

"Pár poznámek k nasazování modelů při závodech"

(aneb "Český slot racing a nasazovači")

OBSAH

1. ÚVOD
2. PRAVIDLA PRO NASAZOVÁNÍ
3. TYPOLOGIE NASAZOVAČŮ
4. JÍZDNÍ SITUACE A JEJICH ŘEŠENÍ
5. NASAZOVÁNÍ U POČÍTADEL
6. NASAZOVÁNÍ DĚTÍ
7. NEOZNAČENÝ MODEL
8. OPRAVY MODELU NASAZOVAČEM
9. VYPÍNÁNÍ DRÁHY
10. SPECIALITY V JEDNOTLIVÝCH SERIÁLECH
11. NASAZOVÁNÍ V TRÉNINKU
12. TRESTY PRO NASAZOVAČE
13. ZAHRANIČNÍ ÚPRAVY
14. SPECIALITY U WING CARS
15. ZÁVĚR
16. SHRNUTÍ PRO MODELÁŘE, KTEŘÍ NECHTĚJÍ ČÍST
17. FOR OVERSEAS DRIVERS

1. ÚVOD

Závody dráhových modelů spočívají v soutěžení modelů na dřevěných autodráhách. Modely jezdí současně a pro případ jejich vypadnutí z jízdního pruhu ("drážky") jsou kolem trati rozmístěni nasazovači pro jejich "nasazení" zpět do dráhy. Protože počet i charakter vypadnutí, stejně jako dobrá či špatná práce nasazovačů, může zásadní měrou ovlivnit konečný výsledek závodu, bývá oblast nasazování předmětem mnohých, a často bouřlivých, diskuzí. Po vzoru kolegy modeláře, který se ve svém spisu věnoval stavbě modelu a závodění obecně, rozhodl jsem se zhmotnit otázky ohledně nasazování a pokusit se na většinu z nich odpovědět. K sepsání příspěvku mě svým způsobem přiměl rozhovor dvou modelářů na jedné z letošních Grand Prix ohledně toho, jak by měla vypadat "optimální práce ideálního nasazovače".

Když se ohlédnu do minulosti, asi před 20 lety jsem poprvé vyrazil jako malý na závody. Jakmile se kdokoliv nový na závodech objevil, byl především informován o "pravidlech nasazování", která v té době nikde sepsána nebyla, nicméně se dodržovala a co více, hlavně se rozšiřovala mezi modeláři tak, aby se "vědělo, jak na to".

Nejsem si jistý, do jaké míry se dnešní přední závodníci a organizátoři seriálů starají o osvětu. Já sám jsem byl přítomen spíše nahodilých diskuzí než uceleného poskytnutí pravidel při závodech. Přitom jistě není nijak zatěžující na počátku závodu či alespoň na začátku seriálu, aby rozhodčí, ředitel či pořadatel (či kdokoliv jiný) při rozpravě, která by měla u větších závodů závod zahajovat, stanovit stručně pravidla, která budou při závodě uplatněna či sdělil případné zvláštnosti. Mnozí jistě potvrdí můj závěr, že u nás téměř platí, že co rozhodčí, to jiný názor na práci nasazovačů a s tím související vypínání dráhy. Složitost a důležitost práce nasazovače charakterizuje napětí, které mnohdy u jezdců vyvolá špatné či pomalé nasazení jejich modelu.

To jsou v kostce důvody, pro které toto zamyšlení vzniklo. Třeba to praxi při závodech usnadní a i těchto pár vět může posloužit jako vodítko pro ty modeláře, kteří se na velké závody teprve chystají.

2. PRAVIDLA PRO NASAZOVÁNÍ

Nasazování je činnost osoby určené pravidly k nasazování v konkrétní části dráhy, nejčastěji v jedné či dvou navazujících zatáčkách v průběhu závodu. Cílem je co nejrychleji vrátit model do drážky a to tak, aby nedošlo k jeho poškození, k poškození jiných modelů, jinému ovlivnění závodu a pokud možno ani k poranění nasazovače.

Obecná pravidla pro nasazování stanoví u nás Soutěžní pravidla dráhových automodelářů Klubu automobilových modelářů (KAM) z roku 2005.

Pokud model vypadne v průběhu jízdy z drážky, může jej nasadit zpět sám závodník nebo nasazovač. Nasazovač přitom nesmí ohrozit ostatní modely.

Model musí být nasazen v místě vypadnutí. Přitom místo vypadnutí není často totožné s místem, kde se nasazovač k modelu dostane. Místem vypadnutí je zásadně místo, kde model opustil jízdní drážku. I když často se v rámci snahy o co nejrychlejší nasazení snaží nasazovač využít k

nasazení místa dráhy, které je nejbližší místu, kde se model nachází, měl by se vrátit k místu vypadnutí a tam model vrátit do závodu.

Při každém sporu o kvalitě nasazování se konstatuje, že proti kvalitě nasazování nelze vznést protest s cílem dosáhnout změny výsledku v dané jízdě. Je prostě dílem náhody a dílem zkušenosti nasazovačů, jak rychle a kvalitně bude model do závodu vrácen. Protože hovořím o fair závodění na vrcholné úrovni, záměrně vynechávám teorie o cíleném ovlivnění závodu pomalejším nasazením. Nicméně v letech předchozích jsem byl přítomen (naštěstí jen výjimečně) situacím, kdy jinak bystrý závodník se při nasazování změnil ve "spící mrtvolu" a jen těžko se probíral k akci. Úvahy o cíleném jednání a celkové zhoršení pověsti daného závodníka na sebe nedaly dlouho čekat.

