



První Grand Prix off-road 1:6 Francie Boulle Mivoye, Francie

Letos byl poprvé v historii evropské modelářské asociace EF-RA uspořádán seriál závodů Grand Prix pro modely off-road buggy v měřítku 1:6. Prvním dějištěm letošních čtyř závodů byla francouzská vesnice Boulle Mivoye ležícím jihozápadně od Paříže. Vzhledem k tomu, že právě jeden závod z této série GP byl přidělen i naší republice, konkrétně mariánskolázeňskému klubu, usoudili jsme, že by bylo na místě, abychom se tohoto prvního závodu zúčastnili.

Spolu s Vítou Padevětem a Honzou Ouředníkem jsme se vydali do této dálky především ze dvou důvodů. Za prvé je jisté slušné, aby země, která dostane jeden z pouhých čtyř závodů obsadila alespoň jedním zástupcem startovní pole prvního závodu a za druhé jsme chtěli na vlastní oči vidět zázemí, organizaci, způsob a intervaly úpravy dráhy a v neposlední řadě úroveň organizátorů a jezdců.

Po téměř čtrnáctihodinové cestě jsme sice vesničku Boulle Mivoye ihned našli, ale areál s off-road dráhou ne a ne najít. Očekávali jsme alespoň nějaké bilboardy či plakáty, ale žádné označení zde nebylo a nikdo z dotazova-

ných místních obyvatel nic nevěděli. Ze zoufalství jsme začali projíždět přilehlé okolní a asi po dvaceti minutách nám téměř pod kola padl člověk, který držel v ruce známou označovací pásku. A byli jsme doma, za zatáčkou se nám



zjevil hledaný areál. Zmíněná osoba byla snad jediným živým tvorem v okolí, kromě lesní zvěře. Rozradostnění objevem jsme se snažili navázat rozhovor, ale bohužel nerozuměl ani anglicky, ani německy, česky už vůbec ne,

pouze si francouzsky mlel to své. Zaparkovali jsme tedy „obytnák“ a šli se podívat na dráhu. To, co jsme viděli nás ale šokovalo. Byl pátek dopoledne a od šestnácti hodin měly začít volné tréninky. V areálu nikdo a dráha byla na

dent místního klubu. Když se dozvěděl, že jsme z Čech, radostně vytáhl emailovou korespondenci, kterou jsem s ním vedl. Dozvěděli jsme se, že je přihlášen celkem 47 jezdců z Francie, Německa, Belgie, Nizozemí a České republiky. Dále vyplynulo, že výše zmiňovaný člověk je bratrem prezidenta a plní funkci hlídače, údržbáře dráhy a pomocníka časoměřiče. Co se týká dráhy, tak nám bylo sděleno, že je připravena k závodu. U nich je prý zvykem, že k úpravám dráhy v průběhu závodu nedochází.

Odpoledne dorazila většina jezdců. Zjistili jsme, že francouzská reprezentace je vyzbrojena modely od firmy Hörmann a pouze dva jezdci měli modely FG Marder. Dále zde bylo asi pět modelů Baja od firmy HPI, jeden model Lauterbacher, moje FG Baja a celá výprava z týmu Elcom samozřejmě s modely Cleon. Další neznámou pro nás byla přítomnost modelů od firmy HPI. Přece jen model Baja svými rozměry i technickými parametry spadá do měřítka 1:5. Vedení klubu nám vyjasnilo situaci a byli jsme informováni, že zde bez problémů jezdí měřítka 1:5 a 1:6 dohromady.

naše poměry v hrozném stavu. Jsme zvyklí každý dolíček ihned upravovat a zavázat a zde se na nás zubily krátery v dráze, jako by se nechumelilo.

Kolem poledního se začali sjíždět účastníci a dorazil i prez-





Zázemí pro karavany bylo kromě vytyčené posekané odstavné plochy téměř nulové. Električka žádná, jedno sociální zařízení a dvě malá umyvadla. Zato zde bylo zastřešené depo se stoly, odhadem tak pro sto jezdců. Přes den byla díky centrále dodána do depa i elektrická energie. Co víc jsme si mohli přát.

Odbyla šestnáctá hodina a my jsme se vydali sbírat zkušenosti prvními okruhy na dráze. I když byla dráha technická, díky velkým nerovnostem, hrbům a dírákům zde měly výhodu těžší modely vybavené hliníkovým tuningem. Po několika prvních okruzích mě opravdu překvapily modely firmy Elcon. Na první pohled vypadaly těžkopádně a mohutně, ale díky perfektní charakteristice odpružení náprav velmi dlouhými a širokými tlumiči, se chovaly na z našeho pohledu rozbité dráze překvapivě klidně a kroužily po ní bez problémů. Zde jsem měl problémy s krabicovou Bajou, která má lehkou přední plastovou nápravu. Při každé akceleraci se model stavěl na zadní jako šílený a já musel dát ihned prst z plynu. Byl jsem zde opravdu jediný s modelem v plastu.

Mezi 17.–18. hodinou proběhla prezentace jezdců a 47 přihlášených bylo rozděleno do šesti skupin. Každý účastník obdržel obálku se startovními čísly a časový harmonogram volných a kvalifikačních jízd. Postupový klíč byl odlišný od toho, na který jsme u nás zvyklí. Do finále nepostupoval přímo nikdo, ze dvou semifiná-

lových jízd postupovalo pět a pět nejlepších jezdců.

