

TKV, Anglie, rok 2009

British Nationals 1/24

Thornton Little Theatre, Thornton-Cleveleys, Lancashire

25.-26. Července 2009

Proč jsem byl v Anglii a jak to vše probíhalo.

(Publikováno s laskavým svolením autora)

Myšlenka vyrazit na závody do Anglie je už starší. Poprvé jsem o tom doslova snil v době, kdy jsem se začal pravidelně účastnit Mistrovství Světa Scale, tedy rok 2000. Loni jsem se podíval do Anglie s českou výpravou, když jsme jeli trénovat na "warm-up race" před MS, který byl spojen právě s British Nationals 2008. V letošní sezóně jsem se chtěl účastnit alespoň jednoho dalšího mezinárodního závodu kromě MS. Z hlediska prestiže a konkurence vyhrálo Swedish Masters 09, kam jsem s ostatními vyrazil v dubnu. V té době probíhala komunikace s Jamesem Cleavem, se kterým jsme loni vybojovali na MS titul v plechovkách, o jeho případné návštěvě české Grand Prix. James mi ve Švédsku potvrdil, že přijede a navrhnul možnost mé účasti na závodech v Anglii.

Uskutečnili jsme tedy výměnný pobyt. James s námi letos v květnu závodil na GP ve Strakoncích a já koncem července vyrazil na British Nats, jednorázové mistrovství Anglie, které je součástí seriálu British Open Championship. Mistrovství se konalo nedaleko Blackpoolu na severozápadě Anglie ve městě Thornton-Cleveleys. Závodilo se na osmiproudé dráze UK Monster, na které se jelo i MS 2008 v Milton Keynes. Ta se akorát vešla do prostor Thorntonského malého divadla. Pořadatelé byli domácí Sargentovi. Angličané jezdí národní mistrovství "Scale" separovaně s auty 1:32 a 1:24 jako seriál čtyř velkých cen. Systém je stejný pro malá i velká auta. Tři GP se jedou na klubových dráhách a jedna na neutrální, jako jednorázový národní šampionát, nejdůležitější událost sezóny. Je to dvoudenní mítink a závodí se v kategoriích Production Saloon (PR24) v sobotu a Open Group 12 (ESG12) a Eurosport (ES24) v neděli. Vše zajišťuje BSCRA (British Slot Car Racing Asociation). Po večerech jsem sepsal povídání o tom, jak moje návštěva v Anglii probíhala. Snad v něm každý najde to, co ho zajímá.

Čtvrtek 23.7.

Ráno mě na letišti odvezla máma, protože šéf týmu měl jisté povinnosti. Seděl jsem nervózní v restauraci, kde jsem se uklidňoval sendvičem a sodovkou přičemž jsem ujišťoval sám sebe, že vše bude ok. 10:25 odlet z pražské Ruzyně. Ke kontrole palubního zavazadla jsem přicházel již značně nervózní s rezignovaným pohledem na obsluhu detektorů kovu. Věděl jsem, že za krátkou chvíli poletím hodně vysoko v letadle, ze kterého se nedá jen tak lehce vystoupit. Následovalo rutinní otevírání a vysvětlování obsahu podezřelého černého kufru ze dřeva. Chvíli na to jsem nastoupil do letadla a uvelebil se na sedadle blíž uličce těsně za křídly Boeingu 747 společnosti Wizz Air. V rámci možností jsem si užil start a pak jsem se snažil co nejdříve usnout a

nevědět o sobě. To se mi také povedlo. Během letu jsme se dostali do oblasti mírných turbulencí což mě probudilo ze slabého a nervózního spánku. Chvíli na to přestaly letušky s prodejem jídla a pití, když jsme se dostali do oblasti opravdu silných turbulencí, ve které jsme zůstali až do přistání na letišti London-Luton. Ti, kteří vědí jak na tom jsem s cestováním jinými dopravními prostředky než je auto, si určitě domyslí, v jaké psychické kondici jsem dorazil do Lutonu.