Každopádně hlavní rozhodčí by měl dbát toho, aby se nasazovači skutečně snažili modely co nejlépe nasadit. Dále by se měl ředitel závodu snažit, aby obtížné úseky dráhy byly obsazeny vhodnými nasazovači. V praxi to znamená využití dětí či závodníků menší postavy do prostor stísněných a neumístovat je do částí, kde jejich fyzické dispozice nepostačují k dosažení účelu nasazování. Stejně tak nasazovači větších rozměrů nemohou z podstaty věci nasazovat tam, kde jim zejména jejich propracované břišní partie nedovolí se k modelu pořádně dostat.

Samostatnou kapitolou při práci nasazovačů je jejich oděv. Byť to může na první pohled budit úsměv na mnoha tvářích, nebývá neobvyklé vidět model namotaný na plandavém triku nasazovače v okamžiku, kdy se přes dráhu naklání k nasazení modelu jiného. Triko zastrčené do kalhot by proto mělo být standardem vyžadovaným u každého nasazovače. Stejně nevhodné jsou zlaté řetězy visící z krku či rukou nasazovačů, mnohdy i volněji připnuté hodinky. Samostatnou kapitolou jsou bujné kštice nasazovačů, jenž nejenom omezují jejich výhled, ale také mnohdy doplňují dráhu o vlasy vypadlé, které v motoru či ložisku mohou udělat značnou paseku. V tomto směru jsou holohlaví nasazovači ideálem. Naštěstí závodníků s dlouhými hustými vlasy s přibývajícím rozumem i věkem závodnické komunity výrazně ubývá.

Časté je i vypadávání různých předmětů z kapes nasazovačů v průběhu akce samotné. Nejobvyklejší bývají mobily, klíče, imbus klíčky či dokonce brýle na blízko putující z kapes na dráhu a tím i potenciálně na jiné závodící modely. Že následky pro modely stojící mnoho peněz i práce bývají katastrofální, je jistě nasnadě.

Protože zásadně platí pravidlo, že v jízdě nasazují jezdci, kteří právě závod odjeli, mívají mnozí, včetně mě samotného, někdy potřebu doplnit kalorie i tekutiny. I zde chce myslet hlavou a snažit se ostatním závodníkům závod nezkazit. Na téměř každém závodě se najde někdo, kdo vám to pivo pod dráhou zcela jistě převrhne. Proto při závodě samotném je třeba u nasazovačů dbát na zákaz jakékoliv konzumace jídla či pití. Kontrola je, jak jinak, na rozhodčím u pultu.

Neboť se mnohdy nejedná o lehkou práci, může rozhodčí řídit závod, dle pravidel jen v nejnnutnějším případě, ale dle reality relativně běžně, závod zastavit, aby došlo k řádnému nasazení všech modelů. Pravidlům pro vypínání dráhy při vypadnutí však bude věnována samostatná kapitola.

Zajímavé pravidlo spočívá v tom, že ředitel závodu může dokonce nařídit výměnu nasazovače, "k jehož činnosti mají závodníci závažné připomínky". Jak vypadá "vznášení připomínek závodníky" víme všichni z vlastní zkušenosti. Emoce proudí ven a adrenalin dělá divy. Nicméně není možné, aby se někdo jenom proto, že je nešika, zbavil povinnosti nasazovat (byť by to bylo mnohdy lepší). Jde spíše o to, aby došlo k případné výměně nasazovačů mezi jednotlivými sektory dráhy.

Již bylo uvedeno, že většinou každý závodník je povinen nasazovat po dojetí své skupiny. Nasazuje se tedy v následující jízdě, přičemž výjimku tvoří závodníci poslední (nejlepší) skupiny, kteří nasazují na počátku skupinu první.

Nasazování není činnost vázaná na osobu závodníka. Zastupování je proto přípustné. Nicméně o tom, že dochází k substituci, by měl být předem informován hlavní rozhodčí a dát k tomu svolení. Zastupovat by totiž měla pouze osoba dostatečně poučená a znalá pravidel závodu a nasazování. Třeba moje babička by toho při nasazování moc nezvládla a mnozí závodníci by mohli skončit v sanitce s infarktem.

Pokud je potřeba nasazovačů více, než je osob z minulé skupiny, může rozhodčí rozšířit povinnost nasazovat na více skupin. Dnešní dráhy však jsou konstrukčně provedeny tak, aby nebylo třeba více jak 8 nasazovačů, resp. mnohdy zkušenější nasazovač obslouží i více zatáček.

Naopak obtížné úseky bývají někdy obsazeny dvěma nasazovači. Ti si potom mezi sebou interně rozdělí činnost tak, aby jim nejlépe vyhovovala. Buď se každý z nich stará o část zatáčky nebo modely nasazují střídavě. Dle charakteru zatáčky a dispozic nasazovačů je možné, aby každý z nich seděl na odlišné straně zatáčky pro lepší dosažitelnost k modelům. Rozmístění nasazovačů je ale vždy především věcí rozhodčího.

