



FLATTRACK WEEKEND 2010

Dnes už závodění není to, co bývalo. Na evropské a světové úrovni už téměř v žádném odvětví nenajdete skromná depa, sedřené závodníky a tu pravou atmosféru, jako byla třeba před čtyřiceti lety.

text: Jan Somerauer, foto: autor a Jan Kábele

Většinou spíš uvidíte hvězdné primadony, dílny podobné operačním sálům a především všude kolem tony peněz. Výjimky se ale našťestí pořád najdou. Jednou z nich je flattrack, disciplína, která se začátkem června představila také v Čechách. Špína, prach, pot a pořádná porce adrenalinu, tak by se ve stručnosti dalo specifikovat to, co jsem měl možnost vidět na plochodrážní trati ve Slaném první červnovou nedělí. Jel se zde druhý závod Flattrack Weekendu 2010, součást evropského MEFO Sport Flattrack Cupu.

Flattrack – americká plochá dráha
Pro začátek pár základních informací o samotném závodění. Flattrack (někdy také dirtrack) se jezdí ve dvou kategoriích na několika typech tratí. Většina profíků má ve svém arzenálu dvojici motocyklů – jednoválec a dvouválec.



Na kratších tratích se jezdí s jednoválci, které dost často vychází z produkčních endur



Vítězný Ital Belli se svojí zaslouženou odměnou. Prý chutnalo



Chce to hodně odvahy pustit se s takovou mrchou v plným trupu do zatáčky



HISTORIE FLATTRACKU

Tato soutěžní disciplína je považována za jednu z nejstarších. Počátky sahají někde do 20. a 30. let dvacátého století. Obrovský boom zažil flattrack především po druhé světové válce, kdy s návratem veteránů vzrostl a změnil se v USA celý motocyklový trh. Právě odtud pochází spojení s Harley-Davidsonem. Postupem času se tyto závody za mořem vypracovaly mezi nejpůvodnější, v současné době se zde kromě lokálních pohárů jezdí hlavně mistrovství USA pod patronátem AMA. Vzhledem k dostupnosti a popularitě flattracku za mořem není divu, že jím prošla taková jména, jako jsou třeba Kevin Schwantz, Eddie Lawson, Colin Edwards, Nicky Hayden nebo Casey Stoner. Flattrack v Americe neznamená pouze závody motocyklů, ale také automobilů, které by se daly přirovnat k našemu rallycrossu. V posledních letech si flattrack nachází cestu i do Evropy, především do Velké Británie, Německa, ale také do Itálie či Švýcarska. Od roku 2005 se jezdí evropský pohár MEFO Sport Flattrack Cup, letos o devíti závodech, z nichž dva se jely v ČR.

Škoda, že nemůžeme zachytit i ten náhrernej zvuk



Jednobuchy jsou lehčí a používají se na plochodrážní ovály kratších délek a takzvané TT, což je obdoba našeho supermota ježděná také částečně na asfaltu. Motocykly jsou buď přestavěná endura, nebo kompletně stavěné speciály, oboje v kubaturách nad 400 cm³. Ve Slaném bylo k vidění několik Hond, Suzuki RM 450, Husqvarny, KTM, Yamaha a speciály s motory Rotax a TM.

Ve dvouválcích dlouhodobě panuje převaha motocyklů Harley-Davidson XR (vycházející ze Sportstera) v kubatuře 750 nebo 1000 cm³. Na těchto motorkách se jezdí ploché dráhy dlouhé nad 800 metrů, kde lze dobře využít výkon a točivý

moment. Na dlouhých rovinkách se jezdci dostanou až k rychlostem přes 160 km/h, ve kterých potom vyltnou bokem do zatáčky.

Nedělní závod

V rámci Flattrack Weekendu 2010 se v Čechách jely dva závody. První se jel v sobotu 5. 6. v Mariánských Lázních na 1000 metrů dlouhé trati, druhý o den později na krátké trati ve Slaném. A právě na tento závod jsem vyrazil. Vzhledem k délce trati se závod jel na jednoválcových strojích, v závěru se ale divákům předvedly také Harley-Davidsony.