Po pasové kontrole mě Anglie přivítala nádherným počasím. Azurové nebe, teplota 26 °C, příjemný chladivý vánek a pohled na minisukni procházející letušky mě vrátily do pohody. Rychlý telefonát Jamesovi, že už jsem v Lutonu a přesun pár desítek metrů k místu setkání. Ani ne po pěti minutách na mě mává čísi ruka z bezkonkurenčně nejhluchnějšího vozu s bezkonkurenčně nejnižší světlostí pod oběma nápravami široko daleko. James mě přijel vyzvednout ve svém Subaru Impreza. Proběhlo rychlé, ale srdečné přivítání a nástup nebo spíš zapnutí do závodního sedadla na straně řidiče bez volantu, aby James nemusel platit poplatek za parkování a vydali jsme se na cestu. Nicméně cesta byla krátká protože během deseti minut jsem už stál s ovladačem v ruce v Jamesově domácím klubu a jezdil s falcon plechovkou pro děti. Takové přivítání jsem prostě nečekal. Po cestě k Jamesovi domů mi při nájezdu na motorovou komunikaci první třídy předvedl, jak Impreza zrychluje. Ručička tachometru se zastavila na 160 mph a rychle klesala, když jsme dobrždžovali předjížděcí manévry pomalejšího účastníka provozu (měl na hlavě klobouk). Po sjezdu mi pak James ukázal, jak Impreza sedí v rychle po sobě jdoucích zatáčkách. Bylo to parádní svezení.

Doma jsme se přivítali s paní domácí Ivone a konverzovali na různá témata. V naprosté většině šlo o témata ze světa slot racingu. A jak jsem si tak seděl u Jamese v obýváku se sendvičem v ruce a koukal do zahrady, připadal jsem si jakoby v jiném světě. Odpoledne jsme jezdili s benzínovými RC bugynami na zahradě kolem obří trampolíny. K večeři nám Ivone připravila ovčí maso na špejli s vařenými bramborami, vejci a oblohou, což byla zajímavá změna oproti jídelníčku na který jsem zvyklí z domova. Po večeři měl pro mě James další překvapení. Jen jsem si stačil přeskládat věci z cestovního kufru do modelářského, vydali jsme se do 37 mil vzdáleného města Wellingborough závodit s hard-plastikovými Nascary 1/32. Po necelé hodině jízdy jsme už jezdili na čtyřproudé dráze, která měla asi dvanáct zatáček a podobně rovinek. Největší problém byl zapamatovat si, jak jdou zatáčky po sobě. Jenom to mi trvalo čtvrt hodiny trénování, než jsem pochopil kudy vede cesta. Závod jsem startoval z první nejslabší skupiny a absolvoval pouze ji. Do dalších skupin se závodník musel probojovat vítězstvím té předchozí a to se mi nepodařilo, i když jsem se opravdu snažil. Dlouho jsem se držel na druhém místě za Jamesem s náskokem jednoho kola, ale ke konci jsem se propadl na třetí místo a celkově skončil předposlední. Další boje jsem pozoroval jako nasazovač. James několikrát postoupil dál, než ho zastavil jeden z domácích borců. Jak se umístil celkově si už nevzpomínám, protože jsem usínal únavou. Bylo ale pěkné zažít atmosféru večerních klubových závodů. Být členem klubu, to je jedna z věcí, která mi už dlouho chybí.

Pátek 24.7.

Ráno na mě čekala pravá anglická snídaně, full-english, se vším všudy. Když jsem si jí tak zkoumavě prohlížel, netušil jsem že ji budu snídat každé ráno a že mě zasytí na

celý den. Lehce po obědě byl Vauxhall Omega naložený věcmi a po rozloučení s Ivone jsme se vydali na čtyřhodinovou cestu po dálnicích směr Blackpool. Jakmile jsme vydali na cestu, počasí se změnilo na typicky anglické. Přihnala se velká bouřka a pršelo a pršelo. James naplnil CD výměník kvalitní hudbou, což se nám hodilo v pozdější dvouhodinové zácpě na M1, kterou způsobili řidiči před námi, kteří zpomalili, aby si mohli prohlédnout hromadnou nehodu v protisměru. Když jsme minuli místo nehody, znovu jsme nasadili cestovní tempo a pokračovali směr Blackpool. Cestu nám krátilo počítání kamiónů přepravní společnosti Eddie Stobart, jejichž trucky mají jkaždý své jméno a potkáte je na každém kilometru dálnice. Kolik jsme jich napočítali už nevím, bylo to velké číslo. Nějakou dobu jsme prostáli v dalších kolonách, jinak cesta proběhla bez problémů.