Také dobrovolníci, kteří splní základní podmínky pro nasazování (zejm. dvě ruce, jejich přiměřená délka, střízlivost a zdravý rozum) jsou vítáni.

To, že nasazování nebývá oblíbená činnost mnohých závodníků, je nasnadě. Nicméně bez jejich práce se žádné kvalitnější soutěžení neobejde. Protože každý z nás žádá co možná nejlepší nasazování svého modelu, je na místě pokusit se tento komfort dopřát i ostatním závodníkům.

3. TYPOLOGIE NASAZOVAČŮ

Co člověk, to originál. Proto vlastně i každý z nasazovačů je jedincem se specifickými vlastnostmi a chováním. Přesto lze u některých nasazovačů diagnostikovat určité shodné rysy. Vedle těchto nejčastěji se vyskytujících typů existují ještě další skupiny a podskupiny nasazovačů. Jedná se však pouze o obecnou typologii, v níž je případná shoda s konkrétními jedinci čistě náhodná. Proto proti typologii či jejímu autoru nelze vznést civilní žalobu, pokud by se snad někdo v typologii našel a cítil se dotčen.

Gymnasta

Nasazování modelů je u něho příležitostí ukázat dobrou fyzickou kondici a sportovní nadání. Při vracení modelů do závodu využívá obě ruce, dokáže v jednu chvíli nasadit více než tři modely, s nimiž nezřídka žongluje, vydává různé zvuky a snaží se o dosažení co možná nekratší doby od vypadnutí modelu do jeho vrácení do závodu.

Leklá ryba

Tento nasazovač není svou povinností nasazovat nadšen, bere ji jako nutné zlo a tomu odpovídá jeho pracovní tempo. Vliv na projevu má i únava z absolvovaného závodu. Nenadchne ani neurazí.

Bavič

Nasazování bere jako příležitost pobavit ostatní svými historkami z modelářského i mimomodelářského života. Zásadně se jedná pouze o extrovertní typy silných osobností. Nezřídka mimo vtípů a komentářů k okolí napodobuje různá zvířata či jiné zvuky.

Senior

Nasazování bere jako další příležitost si odpočinout před odchodem do modelářského důchodu. K akci bývá přinucen jen křikem závodníků, sprostým slověům či jiné kritice nevěnuje větší pozornosti, neboť ihned po nasazení modelu se vrací do předchozího hybernovaného stavu. Tento typ nasazovače mnohdy sám a nevědomky oddělí poražené od vítězů.

Dítě

Tento typ není limitován věkem, ale fyzickou dispozicí, díky níž na většinu vypadlých aut prostě nedosáhne a čeká na pomoc plnohodnotného nasazovače ze sousední zatáčky. Pokud se jedná o jedince mladší 15 let, slušně vychovaný jezdec na ně neřve jako lev přivázaný k řetězu.

Pivař

Díky dobře vyvinutým břišním svalům zvládne model nasadit i pupkem, což vyvolává bouřlivý aplaus u diváků i jezdců. Největší atrakcí u něho je odložení jednoho z vypadlých modelů na vlastní břicho v okamžiku, kdy nasazuje model jiný.

Závislák

Abstinenční příznaky jsou děsivé, proto i sebekratší přerušení závodu využívá k uspokojení svých biologických potřeb, které se nemusí omezit jen na nikotin.

Pit Girl

Krásné ženy k závodům aut jednoznačně patří. Vedle hostesek a barmanek se může k nasazování dostat i zástupkyně něžného pohlaví, jenž jsou nejčastěji umístovány do zatáček přímo proti jezdcům. Pokud jsou vhodně oblečeny, bývá jejich práce pečlivě sledována ostatními přítomnými, včetně mnoha jezdců na páčce. Jejich výhodou je, že si na ně nikdo nedovolí zvýšit hlas, neboť všichni modeláři jsou gentlemani.

Labužník

Nasazování bez kelímku s limonádou či párkem s hořčicí si nedokáže představit. Pravidelně mění podmínky na dráze padajícími drobkami a dvakrát až třikrát za závod mu někdo jiný převrhne pití, jenž má zkušeně schované pod dráhou.

Technik

S oblibou používá při nasazování různé technické pomůcky, nejrůznější tyče, deštníky, hole, a to i v jiné než jím obsluhované zatáčce. S radostí pracuje s kolečkem na rovnání stínění, které si pro tento účel buď sám zakoupí či si od počátku závodu přivlastní místní klubové, aby byl vždy rychle připraven na akci.

Neználek

Na závodech je poprvé (a možná s ohledem na chování ostatních i naposledy). Protože neumí postavit autíčko ani pořádně jezdit, neumí ani nasazovat a ostatní závodníky svým (ne)plněním povinností nasazovače dostává do negativní extáze. Projíždějících modelů se bojí jako čert kříže a vložení vypadlého modelu zpět do drážky je pro něho nadlidský úkol.

Závodník

Nevalné výsledky na trati si kompenzuje vítězstvími v interních soubojích s jinými nasazovači. Nejenže se snaží být rychlejší než kolega v sousední zatáčce, ale zejména se snaží, aby o jeho rekordně rychlém nasazení ostatní věděli. Považuje se jednoznačně za nejlepšího nasazovače na trati.