A dojem? V podstatě dva. První ze samotných závodů. Jelo se osm kvalifikačních po šesti kolech a finále na patnáct kol, které nemůžu nazvat jinak než řežba. To, co ti chlapi na trati předváděli, je něco neuvěřitelného. Na rozdíl od plochodrážní motorky mají flattracky kompletní odpružení, a tak se v driftu vlní jak tánečnice u tyče, ale oni se stejně nepustí a jedou na řídítko. Na startu je dvanáct jezdců, takže především nájezd do první zatáčky připomíná spíš motokros než plochou dráhu. K vidění bylo i několik pádů, ale našťestí nic vážného.

Druhý silný dojem na mě udělala procházka depem, respektive spíš parkovištěm. Žádné profi dílny ve stanech, žádné desítky mechaniků, žádné počítače. Jen karavany, podložky, nářadí a špinavé ruce. Vybavilo se mi vyprávění Františka Štastného o tom, jak to za jeho dob



Speciální flattrackové pneumatiky se někdy prořezávají pro lepší grip

vypadalo v depu MotoGP. Takhle nějak jsem si to představoval. A do toho super atmosféra, je vidět, že i když si na trati závodníci nedarují ani milimetr, jinak jsou přátelé.

Úžasnou podívanou bylo finále, ve kterém se Ital M. Belli na speciálu Zaeta prodrál z poslední

NĚCO MÁLO Z PRAVIDEL

- » trať musí být v jakémkoli místě nejméně 6m široká
- » tratě TT by měly mít jak levotočivé, tak pravotočivé zatáčky a mohou obsahovat mírné skoky
- » motor má nejvíce 2 válce
- » motocykl nesmí být vybaven přední brzdou
- » motocykl nesmí být vybaven aerodynamickou kapotáží
- » palivo – pouze běžně dostupné u veřejných čerpacích stanic
- » jezdci nastupují na start ve 3 řadách, rovnoměrně obsazených
- » všichni jezdci startují alespoň ve 3 kvalifikačních jízdách, ve kterých získávají kvalifikační body
- » jezdci s nejvyšším počtem bodů postupují do finále
- » finálová jízda je hlavním závodem a všechny body započítávané do mistrovství se získávají pouze ve finále



Technicky nádherná záležitost



Depo? Ne, stačí kamenej plac na parkovišti



Vítězný speciál Zetta pohání motor TM

třetí místo v předání a několikrát došlo tělo na ně. Tento zážitek jsem měl i v Británii. P. Boastem (kde jenom jsem to jméno slyšel? :-)), který sedlá Suzuki RMZ 450. Nakonec se z vítězství radoval Belli, a zopakoval tak triumf ze sobotního závodu v Mariánských.

Potěšilo mě, že jsme v závodech měli také české zástupce. V Mariánských Lázních bojovali se zkušenými soupeři Provazník (Husqarna) a Vondrašík (Yamaha) na čtyřtáctních endurech, ve Slaném do závodu ještě nastoupil devatenáctiletý Pavol Pučko, který standardně sedlá plochodrážní motocykl v dresu Markéty Praha. Ten jel na dvoutáctní KTM 250, která rozhodně není tím nejlepším flattrackovým nářadím, i přesto se ale neztratil a hlavně v šesté kvalifikaci se blýsknul skvělým výkonem a po 4 okruzích v čele jízdy těsně podlehl po vzrušujícím a vyrovnaném boji Richardu Masonovi z Velké Británie. Nakonec obsadil ve finále desátou pozici, o příčku výše se umístil Karel Provazník.

Harley-Davidsony nechyběly

I přesto, že slánská dráha není na dvouválcové motorky nevhodnější, pětice závodníků se přece jen pustila do finálové jízdy, a to především pro diváky. A nutno říct, že tohle je něco, co stojí za to vidět. Bylo sice poznat, že na krátké rovince se nedá dosáhnout tak vysokých rychlostí, ale ten řev a ta síla – neskutečný. Vždyť už samotná přítomnost těchto motorek v depu stojí za pozornost. Nejenže jde o designově zajímavé kusy, ale také technika není nudná – maximální odlehčení, poladěné motory a otevřené filtry velikosti ragbyového balonu.