Angličané jezdí slušně, dodržují větší rozestupy mezi auty a omezenou rychlost. Při cestování po dálnicích jsem se cítil daleko bezpečněji než u nás. Po příjezdu do Thorntonu bylo třeba se nejdříve ubytovat. Měli jsme rezervaci v hotelu blízko pláže. Na pláž jsem se ale za celý víkend nepodíval. Interiér North Euston Hotelu, byl zařízený striktně v staroanglickosnobsném stylu, což místy působilo až groteskně. Nechali jsme si věci na pokoji a konečně vyrazili na dráhu. Volný trénink probíhal od pěti do deseti hodin večer. Na parkoviště u zadního vchodu divadla jsme přijeli v sedm hodin s tříhodinovým spožděním. Jen jsme vystoupili z auta ven, už bylo slyšet pískání motorů na dráze. To nám po dlouhé cestě spravilo náladu. U vstupních dveří stáli Andy Brown (AB Slotsport) a Graeme Stephenson, který mě přivítal plechovkou piva. V tu chvíli jsem trochu pozapomněl na autíčka a zůstal venku s ostatními na kus řeči. Po vypití dárku jsem se omluvil a vydal se najít Jamese uvnitř divadla. Trénink byl v plném proudu a spousta lidí byla překvapená, kdože to přijel na závody. Po dalších vítáních a hovorech se mi podařilo propracovat až do provizorního depa ve vstupní hale. James zabral poslední volná místa na recepčním stole. Rozbalil jsem si modelářství a začal se připravovat na trénink s plechovkou. Bylo potřeba přiletovat vodiče k motoru, nabrousit kola nasadit karosérii a zapojit banánky ovladače do anglické redukce. V Anglii se nazatěžují se zapojováním tří banánků do dráhy, prostě tam strčí zásuvkovou zástrčku a jedou. Chvála tomu, kdo tak jednoduchý způsob vymyslel!

Už jsem se chystal jít na dráhu, když se mi James začal smát, jestli prý pojedou závod parníků. Narážel tím na výšku zastržení předku mojí karosérie Red Fox Mercedes DTM z druhé ruky. Ukázal mi svoji, zastrženou o půl centimetru níže. Pochopil jsem a jelikož do konce tréninku zbývaly už jen dvě hodiny, rozhodl jsem se kastli po předchozím majiteli, který ji připravoval podle ISRA pravidel, zastrhnout hned, abych se tím nemusel zabývat později. Po rychlém předělání kastle na anglický způsob, "na žiletku", jsem se konečně dostal na dráhu. Mezitím začal řízený trénink po pěti minutách. Za pultem rozhodčího zrovna seděl Kev Gray a svolával jezdce z předchozí jízdy k nasazování. Stačilo pár ujetých kol, abych si vybavil rytmus dráhy. Nezapomněl jsem! Jezdil jsem dokola a zajížděl kolečka. Bylo pro mě trochu překvapením, jak lehké je ohnout držák vodítka dvoudílného podvozku JK Cheetah 11. V dalších jízdách přišlo na řadu pilování ideálního brždění a trefování zataček na čtyřech krajních drážkách. Prostředky jsem nechal až na konec tréninku. Čas k trénování utekl rychle, najednou bylo deset večer a rozhodčí vypnul dráhu. Všichni se začali balit a odcházet. Ptám se, "co se děje? Chci ještě pár hodin modelařit". Ze všech stran na mě směřovaly úsměvy, a že se jde někam za zábavou, že prý je to víc

kulturní. Neprotestoval jsem ani chvíli. Moc dobře si nedokážu představit, aby se u nás dráha zavřela v deset večer a šlo se na pivko. Za pět minut jsme už vyráželi do nedaleké Non-stop pizzy pro jídlo. To jsme si odvezli s sebou a snědli v hotelovém baru, kde jsme zůstali asi do půl druhé do rána.

Sobota 25.7.