Vysazovač

Vedle nasazování modelů umí lehce modely vlastní činností vysadit, tedy zapříčinit, že model bezpečně jedoucí vyřadí na chvíli (či definitivně) ze závodu tím, že jej různými způsoby dostane z drážky ven.

Gentleman

Byť sám závodí, převažuje u něho smysl pro „fair play“ a snaha pomoci jiným nad vlastním zájmem o dobrý výsledek. Jedná se nejčastěji o morálně vyspělé jedince, kteří nemají slot racing na prvním místě vlastních morálních hodnot a jsou připraveni za cenu poškození vlastního výsledku pomoci soupeřům. Nejlépe pracují na začátku či na konci řady jezdců, kde mají nejvíce možností pomoci jiným.

Dvojčata

U tohoto druhu nasazovačů nerozhoduje genetická spřízněnost jako aktuální pozice vedle sebe v sektoru jediné zatáčky. Dvojice jsou většinou tvořeny kamarády či obchodními partnery, kteří spojují nasazování s možností si v klidu popovídat. Modely nasazují střídavě či souběžně, avšak vždy hůře, než by činili za situace, kdyby zatáčku obsluhovali sami.

Cizinec

Přítomnost zahraničních závodníků zvyšuje na našich akcích prestiž a je vítaným zpestřením. Problémem bývá slabší jazyková vybavenost cizince, který k nám na závody přijede. Pojmy jako "dvojdrážka", "opačně", "dělej", "kastle v kolech" či "srovnej fousy" místním jazykem nevybavený cizinec obvykle nezná a na kritiku většinou reaguje vlažným, nechápavým úsměvem.

4. JÍZDNÍ SITUACE A JEJICH ŘEŠENÍ

Někomu se může zdát zbytečné snažit se o určení pravidel pro samotné nasazení více vypadlých modelů. Situace vznikne rychle, vypadne více aut a nasazovač by se měl snažit nasadit všechna a co nejrychleji. Nicméně známe obvyklé hlášky typu "mě prvního", "on mě vyrazil", a podobně. Je pravdou, že v souběžném nasazování více modelů lze najít určité typově shodné případy, pro které by se mohla najít optimální a spravedlivá řešení. Je jistě otázkou, jak rychle bude ten který nasazovač schopen situaci vyhodnotit a vzpomenout si na níže nabízená řešení. Zejména u nasazovačů s vyšším věkem lze tolerovat jejich občasné výpadky paměti. Potom je jistě vhodnější,

aby nasadili autíčka tak, jak jim přijdou pod ruku a nesnažili se vzpomenout na optimální řešení, neboť na tom prodělávají všichni. Na druhou stranu "trénink dělá mistra". Proto zejména nová mladá jezdecká generace by se mohla od mládí procvičovat v konsistentním řešení kolizních situací, aby shodné případy byly řešeny stejně a ani horkokrevní jezdci neměli důvod stěžovat si na poškození vlastního výsledku rozdílnou kvalitou práce různých nasazovačů.

Sám si nejsem jistý, zda se naznačená řešení jízdních situací setkají se všeobecným souhlasem. Čím si však jistý jsem, je to, že jakmile já sám půjdu nasazovat, bude moje práce ostatními pečlivě sledována, zda níže uvedená pravidla dodržuji. Již teď říkám, že jsou to spíše doporučení a záleží na praxi, dohodě a obvyklém konsenzu, zda je to tak správně či ne. Cílem kapitoly je spíše popsat jízdní situace a doporučit možná řešení.

Modelové situace pro jednu zatáčku obsluhovanou jedním nasazovačem.

Situace první

Stav: Nejprve vypadne auto A, potom nezávisle a bez kontaktu s ním auto B

Řešení: Nasadíme auto A, potom auto B.

Situace druhá:

Stav: Vypadne auto A a brání v jízdě autu B, které nestačí dobrzdit a také vypadne.

Řešení: Nejprve nasadíme auto B a "viníka" A nasadíme až jako druhého.

Situace třetí:

Stav: Vypadne auto A a "smete" přitom s sebou auto B. Auto A bývá většinou na vnitřní drážce ve vztahu k autu B.

Řešení: Nejprve nasadíme auto B a "viníka" A nasadíme až jako druhého.

Podobná řešení platí i pro vypadnutí více aut.

Pravidla jsou že:

- nejprve nasazujeme model, který kolizi nezavinil,
- pokud vypadne více aut nezávisle na sobě, nasadíme je podle pořadí vypadnutí,
- pokud je některé z aut poškozené, nasadíme podle shora uvedených pravidel auta ostatní a poškozené necháme jako poslední, protože nasazovač má především nasazovat a ne opravovat.

Vhodné je mít na paměti, že pro eliminaci problémů je nejprve vhodné všechny vypadlé modely posbírat, tedy uklidit dráhu pro ostatní jezdce, kteří nevypadli, a teprve poté, kdy je zřejmé,

že nasazením neohrozíme ostatní, navrátit modely zpět do drážek, a to pokud možno podle pravidel shora uvedených.

Z praxe mnozí víme, co způsobí rychlý nasazovač, který vrátí váš model do drážky v místě prudké zatáčky v okamžiku, kdy se tam blíží hrozen jiných aut. Poté se mnohé modely aut změní v modely letadel a hlášky typu "letečtí modeláři jsou ve čtvrtek" na sebe nenechají dlouho čekat.

