

Začínáme zrychlovat

Z doby našich dědů pochází pořekadlo „učení – mučení“. Pro toho, kdo se chce stát vynikajícím v jakémkoliv oboru, neztratilo na platnosti; ani automobilový sport není výjimkou. V posledních letech jsme zaznamenali nemalý vzestup jeho obliby. Není divu, žijeme v období rozmachu a růstu životní úrovně, automobil už není výsadou pouze majetnějších jedinců, ale běžným dopravním prostředkem. Malí i větší kluci přecházejí od hraček k minikářám, motokářům a posléze i k opravdovým automobilům. Jsou okouzleni sportem, rychlostí a přou se o to, zda je lepší Hamilton či Raikönen. Mnozí z nich chtějí hned po získání řidičského průkazu překročit práh kouzelného světa výkonných a hlučných motorů a pneumatik, pálících se na startu. Není divu, automobilový sport je krásný – láká, vzrušuje, odměňuje, ale i trestá své služebníky.



Díky osvětlenému Milanu Havlovi mohou kluci a děvčata závodit dřív, než dostanou žákovskou knížku

Komu nestačí být mezi desítkami tisíců diváků a chce sám vstoupit do hry, měl by se nejprve zamyslet nad sebou samým, nad svými schopnostmi i možnostmi. Jestliže po sebe-kritickém pohledu nutkání nepolevilo, měl by se obrátit na nejbližší závodní školu, nejlépe v časném jarním termínu, kdy kurzy probíhají. Zatím je lhostejné, zdali je budoucí slavný jezdec lákán autokrosem, závody do vrchu, rallyekrosem, automobilovými okruhy nebo soutěžemi a kdo netouží po závodění, ale chce se stát dobrým řidičem, měl by zaměřit do některé ze škol bezpečné jízdy. Najde je v Mostě, Vysokém Mýtě, Brně nebo v Sosnové. Vše doporučuji!

Nejdříve se musí otrkat, obeznámit se s problematikou, popřípadě začít jako mechanik v servisním týmu nebo jako spolujezdec na menších soutěžích. Tuto fázi by neměl nikdo vynechat, stejně tak jako by měl každý jezdec začít s automobilovými soutěžemi. V nich se naučí myslet, rozhodovat, číst trať a posléze snad i jezdit – to vše v zatím nezvyklém prostředí, se startovními čísly a v atmosféře automobilového sportovního podniku.

Kdybychom startovali v pouhých čtyřech soutěžích (á 450 km) za sezonu, je to 1 800 km + nejméně 1 000 km v tréninku ujetých sportovním tempem. Za 1 800 km se člověk přece jenom něco naučí. Kolik bychom museli ujet závodů do vrchu nebo autokrosů, abychom dospěli ke srovnatelnému číslu? Proto tedy soutěže! Dávejme dobrý pozor a nechme si poradit. Nemysleme si, že po dvou 2. místech ve sprint rally jsme hvězdou, která už něco umí.



Od útlého mládí je motokára ideálním nástrojem pro toho, kdo se chce stát závodním jezdcem nebo i „jenom“ dobrým řidičem. Motokára vás naučí všechno – rychlou reakci, správnou volbu stopy, orientaci ve skrumáži. Starty s motokárou mají za sebou všechny hvězdy závodního nebe.

Poznámka o sprintu není náhodná. Nejdříve startujeme v méně náročných akcích. Kdybychom se přihlásili na podnik, na kterém bychom ještě svými schopnostmi a zkušenostmi nestačili, nemuselo by to dobře dopadnout. Nemáme teď na mysli havárii, to je až to poslední, ale i ztráta sebedůvěry a perspektivy po velkém „výprasku“ by nebyla zdravá. Před podobnými chybami nás ostatně chrání Sportovní řády.

Zde jsme narazili na další „předmět“, který budeme probírat ve svém školení na jezdce. Řády, předpisy, praporky, Zvláštní ustanovení, Sportovní ročenka, Příloha J... to vše si musíme prostudovat, nikoliv pročíst. Prostudovat tak důkladně, abychom nikdy nebyli zaskočení mezerou ve svých vědomostech. Při soutěži nebo při závodě už nezbyvá čas na listování v knížce; tam se nám musí případná pasáž vybavit automaticky a rychle v hlavě. Nevybaví-li se, budeme za chyby platit trestnými body. Nikdo není tak dobrým jezdcem, aby si mohl dovolit zbytečnou ztrátu (a navíc ostudu).