Ráno jsme vstávali v půl sedmé a mě se vůbec nechtělo z postele ven. Raději bych ležel minimálně další dvě hodinky v posteli, ale už v sedm se podávala full-english. Na snídani, jsem přišel již probraný po studené sprše. Teplá voda tekla prvních patnáct vteřin. Po osmé hodině závody začaly na ostro plechovkami. Systém závodu byl pro všechny tři kategorie stejný. Každý absolvoval jednu minutu na předem určené dráze a započítávalo se nejrychlejší kolo. Závod se jel jako finále 8x3 minuty "sprint-race" s minutovými pauzami na střídání. Vyhrát či skončit poslední mohl kdokoli z jakékoli skupiny. Před kvalifikací jsme měli krátký trénink na rozježdění dráhy, ve kterém moc času na testování nebylo, takže jsem vybral kola, která nejlépe seděla a šel jsem připravit auto na technickou přejímku. Moje přední kolečka byla sice legální podle pravidel ISRA, ovšem podle pravidel BSCRA neměla dostatečný průměr. Musel jsem sehnat jiná, větší. Andy Brown, který měl svůj shop rozbalený naproti nám, mi jedny věnoval. Po jejich instalaci se mi udělalo trochu nevolno, protože na měřicí destičce bylo vidět, že kola zasahují pod šasí a zároveň se dotýkají karosérie. Drobná úprava dremelkou nepomohla, naopak způsobila jejich šišatost. Sundal jsem tedy z jejich obvodu nasazené gumičky a udělal z nich kola více či méně legální. Zkontroloval jsem zbytek modelu, jestli je vše, tak jak má a model splňuje všechny předepsané rozměry. Vytáhnul jsem linie karosérie černým fixem, to je v Anglii nezbytné, a šel do fronty na technickou přejímku. Prošel jsem hned na první pokus i s těmi předními koly.

Po přejímce nás přivítal na místě konání hlavní pořadatel Steve Sargent krátkým prolovem. Spolu s rozhodčími ještě upřesnili pravidla pro vypínání dráhy a pravidla servisování. Dráha se vypínala jen, když někdo vypadl na zem nebo při kolizi více jak tří aut nebo při absenci nasazovače. Během minuty bylo povoleno servisovat jakkoli a čímkoli, ale při přerušení během jízdy byla jakákoli práce na autě zakázána. Hned po té se odstartovala kvalifikace, do které nastoupilo 38 jezdců. Kvalifikaci vyhrál James s časem 5,827 s. před Rossem Groganem (5,881) a Graemem Stephensonem (5,894). Já jsem se kvalifikoval jako šestý (6,010) a Brian Saunders skončil až na dvanáctém místě (6,252). S výsledkem kvalifikace jsem byl spokojený, protože jsem splnil cíl, dostat se do první skupiny s nejrychlejšími jezdci a věděl jsem že mám jedno z nejstabilnějších aut ve startovním poli. Takže vyhlídky do závodu byly docela dobré. Z kvalifikace vzešlo pět skupin, takže během ostatních jízd jsem si mohl poskládat modely na trénink dalších kategorií. Než jsme šli na start A skupiny, James žertoval o výsledku. Říkal že jako úřadující mistři světa musíme přeci dojet na prvním a druhém místě. Já jsem měl za cíl dojet na bedně bez velké ztráty na Jamese a Briana, kteří byli mými největšími soupeři a spokojil bych se i se čtvrtým místem.

Odstartoval se závod a všichni nasadili rychlé tempo už od prvních metrů. Při sprintu také nebylo zapotřebí na něco čekat ani šetřit motory, což mi tak úplně nedošlo, jsem zvyklý hodně čokovat. Navíc jsem motoricky úplně nestíhal 3 jezdce přede

