu.

Jen perlička na závěr pro přiblížení, co všechno konkurence s auty dovede. Pod tribunou byla ulička pro depo. Projíždět ji ale bylo zdlouhavé a díky betonový stěnám a poloze svisle pod nohama pilotů i trochu nebezpečné pro ramena autíček. Anglický pilot Taylor to vyřešil během tréninku po svém – přímo ze skoku na trati přeletěl zídku a boxovou uličku a skončil přímo v natažené ruce mechanika. Ten ho potom stejně plynulým obloukem vrátil přímo na trať. Celé to vypadalo, jako by to dělali denně.

Příbram 13.8.2004

Vladimír Muff  
Team-manager  
(jak to tak vidím, asi bývalý)