

Závody pravidelnosti stopky nestopky?

V jednom z minulých čísel magazínu TIPpro Oldtimer si Mirek Gomola postesknul, že je na soutěžích pravidelnosti čím dál tím více „stopkařů“. Na jiném místě téhož čísla je zpráva pana Peka o průběhu závodu pravidelnosti se stopkami, ale zase ne tak jak má být.... Zdá se tedy, že je to téma aktuální!

Pokusím se přispět trochou selského rozumu, zpracovat názory z veteránského tisku, z mého okolí a konečně doplnit i mými zážitky a zkušenostmi. Globálním, potažmo nadnárodním hlavním motivem je, že kde jsou závody bez „policejní“ kontroly, tam se je bude vždy určitá vrstva snažit obejít. V některých zemích jich bude více, jinde třeba trochu méně, ale tam kde není přísná kontrola a citelný dopad (a v Česku zatím není ani na státní úrovni), tam se závody obcházejí nejsnáze a nejvíce.

Cituji *:/

Pořád se snažíme něco obejít, nedodržet, najít klíčky ... je to v nás hluboce zakořeněno - proto potřebujeme miliardu zákonů. S těmi stopkami je to stejné – místo aby vsichni účastníci čestně žádné stopky nepoužívali, raději se vymyslí omezení a nařízení a to se obejde, dopad žádný. Proč je vlastně ten zákaz?...kdo to neumí ať si stopuje!

Jedná se o vývoj, který sleduji již několik let a řešení není stále na obzoru. Rozčilených a zklamaných jsem už viděl hodně, ale nikomu se nějak nechce píchnout do vosího hnízda, tak do toho! Abych v tom nebyl sám, požádal jsem několik známých, přátel z veteránské scény i naslovo vzatých odborníků. Jejich názory a příspěvky prokládám moje řádky.

Citát:

...V podstatě jsem přestal jezdit na závody pravidelnosti, jelikož není možno regulérní cestou dosáhnout uspokojivých výsledků. Nejde ani tak o pohár nebo věcnou odměnu za hodnocená místa, jde mě především o princip...

Každá mě známá soutěž a závod na čas, ať tedy jako honba za nejrychleším nebo nejpravidelnějším výsledkem, se jede a kontroluje v cizině hodinkami, stopkami, mechanicky a elektronicky. Vzpomeňme si na formuli 1, tam se mezičasy a jednotlivá kola hlásí oficiálně, lyžařům se měří mezičasy a tak můžeme pokračovat libovolně dál až po (renomované) veteránské akce. Myslím přitom na Grossglockner, Klausenpass, Rally Basel Paříž, Alpskou Rally, Panamericana, Mille Miglia – ať se jede ve skupině na vítězství nebo na pravidelnost, tak se jede se stopkami. Několik málo akcí v Evropě – z ohledu na profil závodnického pole a společenský cíl provozováno bez stopek, nebo explicitně zakázán drahý trippmaster.

Slušné dvojité stopky přijdou až na pár set euro, trippmastery začínají tamtéž... V ljednovém a únorovém čísle Oldtimer-Markt jsou články o měření na rally a závodech, projít si je stojí za to...

Pro účastníky je vyhotoven nejen roadbook, ale i listina práv a povinností. Každý ji musí znát, protože odchylky se bodují, přesně tak jako se měří čas. Několik příkladů: s trestnými body za pozdní přihlášení vozidla, za zpožděný příjezd na start, nedostatečné vybavení (můžou to být třeba jen jmenovky, ale i helmy...) se pak vyhrávat nedá, zvláště, když jsou rozdíly v časech minimální. Dochvilnost, přesnost a kolegialita jsou základní podmínky veteránských akcí na západě. Listina informující o povolených rychlostech a o měřicím materiálu je např. na Mille Miglia dvoustránková na Carrera al golfo pacifico (Mexiko) dokonce pětistránková.



Za zastavení v označené zóně jakož i za masivně překročenou rychlost je diskvalifikace.

Že to organizátoři s objektivitou závodu myslí vážně, dokazuje i přesné označení času, aby nedošlo k nedorozuměním mezi účastníky a organizátory. Carrera rozlišuje čas astronomický, oficiální čas této rally, čas NULA, čas ideál a čas reál. Samozřejmě že je všechno přesně vysvětleno...



V Česku se vývoj v závodění zřejmě pozastavil, přizpůsobení se nové době nebo příkladům se prostě téměř nekoná. Zato se vyvinula následující praxe: stopky jsou sice zakázány, ale jezdí se běžně se stopkami. Organizátoři, pořadatelé chodí kolem aut a motorek, vidí přesně kdo má co připravené, aby dojel na „tisícinu“ přesně a nic neudělají. Ten jeden je totiž známý, jiný je náš kamarád nebo sponzor, onen má prestižní auto a možná, že by příště nepřišel... jen se domnívám, proč je tomu tak. Za nedodržení zákazu o stopkách hrozí sice diskvalifikace – ale už jste ji někdo zažil?