Co říci závěrem? Byl to parádní závod, zase jednou něco jiného, nového. Jen mě zamrzela celkem malá návštěvnost, osazenstvo tribun se dalo počítat na stovky. Myslím si, že by si takhle disciplína zasloužila víc. Kde byli všichni harlejíci? Proč

VÝSLEDKY FLATTRACK WEEKENDU 2010

Mariánské Lázně:
1. #6 Belli, IT
2. #98 Mason, GB
3. #15 Jansen J., CH
Slaný:
1. #6 Belli, IT
2. #1 Boast, GB
3. #98 Mason, GB

nevyrázili ze sruzu na Džbánu podívat se na jednu z mála sportovních disciplín, kde jejich značka dlouhá léta dominuje? Tak snad příště...



60 LET PLOCHÉ DRÁHY VE SLANÉM

Myšlenka vybudovat plochou dráhu ve Slaném vznikla na přelomu let 1948-49. Již v roce 1950, přesně 13. 8., zde byl odstartován první závod „1. oblastní plochá dráha“. Od roku 1958 se na slánském oválu pořádá nepřetržitě až do roku 1989 vždy jeden ze závodů mistrovství světa či Evropy. Na tyto tradice bylo opět navázáno až v roce 2001. Vzpomínkou jsou i plně ochozy stadionu, kdy se zde v r. 1962 těšilo 35 000 spokojených diváků, ale i návštěvy okolo 20 000 nebyly ničím výjimečným. Mezi vrcholy bezesporu patřilo finále MS družstev 1962, finále ME juniorů 1981, finále MS juniorů 1988 nebo finále MS juniorů 2002, kdy titul šampiona získal český jezdec Lukáš Dryml.

Od roku 1967 startuje tým Slaného nepřetržitě v domácích soutěžích družstev. Byla určitá období, kdy tým sestoupil do nižší soutěže, a tak funkcionáři klubu, aby předešli tomuto jevu, získali kvalitní posily odjinud a to včetně zahraničních jezdců. Vrcholem celého tohoto snažení byl rok 1969, kdy tým AMK Slaný získal titul mistra ČSSR v družstvech.

V mistrovství ČSSR (později pak samostatné ČR) v soutěži jednotlivců dobyt v roce 1969 mistrovský titul Jan Holub, v roce 1995 Zdeněk Tesař, Miroslav Fencel se stal mistrem ČR juniorů v roce 2002 až 2004 a je současnou velkou nadějí slánského klubu i v kategorii dospělých, kam přešel od letošního roku.

Plochá dráha ve Slaném patří mezi veterány českého motocyklového sportu, a i když dnes toto odvětví nepatří mezi nejsilnější, místní činovníci se stále snaží o udržení vysoké úrovně týmu i jednotlivých závodů. Držíme jim palce.

ZÁKLADNÝ ROZDÍL MEDZI FLATTRACKOVÝM A PLOCHODRÁŽNÝM MOTOCYKLOM

2 Nádrž

Plochodrážky mají miniaturní nádrže na 2-4 litře paliva, které vydrží akurát na pretek, u flattrackových motocyklů s nádrží většinou sériové. Zásadný rozdíl je v použitém palive. Zatím co flattracky jazdia na standardní benzín u plochodrážek sa používa metanol.

3 Motor

U plochodrážných Speciálov sa vždy používajú vzduchom chladené jednoválce 250 a 500 cm³, dosahujúce výkon okolo 40 resp. 60 koní, u flattrackových jazdia jednoválce aj dvojvalce, ktoré majú aj cez sto koní. Medzi špičky vo výrobe motorov pre plochú dráhu patrí Česká Jawa Divišov a britský GM. Vo flattrackoch najdeme medzi jednoválcami celú radu väčšinou endurových motorov, v dvojvalcoch prevažujú motory Harley-Davidson, vidieť sa ale dajú aj Triumph, Ducati a iné značky.