mnou a z toho plynul jeden z mých dvou problémů. Protože dráha měla stejné zdroje a rozvody jako na MS 2008, motory nejeły tak rychle a podvědomě jsem hodně mačkal ovladač, aby autíčko jeło rychleji. Druhou drážku jsem dojížděl téměř bez citu v prstech. V pauze jsem si ruku protřepal a prokrvíl. V dalších drážkách jsem se musel hlídat. Změnil jsem styl páčkování a odčokoval na nulu. Jinak bych nedojel. Druhým problémem pro mě byla absence spy-tech race manageru, na který jsem zvyklý jak od nás z Čech, tak z mezinárodních závodů. Povědomí o rozestupech během závodu jsem měl tedy pouze z komentáře rozhodčího a to nebylo vždy přesné. V pauzách jsem chodil okolo dráhy kontrolovat auto a neměl jsem čas pročitat se pro mě nepřehledným programem s miniaturními čísly ujetých kol a časů. V průběhu závodu jsem se sice ne tak rychlou, ale bezchybnou jízdou propracoval ze čtvrtého místa na konečné druhé a skončil necelá tři kola za Jamesem, který najel 231,90 kol. Další dvě kola za mnou dojel Graeme Stephenson a kolo za ním Ross Grogan. Potom již byla díra pěti kol. Měli jsme s Jamesem radost, že závod skončil dle jeho předpovědi a dobrý pocit z toho že jsme ujeli Brianovi, který skončil na osmém místě s šestnáctikolovou ztrátou za námi. Na jedenáctém místě skončil druhý zahraniční jezdec Pedro Mizarela z Portugalska. Chvíli jsme ještě probírali průběh závodu a mezitím začal trénink další kategorie Open Group 12.

Přeletoval jsem si pastorek z plechovky do dvanáctkového sporta a při tréninku s potěšením zjistil, že připravený motor do této kategorie se lépe vyrovnává s nedostatkem šťávy na dráze. Vybíral jsem ze dvou typů kol s podobnými vlastnostmi. Dráha všeobecně perfektně seděla, tak jsem vybral kola, která se ze syrového stavu rychleji zahřála a ihned fungovala. Karoserii jsem použil stejnou, jako na loňském British Nats BPA LOLA GB, která se používá například v závodech Eurocupu. Sobotní den na dráze jsme ukončili kvalifikací Open Group 12, do které jsme nastupovali podle výsledků kvalifikace předchozí kategorie. Kvalifikaci vyhrál Ross s časem 4,947 s. Druhý byl Brian (5.077) a třetí Lee Parsons (5.138). Já zajel páté. místo (5.197) a James krásné sedmnácté (5.477). Jamesovi autíčko motorově vůbec nejeło. V osm hodin večer byla kvalifikace odjetá a šlo se opět za zábavou, protože je to "více kulturní než modelařit do jedné do rána". Napřed jsme si zajeli do města pro večeri. Výběr druhu jídla byl na mě a já zvolil fish&chips. Ryby zásadně nejím, ale toto Anglické tradiční jídlo mi moc chutná. Jídlo jsme opět snědli na hotelu. Sobotní večer v hotelovém baru, který praskal ve švech, probíhal v rytmu místních punkových kapel a z mé strany patřil ochutnávce různých druhů anglického piva. Nemínulo mě ani nejčernější pivo, jaké jsem kdy viděl, Murphy's. Zábava s ochutnáváním pokračovala a protáhla se až do dvou hodin do rána. Ve tři hodiny nás probudil telefonát neznámého opilce, jinak byla noc klidná. Ani ráno jsme pak nezjistili kdo volal.

Neděle 26.7.

Vstávali jsme opět v půl sedmé, abychom byli včas na snídani a mě se chtělo ještě míň. Voda ve sprše tekla střídavě teplá a studená, rozhodně to bylo lepší než v sobotu. Na recepci jsem zaplatil účet z ochutnávky piv a když jsme chtěli jít snídat, potkali jsme se ve vstupní hale s dalšími modeláři, kteří nám oznámili, že v neděli se snídaně kupodivu všech podává až v osm hodin. Čekání jsem využil k lehkému spánku v křesle. Po full-english jsme jeli na dráhu. Ráno byl ještě vyhrazený trénink a kvalifikace pro "opozdilce" Marka Harrisona, bývalého anglického šampiona, který si

půjčil auto od Richarda Macka. Následoval start první skupiny závodu Open Group 12. Volný čas během skupin jsem využil k výrobě eurosportové karoserie BPA BMW LM pro sebe a Jamese. Oba jsme měli připravené karoserie ze Swedish masters s krátkými křídly. James vyhrál skupinu C s celkovým počtem kol 247.90. Když jsem nastupoval na start A skupiny, říkal James ať hlavně nenechám vyhrát Briana. Před startem byl tříminutový warm-up, kdy jsme ještě mohli udělat na autě poslední úpravy. Několik jezdců vyměnilo kola. Já jsem si jen porovnal kartáčky a zahříval kola na start z ideální oranžové drážky.