Stejně důležité jako přílba bývají pro jezdce (zejména začínajícího) montérky. Skutečně v nich strávíme hodně času, protože naše sportovní náradí je přece jenom složitější než vybavení dejme tomu třeba fotbalisty nebo odbíjenkáře. Maximální péče věnovaná každému detailu vozu je nezbytnou podmínkou případného úspěchu. V této fázi se nepokoušejme nikdy nic ošidit, nevyplácí se to. Když budeme mít pocit, že vůz není připraven, omluvme se pořadateli a jděme se raději dívat. Vezmeme si sebou kromě svačiny i stopky, vybereme si nějaké zajímavé místo na trati a učíme se! Sledujeme, kde jezdci řadí, kde brzdí, jakou stopu volí v zatáčce. Dívejme se pozorně, přesto však svým smyslům příliš nevěřme.

Efektivní styl, provázený vytím motoru a bujarým smykem, vypadá rychlý. Od toho máme stopky, abychom si ověřili, že to není pravda. Klidný, nenásilný, čistý způsob jízdy je rychlejší. Stopky nám startující jezdce rozdělí do skupin, od nichž se máme co učit; poznáme snadno i ty, kteří slouží jako odstrašující příklad. Chceme-li se dostat na solidní jezdeckou úroveň, chodme se dívat často. Dokážeme-li při tom přemýšlet a vybírat si to dobré, je to vynikající a levná škola.

Poučit se můžeme nejenom v technicky obtížných místech trati, ale i před startem nebo v cíli. Tam zase vidíme, jak mají jezdci připravené vozy, můžeme lecjaký vtipný technický detail okopírovat. Nestydme se zeptat, není-li nám něco jasné. Budeme-li slušní a nebudeme-li čtyřicetiletému mistrovi hned tykat, každý nám rád vyhoví. Že série dotazů nepřijde nikomu vhod dvě minuty před startem, to je snad jasné, že?

Fáze dívání se a „kradení očima“ vlastně nikdy nekončí, stejně jako nikdy nekončí učení se umění jezdit. Je to věda krásná, ale velmi složitá a jsem přesvědčen, že ani Massa či Loeb si nemyslí, že už všechno umějí. Snad si to o sobě nebudeme nikdy myslet ani my! Dívání se, přemýšlení, příprava vozu - to všechno patří k učení, stejně tak jako samotný trénink. Žádný z těchto faktorů není záležitostí na půl dne či na den.

Chceme-li být vynikající, musíme si svůj čas rozplánovat na zaměstnání, rodinu, trénink i přípravu vozu. Nároky, které klade špičkový automobilový sport, se nedají stoprocentně zvládnout mimořádným okamžitým vypětím. Stejnou chybou by bylo spoléhat po období lenošení na dříve existující schopnosti. Ano - byla vytrvalost, byly i rychlé reakce, ale po dvou měsících bez tréninku jsou ty tam! Jedna ze zásad dobrého jezdce je – jezdit hlavou a rozumem, nikoliv jen citem. Rozum a jezdecká inteligence nám řeknou, že jakákoliv lehkost

myslnost v náročném automobilovém sportu může mít za následek havárii. A pozor – kdo havaruje, ten nevítež!

Ještě bych chtěl adepty na pocty a vavříňové věnce ušetřit jednoho zklamání. Nemyslete si, že na vás někdo čeká se sadou pneumatik, o soutěžním voze už vůbec nemluvě. Zatím ovšem musíme svou opravdovou lásku k automobilovému sportu prokazovat i tím, že se dokážeme zřeknout mnoha světských požitků a místo nových bot si koupit třeba nehořlavé nomexové prádlo. Ještě se nechcete vzdát?

První dojmy

Jen málokomu ze čtenářů se poštěstilo usednout do závodního monopostu (jednosedadlového vozu) a vychutnávat taje a lahůdky rychlé jízdy v otevřeném voze. Bylo by na místě alespoň kapitolou se pokusit o přiblížení a seznámení s některými základními prvky odlišnými od jízdy v uzavřeném, byť i sportovně laděném automobilu. Chybný je výraz „usednout“ hned v první větě. Vniknout do kokpitu závodního vozu je tělocvičný prvek, vyžadující cvik.