1 Rám a podvozok

Kým plochodrážka hrá so svojím jednoduchým chrom-molybdenovým rámom na čo najnižšiu hmotnosť, flat-track vychádza zo série, v Harley teda najdeme dvojité kolískový rám z ocele. Najväčší rozdiel ale najdeme na podvozku. Flattracky aj tu vychádzajú zo série, plochodrážové motocykle majú zadnú časť odpruženú špeciálnymi tlmičmi a predné koleso tlmí vidlica s kyvným ramenami.

4 Brzdy

Rozdiel je jednoduchý. Plochodrážna motorka žiadne brzdy nemá, na flattracku predná brzda tiež nesmie byť, nechýba ale zadná. Celkové odľahčenie motocykla vedie u plochodrážiek k hmotnosti okolo 80 kilogramov, dvojvalcové flattracky sú až dvakrát ťažšie.

5 Kolesá

U oboch typov pretekárskych motocyklov sa používajú špeciálne kolesá. U plochodrážek najdeme úzke kolesá najčastejšie 23 „vpredu a 22“ vzadu, rozmery sa ale líšia s dĺžkou trate. Špeciálne pneumatiky sú vybavené dušami a ich hrubá vzorka väčšinou vydrží jeden až dva preteky. Flattrackové motorky väčšinou používajú pneumatiky s rozmermi 27-7.0 x 19 vpredu a 27.5-7.5 x 19 vzadu.

ROZHOVOR

Při nedělním závodě ve Slaném se mi podařilo na chvíli odchytnout hlavního pořadatele této akce a duchovního otce flattracků u nás Jirku Koláře. Byl sice trochu uspěchanej, ale na pár otázek mi přesto odpověděl.

MH: První otázka se nabízí sama. Kde se chlapec z české kotliny dostal k americké ploché dráze?

Jirka: Je to prosté, deset let spolupráce s Harley-Davidson způsobilo, že jsem nejen dobře věděl, co flattrack je a na čem se jezdí, ale taky mě dráždil nesčetněkrát opakovaný názor, že H-D je „jenom pro starší a pokročilý“. Vždyť Scotta Parkera, Chrisse Carra, Joea Koppa a mnoho dalších, kteří se proslavili v sedle H-D XR750, můžeme jen těžko považovat za „umírněně stárnoucí hochy“, a proto jsem dlouho toužil ukázat tuhle disciplínu, včetně závodních dvouválců Harley-Davidson, i českému publiku.

MH: Jak dlouhá byla cesta od prvního ochutnání těchto závodů až k prvnímu Flattrack Weekendu v Čechách?

Jirka: Před dvěma lety jsem se potkal s duchovním otcem International MEFO Sport Flat Track Cupu, v podstatě evropské série těchto závodů. Tim je Jan-Willem Jansen z Dutch Brothers Teamu, který jezdí především H-D a přímo v USA postavené jednoválce H-D/Rotax, takže jsme snadno našli společnou řeč, a tak se letos mohl uskutečnit první Flattrack Weekend v České republice. Chci moc poděkovat lidem z autoklubu v Mariánských Lázních, a především pak ve Slaném, kde mi vyšli maximálně vstříc a pro tohle závodění se rovněž nadchli.

MH: Jak vidíš vstup této disciplíny do ČR, myslíš, že se zadařilo? Plné tribuny tu sice nemáme, ale napoprvé to nevypadá špatně.

Jirka: Myslím, že napoprvé to nebylo vůbec špatně. Samozřejmě, diváků není nikdy dost – hlavně se i jinak jezdí, je to podobné jako v FMX. Čím větší dav a řev, tím větší nasazení a podivná.

MH: Jak se závodníkům v Čechách líbí? Jak rozdílné jsou podmínky u nás a třeba v Německu, kde se MEFO Cup jezdí?