Trochu jsem Brianovi, který startoval z nejpomalejší fialové, ujel a pár drážek vedl závod. Poté se Brian přiblížil a na chvíli mě předjel. V dalších drážkách jsem zase předjel já jeho na rozdíl max 4-5 kol, ale ke konci závodu mě stahoval. Na předposlední drážce, když jsem byl na černé, mě stáhnul z rychlé modré na rozdíl jednoho kola a během poslední drážky se dál pomalu po metrech přibližoval. Konec závodu jsem jel pod velkým tlakem, stačilo jedno vypadnutí a měl mě. Brian ke konci jezdil o chlup rychleji na zelené, než já na žluté, ale mě se povedlo nevypadnout a udržet dostatečné tempo, abych ho udržel za zády. Bylo to velmi těsné, poslední půlminutu jezdil jednu zatáčku za mnou. Po vypnutí dráhy se ozval bouřlivý potlesk a já jsem pohledem na místo, kde jsme skončili (servisní rovinka na MS 2008) kontroloval, jestli mě náhodou o ten metr nepředjel. Nepředjel! Skončil jednu zatáčku za mnou. Najeli jsme 261,77 a 261,72 kol. Rozhodně to byl nejlepší závod celého víkendu, protože nešlo o kola, ale o metry. Měl jsem radost, že se to povedlo, protože porazit Briana v dvanáctkách není snadné. Po gratulacích jsem si šel rychle koupit cider do blízkého Non-stop obchodu, abych se sklidnil a mohl se soustředit na další kategorii. Koupil jsem i jeden pro Martina "Smash" Elise, který nezklamal a i přesto že byl v A skupině jeden z nejrychlejších, svoje auto rozstřelil už v polovině závodu. Taky jsem koupil jeden pro Graema, aby si srovnal hladinku po sobotě. Graeme nám celý závod dýchal na záda s podvozkem z jednoho kusu plechu od Richarda Macka. Podvozek vypadal, jako běžný dvanáctkový sport, akorát se skoro vůbec nehýbal a nekroutil. Na prostředcích nám stačil, ale na krajních drážkách nám prostě nemohl stíhat. Skončil se ztrátou pěti kol za námi. Jeho výkony jsem obdivoval celý víkend. Řekl bych, že toho moc nenaspal, protože s Elisem vymetali jeden bar za druhým.

James mě pochválil, že jsem porazil Briana a říkal, že během závodu mi držel palce spolu se všemi ostatními z "Darksidu". Moc se jim nelíbilo, když mě Brian v půlce závodu nachvíli předjel. To potěší. Chvíli jsem se ještě uklidňoval ciderem a pak jsem musel jít naladit Eurosporta. Už v tréninku byla na Jamesovi vidět nervozita. Potřeboval si spravit chuť po dvanáctkách, kde dojel až pátý, čtrnáct kol za mnou a Brianem. V tréninku byl rychlejší než já. Naopak Brianovi eurosport nejel nic moc. Mě se ke konci tréninku podařilo auto naladit hodně dobře a tak jsem byl před kvalifikací klidný. Technickou přejímku eurosportů dělal James. Já jsem prošel až napodruhé, když mě s úsměvem od přejímky "vyrazil", abych pak mohl přijít podruhé, již s předními kolečky na autě. Jinak jsem neměl žádný problém. Na start kvalifikace jsme nastupovali opět podle výsledků kvalifikace předchozí kategorie. Výrazně rychlejší čas předvedl už James v polovině kvalifikace, kdy zajel 4,499 s. Rychlý čas zajel také Paul Shepherd (4,524) a Brian doslova vypotil nejrychlejší kolo (4,652) a to musel držet ovladač skoro naplno ve všech zatáčkách, jak mu auto nejelo. Já jsem nastupoval do