Citát:

...Viděl jsem v praxi už i použití cyklopočítače pro dosažení výhry, tzn. na disku umístěné čidlo a od protikusy na pevné části nápravy natažený kabel k odečítacímu displeji do kabiny. I to někomu stojí za věnec! Osobně se ztotožňuji s názorem buď stopky nebo trippmaster. Při dnešní úrovni techniky, kdy taková banalita jakou jsou stopky je součástí kdejakého elektronického přístroje, nelze v podstatě vyloučit nebo dokonce zakázat jejich použití. Stopky jsou dnes k nalezení například v mobilním telefonu, fotoaparátu, kameře, budíku, kapesním radiu, GPS navigaci, fotoaparátu, kameře, budíku, kapesním radiu, GPS navigaci, pochopitelně v náramkových i jiných hodinkách... Tyhle všechny přístroje pochopitelně ze závodů vyloučit nelze a spoléhat na uvědomění závodníků by bylo v Čechách (ale já předpokládám, že nejen v Čechách) asi velkou naivitou. Snad by mohlo být pikantním okořeněním podobných podniků, kdyby účastníci procházeli před startem detekčním rámem podobně jako na letišti popř. nasedali do vozidel nazí, nebo alespoň jejich navigátorky...

Nejsem žádný svatoušek, jel jsem Zbraslav i Tachlovický trojúhelník, s hodinkami na zápěstí, vykasany rukáv a tak jsem byl bez námahy „jen“ 1 sekundu pod časem. Jenže! V cíli bylo přede mnou ve stejné obsahové skupině dalších devět účastníků s lepším výsledkem. Ani se neptáte proč, že? Hodinky a stopky byly zakázány, bez nich ale nejel snad nikdo. Na můj dotaz startér přiznal, že je ale všechny viděl...

Výsledky závodů pravidelnosti se v Česku nechají přes zákaz stopek vidět. Rozdíly mezi dvěma kýženými časy se pohybují na předních místech, nezávisle od měnicího se počasí v setinách sekund. Říkáte, že je to vyloučené, nebo to taky znáte? Ale jak z toho ven? Pan Pek píše, že se sice jednalo o jízdu pravidelnosti, ale cituji: „jezdili jako závodníci, krásně zaléhávali na nádrž, klopii stroje až stupačky škrtały o asfalt...“ a tak dále.

Řekl bych, že se jednalo o jasný přestupek, ale určitě bez dopadu. Proč nebylo pole jezdců rozděleno mezi závodníky s licenci a skupinu jezdců pravidelnosti?

Cituji:

Na „pravidelnostních“ se různě „švindluje“ a na „zručnostních“ se poměrně často nejedná o zručnosti motoristicko-veteránistické nýbrž o jakékoliv jiné, např.: jak zasáhnout cíl prakem, kdo nejrychleji vyloví plechové rybičky magnetickou udicí z vody apod...

Tím jsem se dostal na konec mého příspěvku, který jak doufám rozproudí konstruktivní diskuzi, zavede povolení stopek, případně trippmasterů. Vždyt příslušné firmy mají katalogy plné těchto legálních pomůcek. Další téma by bylo zvýhodňování aut starších ročníků oproti mladším, při stejném dosaženém čase, což se nedá nazvat jinak než zvláde ze zvyku. Kdo má potíže řídit veterána, ať se to nejdříve naučí a přijede soutěžit až poté. Přesné dodržení průměrné rychlosti, nebo celkového času nemá s ovládáním stroje, starého či nového, nic společného. Zadaním různých průměrných rychlostí – např.: pro ročníky od - do: 31,65 km/h, další kategorie 34,79 km/h, sportovní voz pro mne za mne třeba 49,99 km/h by vneslo do závodu férovější podmínky. Již samotný výpočet délky vlastní jízdy rozdělí zrna od plev... už jsem zažil, že ne každý zvládl trojčlenku s šedesátinami minuty... Na některých závodech je v roadbooku dokonce návod na výpočet průměrné rychlosti.



Cituji:

...jelikož u veteránů jsou kromě jiných dílů za ta léta od jejich výroby namáhány i tachometry, zjistil jsem např. u své Tatříčky, že se díky zubu času nemohu spolehnout na to, co mi během jízdy ukazuje můj měřič rychlosti a vzdálenosti. ... s přibývajícím rychlostí se však objevuje v jeho údajích jakási nepřímá úměrná chyba. Pro soutěže pravidelnosti bez stopek je to ale úkol přímo úměrný nepřímé úměře té vlastní odchylky – tedy téměř nesplnitelný. Tak tedy povolit vlastní časomíru!...

Pohlédněme se, za plot a jinde, jak se připravuje trať na opravdový závod pravidelnosti. Ten totiž obsahuje fáze bez zastavení, fáze s povoleným zastavením (při nadbytku času), skryté měření rychlosti, viditelné měření rychlosti a na konci, např. 100 metrů před cílem, viditelně označeno, tzv. dohlížená fáze... s diskvalifikací při zastavení. Dotáhnout prostě jasná a známá pravidla do reality a pak se závod pravidelnosti stane nejen náročnější, ale i atraktivnější a ne jen pouhou společenskou událostí.

autor: Jiří W. Pollak
Foto: Pollak, Halda, Heuer

*/Jména citovaných jsou redakci známa.