Jirka: Musím s potěšením konstatovat, že od jezdců jsem slyšel prakticky pouze pozitivní ohlasy. Příprava dráhy, zázemí, registrace, přejímky i samotný průběh obou závodních dnů si všichni pochvalovali. Tady patří další dík Pavlu Kubešovi, který oba podniky vedl jako rozhodčí, a hned bylo znát, že je naprostým profíkem, kterého nezaskočí ani 12 lidí na krátké dráze a předjíždění i o dvě kola, což není legrace uhlídat. Podle tvrzení jezdců se Flattrack Weekend odlišoval od ostatních podniků seriálu především tím, že na stadiony dorazili diváci. Tenhle motocyklový punkt se s největší pravděpodobností u nás opět ukáže už 8. srpna, takže věřím, že tentokrát v publiku uvidíme všechny, kdo mají rádi kombinaci benzin/motor/adrenalin.

MH: Jak myslíš, že se bude kombinace flattrack a Česká republika rozvíjet dál? Můžeme se těšit na více závodů nebo třeba i na český pohár? Jak je vlastně flattrackové závodění náročné?

Jirka: Osobně věřím, že se tady flat-track chytne. Výhodou tohoto sportu je, že pro začátek stačí starší enduro nebo motocross, dají se jiný kola a jde se na to. Potom se dá samozřejmě upravovat dále a dále, přes motor, rám, tlumiče, vidlice atd., ale úplný začátek je poměrně dostupný. Zároveň – na rozdíl od klasické ploché dráhy – je tak motocykl přece jen „hodnější“, takže se dá začít pomalu a postupně přidávat, což na ostré plochodrážce prostě nejde. Prostoru pro trénink je u nás určitě dost, plochodrážní stadion je v každém druhém krajském městě, nehledě na to, že flat-track se dá zkoušet v podstatě „za stodolou“ a kdekoli, kde je kus louky, vytyčí se ovál, a když na to pustíš na jedno dopoledne quady, tak máš tréninkovou trať připravenou. Proto věřím, že i v ČR budeme mít brzy nejednoho jezdce flattracku a v ten moment se dá začít s domácím pohárem. Už aby to bylo!

JIŘÍ KOLÁŘ

- » narozen 1974
- » ředitel Old School Motorports
- » 10 let ve službách Harley-Davidson v ČR
- » účastník Dakaru 2007 jako pilot asistentního auta KM Racing Team
- » vlastní motocykl: Harley-Davidson Cross Bones
- » oblíbený motocykl: každý, který má vlastní charakter

MH: Tihle kluci vypadají, že to nemají v hlavě moc v pořádku, myšleno pochvalně. Nemáš o ně někdy tak trochu strach?

Jirka: Oba závody Flattrack Weekendu se jely pod evropskou registrací UEM, což zahrnuje i požadavky na sanitu, doktora, bezpečnostní opatření a podobně, takže teoreticky by se nic fatálního stát nemělo – ale fakt je, že šimráni v žalu-deční oblasti se neubráníš, zvláště při palbě, jakou jeli třeba Belli a Boast šest kol ve Slaném. Nemluvě o pocitech, kdy se 175kilový Jansenův Harley XR1000 žene po mariánskolázeňské rovině 150 km/h, a pak plachtí do půli zatáčky, aby tomu Jan-Willem v poslední třetině naložil, až kaminky lítají do depa...

MH: Svezl ses někdy na flattrackové motorce?

Jirka: Svezl, ale neřikal bych tomu ani „trénink“. Největší překvapení je chybějící přední brzda, a tedy i páčka – ruka tam člověku automaticky sáhne, když chce zpomalit – a ono tam není vůbec nic... a brzdit zadkem na hlině s pneu, co se jedou – to je jen taková propagace, ale brzdní to není. Čili chce to srdce, plyn a hlavně trénink.

MH: Jirko, díky za rozhovor a také za super zážitek, který jsi nám spolu s ostatními pořadateli Flattrack Weekendu zprostředkoval. Těším se na další závody.