5. NASAZOVÁNÍ U POČÍTADEL

Někdy je vypadnutí modelu při závodě důvodem pro vzrušenou diskuzi. Nicméně vypadnutí modelu v oblasti počítadel takovou reakci vyvolává téměř pravidelně. Pominu-li možnou snahu o neoprávněné získání kola navíc, důvodem bývá obava jezdce, aby počítač dokončení kola soutěžícímu řádně zaznamenal. Proto se řada závodníků domáhá, aby nasazovač vrátil model před startovní čáru, na níž se měření kol provádí.

Pro nasazovače ale platí obecné shora uvedené pravidlo, tedy že **nasazovač je povinen nasadit model v místě, kde vypadl**. Model se nemá nasadit tam, kde jej vzal nasazovač do ruky. Při dodržení tohoto pravidla je věc vyřešena, neboť vypadl-li model před cílem, nasadí se před cíl a kolo se započítá. Vypadl-li model po projetí cíle, nasadí se tam a obava o započítání kola není na místě, neboť kolo je již započítáno.

Problémy pramení, jak to v životě bývá, z dobrých úmyslů. Mnozí nasazovači se snaží nasadit model co nejrychleji a vrátí jej na trať tam, kde jej seberou. Místo, kde se nasazovač k modelu dostane, může být (a bývá) od místa vypadnutí na míle vzdáleno. A pokud se takto mine oblast startu a cíle, jezdec skutečně může o jedno kolo přijít. I proto je vhodnější, aby nasazovač věděl o svých povinnostech a snažil se je plnit. To vše bez ohledu na případný křik závodníků.

Jinými slovy, nasazovač by si měl zapamatovat místo vypadnutí modelu, pro model dojít a vrátit jej na trať v místě, kde vypadl. Nasazovač není jakkoliv vázán křikem jezdců či radami přihlížejících Všeználek, kterých bývá v Česku vředy dost. Jediný, kdo může závazně nařídit jiné nasazení modelu je hlavní rozhodčí, který má jako obvykle konečné slovo.

6. NASAZOVÁNÍ DĚTÍ

Protože název kapitoly může někoho mást, upřesňuji, že kapitola pojednává o vkládání modelů zpět do závodu prostřednictvím nasazovačů – dětí. Většina obecných právních předpisů definuje dítě jako osobu mladší 15 let, což je kritérium přijatelné i pro nasazování. Nicméně obdobně lze postupovat i u osob straších, pokud

- a) jejich fyzické dispozice dosahují věku osoby mladší 15 let, či
- b) jejich duševní vývoj byl ukončen na úrovni osoby mladší 15 let.

Vzhledem k ubývajícemu počtu aktivních automodelářů není možné, aby se děti vyhnuly aktivnímu nasazování v průběhu závodů. Jejich činnost v oblasti nasazování však trpí jistými nedostatky, často vyplývajícími z jejich fyzických dispozic. Mnoho mladých závodníků – nasazovačů na modely často nedosáhne, resp. když model drží, nedosáhnou k místu příslušné drážky, kam model nasadit.

Nejjednodušším řešením by bylo, takové (ne)nasazovače k dráze nepustit a udělat si práci prostřednictvím dospělých. Avšak nasazování je činností všeobecně neoblíbenou a najít dobrovolníka pro nasazování se často rovná snaze o nalezení masa ve špekáčcích z Lidlu.

Navíc odstraněním dětí z nasazování se tito nasazovat nenaučí, přičemž všichni vědí, že v mládí se mnohé učí snáze. Proto je vhodné děti vést k tomu, že k závodění na autodráze nasazování neodmyslitelně patří, jen je třeba dětem poskytnou „zvláštní péči“.

Především je nutné, aby hlavní rozhodčí věděl, že v předešlé skupině jely děti a tudíž budou následně nasazovat. Mnoho starších autodráh má větší rozpětí jednotlivých drážek a jsou proto pro dětské nasazovače méně vhodné. Rozhodčí musí vybrat pro děti nejvhodnější zatáčky tak, aby bylo zajištěno bezproblémové nasazování modelů do všech drážek.

Pokud se v průběhu závodu stane, že na vypadlý model malý nasazovač nedosáhne, je nezbytné, aby rozhodčí závod přerušil. Otázkou je, zda je v kompetenci jezdce zažádat o zastavení závodu. Osobně se domnívám, že tomu tak není a zastavení závodu může navrhnout jen nasazovač sám s odůvodněním, že na model či na příslušnou drážku nedosáhne. Jinak musí průběh děje sledovat rozhodčí sám.

V praxi se velmi osvědčilo obsazení jedné zatáčky dvěma malými nasazovači s tím, že sedí proti sobě, tedy jeden je vně začátky a druhý na jejím vnitřku. Tak je daleko lépe zajištěno nejen odstranění vypadlých modelů z trati, ale i jejich následné nasazení zpět. V akci bude záležet na kvalitě „spolupráce“ obou nasazovačů, zejména co se týká předávání vypadlého modelu ze sektoru, kde model vypadnul do sektoru, kde má být model nasazen.