V pátek kolem devatenácté hodiny začalo pršet tak intenzivně, že jsme se všichni rozprchlí ke svým příbytkům a zbytek do hotelových pokojů. Nám to bylo celkem jedno, protože jsme byli cestou tak unaveni, že jsme ulehli a během chvíle jsme nevěděli o světě. V sobotu ráno nás probudilo slunce, ale na dráze bylo množství kaluží. Nastoupili místní, kteří během chvíle kaluže z bahniště dráhy vymetli. Poté rozspali po dráze hobliny a mohli jsme přistoupit k jediné volné měřené jízdě. Na trať se postupně vydalo několik odvážlivců. Modely po dojetí vypadaly hrůzostrašně a co víc, díry se díky měkkému terénu ještě zvětšily.

Na programu byla tři kola měřených kvalifikačních jízd. Po prvním opravdu těžkém kole bylo pouze několik modelů schopno zajet za deset minut patnáct okruhů. O tom, že byly podmínky opravdu těžké, svědčí to, že například můj model FG Baja vážil při přejímce 8,9 kg a po dojetí první jízdy vážil bez několika dekagramů 16 kg. Druhé kolo proběhlo za svitu slunce, dráha trochu vyschla a vše nasvědčovalo, že se počasí umoudří. Ve třetím kole při jízdě mojí skupiny se po pěti minutách znovu rozpršelo, z nebe na nás začaly sršet blesky a jízda byla kvůli bezpečnosti zrušena. Čekali jsme, zda se něco stane, ale déšť byl stále silnější. Vedení závodu rozhodlo o zrušení třetího kola a jeho opakování bylo naplánová-

no na nedělní ráno. Měli jsme tedy dostatek času na odbahnění, vyčistění a přípravu modelů na neděli. Večer jsme u našeho karavanu ve společnosti Francouzů, Nizozemců, Němců a Belgičanů něco pojedli, popili, popovídali a po půlnoci se odebrali k zasluženému odpočinku.

V neděli v 8.45 začaly poslední třetí jízdy, ze kterých se pro pořadí započítávaly dva lepší výsledky. Po dojetí poslední skupiny byl vyvěšen rozpis, ze kterého jsme zjistili, že Honza Ouředník se bude probíjovat z osmifinále, já ze čtvrtfinále a Víta Padevět si třetí fantasticky zajetou rozjíždkou se šestnácti okruhy zajistil postup přímo do semifinále. Bylo vidět, že se s novým modelem Cleon opravdu šzil a jízdu od jízdy se zlepšoval. Honza zabojoval a povedlo se mu postoupit dále do čtvrtfinálové jízdy, takže jsme ve čtvrtfinále A byli oba. Honza startoval z devátého a já z pátého místa. Po startu, hned v první pravotočivé zatáčce, byl můj model sestřelen a já vyjžděl jako poslední s téměř jednookruhovou ztrátou. Patnáct minut je síce dlouhá doba, ale na postup to nestačilo. Zato Honza bezchybnou jízdou vybojoval třetí místo a postoupil do semifinále.

Na řadě byly semifinálové jízdy o postup do velkého finále. Počasí nám opět ukázalo, kdo že je zde pánem a už před startem prvního semifinále lilo jako z konve. V této skupině byly obě naše naděje pohromadě. To, co předvedl Víta na dráze plné vody a bahna, jsem u něho ještě nikdy neviděl ani na suchu. Jel opravdu svoji životní jízdu absolutně bez chyb a ve svižném tempu a dojel na pátém postupovém místě. Před ním byli jen ti opravdu nejlepší z jednotlivých zemí. Honza měl však smůlu a minutu před koncem zůstal jeho model stát. Molitan vzduchového filtru byl už tak nasáklý vodou, že se

motoru zkrátka dál nechtělo. Druhé semifinálové jízdy počasí také nic neodpustilo a neustále byli k vidění jezdci odnášející svoje modely do depa.

Nastalo tedy čekání, až se počasí trochu umoudří, aby mohlo být finále prvního závodu EFRA Grand Prix Francie odstartováno. Nedělo se bohužel vůbec nic, déšť neustával. Vedení závodu tedy rozhodlo, že konečné výsledky budou stanoveny z dosažených výsledků. Vítězem se stal Ken Walckiers, druhý Mickaël Laurent, třetí Pascal Coucquempot, čtvrtý Andreas Kamp a na vynikajícím pátém místě skončil Vítězslav Padevět z mariánskolázeňského klubu. Honza Ouředník skončil po sečtení okruhů a časů na jedenáctém místě a já na místě dvacátém.

Co říct závěrem? Na vlastní kůži jsme zažili, že dešti a větru opravdu neporučíme, ani u nás, ani ve Francii. Plně nám to ale vynahradyly dobré výsledky a přátelská atmosféra, kterou jsme nasávali celý víkend. Čekala nás ještě dlouhá jízda domů, která ale uběhla relativně rychle, protože jsme si povídali především o plánech na připravovanou EFRA Grand Prix České republiky, která se bude konat ve dnech 9.–10. srpna v areálu kempu Luxor. Na tuto akci srdečně zveme všechny příznivce tohoto sportu.

Martin Kubička