kvalifikace jako pátý před koncem. Ve druhém kole jsem zajel Jamesův čas a dál zrychloval, až jsem se umáchl a o mantinel si poladil kartáčky. Můj nejrychlejší čas byl 4,326, kterým jsem kvalifikaci vyhrál. Pro srovnání, na MS 2008 jsem zajel 4.468 a Matti Fyhr vyhrál s časem 4,111. Jamesovi jsem nadělil skoro dvě desetiny vteřiny a do závodu nastupoval v pohodě. Start skupiny A byl popravděřeceno vtipný. Keva Graye vystřídal za pultem rozhodčích Andy Brown, který závod odstartoval bez úvodního odpočítávání tří vteřin. Takže dráha se zapnula, ještě když si všichni jezdci před startem povídali a svým autům nevěnovali tolik pozornosti. Já jsem si před startem ladil ovladač a přemýšlel přitom o taktice a případné výměně kol. Taktika byla jasná. Všem ujet hned na začátku a nikomu nedat šanci, protože jsem věděl, že mám nejrychlejší auto.

To se mi bohužel nepodařilo, utajený start jsem zaregistroval až jako poslední a odstartoval až když ostatní projížděli esička po hlavní rovince. Navíc jsem nedobrzdil a neprojel havárii pěti aut. Moje auto nasadili do drážky jako poslední. Ostatní zřejmě podrážděni letným startem podlehli napětí a navzájem se srazili už v druhé zatáčce. Startoval jsem z pomalejší černé drážky a těm ze začátku nejrychlejším jsem úplně nestíhal. Můj plán se rozplynul rychleji než vzniknul a po první drážce jsem ztrácel několik kol. Na žluté jsem absolvoval stíhací jízdu Jamese a Briana, kteří závod vedli. Ve třetí jízdě na oranžové drážce jsem se dostal do vedení, které jsem udržel až do konce a vyhrál o pět kol s celkově 296,79 ujetými koly. James do poslední jízdy bojoval o druhé místo, které nakonec obhájil o tři kola (291,70) před Brianem (288,70). Čtvrtý dojel Paul Shepherd (280,43), pátý. Alan Lucas (271,15), šestý Ross Grogan (270,44), sedmý. Lee Parsons (267,40) a jako osmý skončil Pedro Mizarela (266,59). James si spravil chuť po dvanáctkách a bylo vidět, že je s druhým místem spokojený. Balili jsme věci, rozebírali závod a mezi sedmou a osmou večer začalo vyhlášení. Steve Sargent poděkoval všem za účast a vyhlásil výsledky. Ceny předával Chas Keeling, dlouholetý distributor slot racingového zboží v Anglii. Ceny byly připraveny pro prvních osm jezdců v každé kategorii. Ti obdrželi pohár a plaketku na kufr, a dále pro vítěze konkurzu karosérií, vítěze kvalifikace (TQ), a jezdce, kteří si svým výsledkem zajistili postup na vyšší stupeň výkonnosti.

V Anglii mají 4 stupně a sice: Clubman (klubovkář), Intermediate (středně pokročilý), Main (pokročilý) a Premier (prvotřídní). Jaké jsou podmínky pro zařazení a postup mezi jednotlivými úrovněmi přesně nevím. Pro letošní sezónu je ve spojeném Království 75 klubů se 166 registrovanými jezdci v 10 oblastech. Každá oblast má svého koordinátora, který je odpovědný za organizaci závodů v dané oblasti a komunikaci s BSCRA. BSCRA je řídicí orgán slot-racingu ve Spojeném Království. Organizuje závody na regionální a národní úrovni. Stará se hlavně o organizaci seriálu BOC (British Open Championship), jehož součástí jsou i British Nationals. Každé dva měsíce vydává magazín "Slot Car Racing News", který informuje o modelářském dění v zemi i ve světě. Informuje o stavbě aut, ovladačů a drah. Zveřejňuje veškeré informace o závodech včetně reportů z odjetých závodů. Dále poskytuje informacem o materiálu a nových produktech atd. BSCRA vydává také modelářskou příručku, která obsahuje pravidla a seznam klubů v UK. BSCRA má vlastní radu, jejíž předsedou je aktuálně Rob Lees. Radá má dalších sedm pozic. Sekretář, pokladník, referent pro rozvoj, pracovník pro styk s veřejností, soutěžní sekretář, tajemník členství a editor magazínu. Soutěžní sekretář je zároveň

předsedou čtyřčleného výboru, který se stará o pravidla. Změny obsahu pravidel BSCRA jsou stanovovány na základě většinového hlasování všech členů BSCRA, tedy jezdců! Rada jako taková je zmocněna jen k menším, ne tolik důležitým změnám v pravidlech.