Negativem je nutnost většího množství nasazovačů pro závod, neboť není možné, aby některé zatáčky zůstaly neobsazené. Řešením je využití pravidla o možném zapojení jezdců nikoliv jedné, ale dvou předešlých jízd do nasazování. Je zjevné, že využití tohoto pravidla se nesetká s velkým ohlasem, nicméně jiné řešení není. Avšak je pravděpodobné, že s přihlédnutím k počtu nasazovačů bude často nezbytné, aby každý z jezdců předminulé skupiny nasazoval pouze jednu až dvě jízdy, nikoliv všechny jízdy jedné skupiny.

To, že dítě neumí pořádně nasazovat, není prioritně jeho vina. Je to vina starších jezdců, že jej nasazovat řádně nenaučili. Navíc i mnozí letití jezdci dodnes neví, jak vypadlé modely správně nasadit. Také budme rádi zato, že nám alespoň pár dětí (nejčastěji rodinných příslušníků jezdců – seniorů) na závody jezdí. Proto zkusme potlačit vrozenou soutěživost a snahu o co nejlepší výsledek a chovejme se k dětským nasazovačům tak, jak bychom chtěli, aby se jiní chovali k našim vlastním dětem. Navíc, za pár let to budou tito jezdci, kteří rozhodnou o tom, zda český slot racing přežije stávající generaci Horkých a Rečků.

7. NEOZNAČENÝ MODEL

Nežádka se ve stresu či po nečekaných opravách modelu v průběhu změny drážek zapomene model označit nebo příslušný "lepík" odpadne vlivem jízdy či špatných adhezních podmínek. Samostatnou kapitolou jsou jezdci (či jejich mechanici), kteří si model omylem (úmyslně jsem to ještě nezažil), označí model "lepíkem" špatným. Je zřejmé, že právě při dvojdrážkách způsobených špatným nasazením modelů dochází k nejfatálnějším nehodám.

Nasazovači, který vrátí model do špatné drážky, která však odpovídá špatně označenému lepíku, nelze nic vytknout. Jezdec, který zjistí špatné či žádné označení svého modelu, by měl ve vlastním zájmu zastavit u sebe či svého mechanika a problém vyřešit. Pokud to neudělá, riskuje sám nejméně. Po dvojdrážce zničených modelů jsem již pár viděl.

Nasazovač, jenž má tu smůlu, že u něho vypadne neoznačený model, má dvě možnosti. Pokusit si rychle vzpomenout, z jaké drážky model vypadl. Pokud se zmýlí a nasadí jej špatně, riskuje dost, neboť část viny za případnou škodu bude jistě na něm. Druhou možností je provést dotazy na jezdce, komu model patří a kam patří. Zejména při mezinárodních závodech je proto vhodné nalézt si ve slovníku základní překlady názvů barev a naučit se je tak, že si na správný pojem jezdec vzpomene i v závodním stresu. Ve Finsku jsem zatím na závodech nebyl, ale slova "punainen" (červená) či "valkoinen" (bílá) bych se asi nenaučil ani za sto let.

8. OPRAVY MODELU NASAZOVAČEM

Nasazovač má za úkol nasazovat vypadlé modely. Pokud je vypadlý model poničen, měl by jej nasadit zpět a tím je jeho "zákonný" úkol splněn. Poškozený model si může opravit jezdec, jeho mechanik či jiná osoba. Nasazovač by se měl věnovat nasazování a ne opravování.

V praxi je situace jiná a většinou na žádost či se souhlasem (nebo s tichým souhlasem) jezdce i nasazovač může drobnou opravu provést. Je však nutné, aby nebyli poškozeni jiní závodníci tím, že se nevěnuje dění na trati. Pokud chce nasazovač s opravou modelu pokračovat po delší dobu, měl by za sebe sehnat náhradního nasazovače.

Požádat o opravu modelu může kromě jezdce i hlavní rozhodčí, nicméně je na nasazovači, zda žádosti vyhoví. Sám rád přenechávám složitější opravy zkušenějším. Ne proto, že bych nechtěl pomoci, ale že neodborná pomoc může způsobit větší (a dražší) komplikace.

Na žádost jezdce (a zdůrazňuji, že jenom na žádost !) by měl nasazovač model podat jezdcovi. Záměrně mluvím o podání modelu a nikoliv házení, neboť tato činnost je spojena se značnými riziky pro model samotný i pro ostatní závodníky a v některých seriálech může být spojena s penalizací.

Dále je prakticky vyloučena jakákoliv odpovědnost nasazovače za neodbornou opravu modelu. I z tohoto důvodu je vhodnější, aby si jezdec opravil model sám či prostřednictvím svého mechanika, byť to bývá časově náročnější.

Závěrem, není vyloučeno, aby nasazovač opravil vypadlý model, který je poškozen. Avšak může tak učinit **až poté, kdy jsou všechny ostatní modely nasazeny**, a to bez ohledu na to, zda poškozený model kolizi zavinil či nikoliv.

9. VYPÍNÁNÍ DRÁHY

S otázkou nasazování bývá neodbytně spojena i otázka vypínání dráhy. Pomínu-li technické komplikace zásadního významu typu závada dráhy (nejčastěji problémy s napětím, špatné stínění či jiné poškození povrchu), bývá vypadnutí modelů stěžejním důvodem pro vypnutí dráhy, a tím i přerušení rozjetého závodu. Jedná se o situace nežádoucí, snahou je dokončit jízdu pokud možno bez zastavení v jednom kuse. Každé zastavení totiž znamená pozvolné chladnutí dráhy, pneumatik aut i

závodníků samotných a v praxi skupina, jejíž jízdy se často přerušují, nedosahuje dobrých výsledků v porovnání s jinou, která probíhá plynule a bez přerušování.