Postup je tento: překročíme boční díly šasi a karoserie a postavíme se na sedadlo. Skrčíme se tak, abychom rukama dosáhli na pevné části rámu, které probíhají podél sedadla řidiče. Pak se vzepřeme rukama a obě nohy současně zasouváme do úzkého prostoru trupu vozu směrem k pedálům. Nesmíme zapomenout, že rukama se můžeme opřít pouze o pevné díly, to znamená o rám vozu nebo o vlastní sedačku, popřípadě o ochranný oblouk. Okolo rámu lákavě vyčnívá karoserie, ale běda, opřeme-li se o ni. Na to není stavěna a může vzít za své.

Když se dosoukáme až dolů a naše nohy jsou takřka u pedálů, povolíme ruce a dosedneme, spíše dolehne na sedačku. Není to nic komfortního a měkce polštářovaného, hlavní však je to, že tvar sedačky nás pevně objímá a nemáme možnost pohybu do stran, ani dopředu či dozadu. Perfektní kontakt našeho těla s vozem je zajištěn! Při nasedání mají starost zejména muži mohutnějších postav, kteří jsou o něco širší, nežli je horní okraj karoserie. Ti musí popsané cviky absolvovat s trupem natočeným šikmo a poslední fázi dosednutí s rukama zvednutýma nad hlavu. Teprve když jsou rameny pod úroveň karoserie, mohou spustit ruce a trup natočit čelně proti směru jízdy. Trochu to vypadá jako lezení do spacího pytle. Více ležíme, než sedíme a upoutat se ve stísněném prostoru vícebodovými pásy je další obtížný prvek, se kterým obvykle pomáhají mechanici.

Uspořádání pedálů je normální, tzn. odleva: pedál spojky, pedál brzdy, pedál plynu. Zpočátku nás bude mást, že pedály nevidíme. To, co je zhruba od kolen dolů, respektive dopředu, nám totiž zůstává skryto. Tvar šlapek pedálů je individuálně upraven podle potřeb jezdce, pedál brzdy s pedálem plynu bývají blízko u sebe pro snadnější ovládání jednou nohou (brzdění špičkou a současně meziplýn patou nebo nártem). Šlapky jsou kovové, většinou odvrtnané, pryžové obložení se u závodních vozů nepoužívá.

Chceme-li se začít bát, pak vezme, že sedačka je často speciálně tvarovaná nádrž pohonných hmot! Současně se zamysleme, jak dlouho a obtížně jsme lezli dovnitř a za jak dlouho



Nejčastěji používaným závodním „náradím“ je domácí Fabie. Závodit ale lze i v historických kláničích třeba s Trabantem nebo Žigulí.

bychom úzký prostor dokázali opustit v případě nouze (včetně odpoutání a vyvléknutí se z pásů). Ale nelekejme se – pro trénované jezdce je to záležitost několika sekund.

Když jsme si trochu zvykli, rozhlížíme se dále. Před námi je malý, kůží čalouněný a do ruky dobře padnoucí volant. Drží se téměř nataženými pažemi, poloha vleže, pásy a konečně i úzký prostor kokpitu jiný způsob nedovolují. Kousek za volantem je spartánsky řešená přístrojová deska. Není v ní rychloměr, rychlost v km/h, kterou se právě vůz pohybuje, jezdce nezajímá. Dominantní polohu má otáčkoměr, přístroj, který musí jezdec sledovat nejčastěji. Blízko u něj je umístěn tlakoměr oleje, taky „ostře sledovaný“. Dále dva teploměry – oleje v motoru a vody – a také různé kontrolky. Vybavení, jak vidíme, celkem skromné. Nicméně je zde vše důležité, ostatní přístroje by zvyšovaly hmotnost a zbytečně zatěžovaly řidičovu pozornost.

Na dobře přístupném místě musí být dva důležité vypínače: odpojovač elektrického proudu a spínač spouštěče. Zbývá vypínač, kterým se rozsvěcí zadní poziční světlo při jízdě v dešti či na mokru (životně důležitý pro vás i pro ostatní jezdce, kteří nic jiného než světýlko ve vodní tříšti nevidí), popřípadě ovládání hasičho zařízení, jehož trysky podle předpisů míří na motor a na jezdce. Další by mohl být spínač ovládající palivové čerpadlo atd.