Po závodech jsme byli unavení a měli jsme před sebou dlouhou cestu zpět domů. Během půl hodiny cestování nás přemohl hlad a tak jsme odbočili u první cedule "Services" z dálnice. Na jídlo jsme zašli do KFC, které se nacházelo v budově přemostující dálnici. Ve frontě na kuřata jsme se potkali s Grahamem a Benem Woodwardovými, kteří byli stejně hladoví jako mi. Seděli jsme u jednoho stolu nad dálnicí, cpali se kuřaty a pod námi jezdily auta a kamióny. Řeč se točila samozřejmě všeobecně kolem autíček, zrovna odjetých závodů a kolem nadcházejícího MS ve Finsku. A jak jsem si tak seděl s Jamesem a Woodym v KFC s kuřetem v ruce a koukal na projíždějící auta a kamióny Eddie Stobarta, připadal jsem si opět jakoby v jiném světě. Naplňovala mě taková ta čistá radost a spokojenost. Rozloučili jsme se s Woodym a Benem a pokračovali jsme v cestě. Domů jsme přijeli o půlnoci a já jsem začal přebalovat modelářství do leteckého kufru. Jelikož jsem splňoval váhový limit jentaktak, nemohl jsem si vzít poháry s sebou. James většinu svých pohárů, a že jich je během sezóny hodně, věnuje jako výhry pro děti do klubu, a tak jsem mu všech pět přidal. S sebou jsem si vzal jenom štítky na památku, včetně toho nejcennějšího s nápisem Victor Ludorum.

Pondělí 27.7.

V osm ráno jsem vstal a na stole mě čekala poslední full-english. Po snídani mě James s Ivone odvezli na letiště, kde jsme se rozloučili a já se vydal směrem k odbavení. Před odletem jsem měl spoustu času a tak jsem zevloval v odletové hale a krátil si čas pročitáním Daily Sportu, výběrných sportovních novin a kocháním se nad sukněmi letušek. Při letu do Prahy jsem nasadil stejnou taktiku. Usnul jsem chvíli po startu. Zřejmě jsme nepotkali mnoho oblastí turbulencí protože jsem se pěkně prospal. Probudili mě až obsluhující letušky. Neodolal jsem a za tři eura si koupil třetinku Coca Coly, jako odměnu za to, že dobře snáším let. S Daily Sport to jde samo.

Dobrý pocit z letu mi zkazilo až zahájení přistávacího manévru před Prahou. S letadlem zřejmě přistával pilot s čerstvým pilotním průkazem. Cestující vedle mě, Češka, propadala v lehkou paniku, z toho jak to s námi házelo a trhalo. Já jsem se tvářil zkušeně, nad věcí, a uklidňoval jsem jí slovy, že to není nic neobvyklého. Netušila, že mám větší strach než ona sama. Přistáli jsme v pořádku ve dvě hodiny odpoledne místního času a já jsem si jako při každém letu přísahal, že už nikdy do letadla nenesednu. V příletové hale na mě čekal táta, který měl samozřejmě velkou radost z výsledků, a odvezl mě domů. Ještě chvíli jsem podával hlášení o závodech, načež jsem únavou usnul a spal až do rána.

V pozadí mých výsledků je také spousta práce druhých. Díky za podporu! Nebudu jmenovat, oni vědí. Pokud bude příští rok Grand Prix v podobném termínu, tak si s námi přijede James opět zazávodit. Já bych se rád opět podíval do Anglie, pokud to půjde. Kdyby někdo chtěl vyrazit se mnou na pěkné závody, budu rád.

Tonda Vojtík (TKV)