Vypnutí dráhy je v kompetenci hlavního rozhodčího a realizuje se zmáčknutím mezerníku na klávesnici počítače vybaveného programem SpyTech. Závodník je pouze oprávněn požádat rozhodčího o zastavení závodu. Žádá se slovy "stop", "dráha" či "rovina". Byť se jedná o stále se opakující slova, mnozí si je špatně pamatují a také vlivem závodního stresu často žádají o vypnutí dráhy všelijak. Je třeba připomenout, že na žádosti typu "tak to kurňa vypni", "vypad sem", "Romane dělej" se těžko adekvátně reaguje.

Nárok na vypnutí dráhy jezdec nemá. Zda mu bude vyhověno, záleží na rozhodčím samotném. Na druhou stranu, pokud závodník o zastavení požádá, rozhodčí mu vyhoví, závod zastaví a poté se zjistí, že žádost byla neoprávněná, měl by rozhodčí příslušného závodníka penalizovat. Obdobné platí i pro zastavení závodu na žádost nasazovače.

Protože podobně jako práce nasazovačů i důvody pro přerušování jízdy bývají předmětem mnoha bouřlivých diskuzí, neboť přerušování může ovlivnit konečný výsledek závodu, můžeme se pokusit shrnout základní pravidla.

Důvodem přerušování závodu je:

- technický problém dráhy (odlepené stínění, upadlý mantinel, problém na zdroji elektřiny, atp.),
- problém s nasazovači (jejich nedostatek, samovolný odchod, nekázeň, hlučnost),
- modely mimo drážku, pokud jsou na místě, odkud je nelze bezpečně a rychle nasadit.

Takovými místy jsou:

- dvojdrážka,
- vypadnutí byť jednoho modelu v tunelu pod mostem,
- vypadnutí modelu na místo uvnitř dráhy,
- vypadnutí modelu na hlavní rovince před jezdcí,
- model nelze nalézt.

Zajímavé je, že u většiny seriálů neobsahují pravidla pravidlo o vypínání dráhy při dvojdružce. Možná se jedná o záměr, možná o náhodné vpuštění, které se navzájem kopíruje mezi jednotlivými pořadateli.

Důvodem zastavení může dle názoru rozhodčího být:

- poškození modelu jiným závodníkem na hlavní rovince,
- vypadnutí více modelů v jedné zatáčce, kdy ale musí být předem stanoveno, co znamená pojem "více modelů",

- neschopnost nasazovače na model dosáhnout (viz zejména kapitola 6.)
- neschopnost nasazovače model nasadit (viz tamtéž)
- vypadnutí alespoň poloviny modelů v první zatáčce po startu.

Důvodem pro zastavení dráhy by nemělo být:

- vypadnutí modelu vně dráhy, byť se bude jednat o místo dráze vzdálené i několik kroků,
- zjevně nedůvodná žádost jezdce či nasazovače o zastavení (druhou možností v tomto případě je závod zastavit na jakoukoliv žádost jezdce ((nikoliv nasazovačů)) a poté příslušného jezdce penalizovat).

Po odstranění problému, pro který byla dráha vypnuta, by měl být rozhodčí informován o tom, že je možné v závodě pokračovat. Ze své pozice totiž nemusí přesně vidět, zda jsou všechny modely v drážkách, resp. vyjmuty z nedostupných míst.

Jakmile je odstraněn důvod, pro který došlo k přerušení závodu, závod pokračuje novým startem, většinou z místa, kde se modely nacházely v okamžiku havárie. Pouze výjimečně lze nařídít start ze startovní čáry. Důvodem pro tento krok může být totální selhání počítače a nutnost zahájit celý závod či jeho jednotlivou jízdu znovu.

Je třeba zdůraznit, že málokdy se u nás dodržuje pravidlo, že při přerušení závodu se nesmí modely jakkoliv upravovat či opravovat. Také veškeré započaté opravy by se měly přerušit. Na modely by závodníci ani nasazovači neměli jakkoliv sahat či obracet je, dokonce ani pro pouhou vizuální kontrolu.

Některé seriály výslovně povolují, aby v době přerušení jízdy došlo ke srovnání kartáčů, zamáčknutí špendlíků či oddělení zakleslých modelů. Např. dobrou úpravu pravidel obsahují pravidla pro Grand Prix, v nichž je kromě uvedeného výslovně sděleno, že "v případě, že byl model zjevně poškozen jiným závodníkem na hlavní rovince nebo chybou nasazovače, může rozhodčí povolit poškozenému závodníkovi přiměřenou opravu."

10. SPECIALITY V JEDNOTLIVÝCH SERIÁLECH

Pro člověka je mnohdy těžké zjistit si přesná pravidla pro samotnou stavbu modelu pro jednotlivé závody. Mnoho je karoserií, povolených úprav motorů, typů podvozků či rozměrů modelů. Když to konečně závodník zvládne, nemívá již dostatek času ani sil prostudovat si případná soutěžní specifika jednotlivých seriálů, včetně zvláštností pro nasazování, vypínání dráhy a důvodů pro případné penalizace. Pro ulehčení života modelářů jsem se o to pokusil za vás. Vychází se z pravidel platných pro rok 2011.

GRAND PRIX

Po právní stránce asi nejhodnotnější pravidla odpovídající postavení seriálu nejrychlejších scale modelů, mezinárodní prestiži a v neposlední řadě i ceně modelů. Pravidla jsou komplexní a podrobná. Potěšující je, že vedení seriálu se snaží zajistit i jejich faktické dodržování, což přispívá k celkovému kladnému hodnocení.

Nasazování:

Zastupování je možné pouze se souhlasem hlavního rozhodčího.

V případě potřeby může hlavní rozhodčí rozšířit tuto povinnost na kohokoliv z účastníků závodu.

Rozhodčí vyvolá 10 sekund před startem nasazovače a po odstartování jízdy nepřítomné nasazovače penalizuje.

Ve finále nasazují závodníci první skupiny druhé skupině a naopak.

Vypínání dráhy:

Během závodu se jízda přerušuje při:

- vypadnutí modelu pod mostem,
- vypadnutí modelu na hlavní rovině před jezdcí,
- vypadnutí modelu v místě, které není dostupné nasazovačům,
- při vypadnutí většího počtu modelů (není ale určeno kolik je "větší počet modelů", toto by měl asi vyjasnit rozhodčí před zahájením závodu),
- při poškození dráhy.

Chybí ustanovení o vypínání dráhy při dvojdrážce.

Závodník může upozornit rozhodčího slovem „stop“.

Neoprávněné zastavení dráhy je potrestáno penalizací v podobě 2 kol.

V době přerušování jízdy je možno pouze srovnat kartáčky, zamáčknout špendlíky, případně oddělit zakleslé modely.

Ostatní opravy jsou zakázané a není možno ani započít či dokončit již započatou výměnu dílů. V případě, že byl model zjevně poškozen jiným závodníkem na hlavní rovině nebo chybou nasazovače, může rozhodčí povolit poškozenému závodníkovi přiměřenou opravu.

CAHOZA

Nasazování:

Zvláštní pravidla nejsou stanovena, platí obecně platné.

Vypínání dráhy:

Závod se přeruší, pokud model:

- vypadne pod mostem,
- vypadne na hlavní rovině před jezdcí,
- vypadne v místě nedostupném nasazovačům,
- v případě vypadnutí min. 3 modelů,
- při poškození dráhy.

Chybí ustanovení o vypínání dráhy při dvojdrážce.
Jezdec může upozornit rozhodčího slovem "stop".

Neoprávněné zastavení dráhy jezdcem je potrestáno penalizací 5 kol.

V době přerušování jízdy se nesmí na modelu nic dělat.

HONDA

Honda je jediný seriál, v němž pravidla výslovně zmiňují zastavení dráhy při dvojdrážce.

Navíc je výslovně stanoveno, že pokud závodník z jakéhokoli důvodu projede pod počítadly na jiné dráze, model zůstává na svém místě a nevrací se před počítadla.

Nasazování:

Nasazovač může za sebe sjednat náhradu, s tím musí být seznámen hlavní rozhodčí. Není to ale vázáno na jeho souhlas.

Pokud nebude závodník nebo jeho zástupce při startu nové rozjížděky, bude závodník penalizován 100 koly. (To je zajímavé, ale ještě jsem nebyl svědkem, že by tuto jasně definovanou penalizaci někdo obdržel, byť chybějících nasazovačů je v okamžiku startu rozjížděky na každých závodech dost.)

Také je stanoveno, že pokud bude nasazovačů méně, budou doplněni z řad pořadatele nebo dobrovolníků.

Vypínání dráhy:

Dráha se vypíná při:

- dvojdrážce,

- při hromadné havárii v první zatáčce, v níž je polovina modelů, potom se opakuje start,
- při hromadné kolizi 3 a více vozů,
- při vypadnutí v místě, kam nedosáhne nasazovač a model by mohl způsobit kolizi s jiným modelem.

MORAVA OPEN

Tento seriál má podobně jako Grand Prix pěkně a uceleně propracovaná pravidla, a to včetně pravidel pro nasazování (bod 2.5. pravidel pro rok 2011) a pro přerušení jízdy (bod 2.3.). Jediné co chybí, jsou vlastní pravidla pro penalizace. Nicméně tato oblast se subsidiárně řídí obecnými pravidly KAM.

Nasazování:

- každý závodník je povinen osobně nasazovat po dojetí své skupiny,
- zastupování je přípustné pouze ve výjimečných případech a je vázáno na souhlas hlavního rozhodčího,
- platí povinnost nasazovat i v organizovaném tréninku (při porušení nesmí závodník dále trénovat v dané kategorii),
- pokud se závodník nedostaví do zahájení jízdy k nasazování, je hlavní rozhodčí po odstartování jízdy povinen nepřítomného penalizovat ztrátou 10 kol ze současného závodu dané kategorie. Penalizace 10 kol je asi reálnější než 100 kol v Hondě, kde penalizace znamená praktický konec závodu, kdežto v Morava open závodníka potrestá, ale nezničí mu celý závod.

Vypínání dráhy:

Jízda se přerušuje pokud:

- model vypadne pod mostem,
- model vypadne na hlavní rovince před jezdcí,
- model vypadne v místě, které není dostupné nasazovačům,
- při vypadnutí většího počtu modelů (není ale určeno kolik je "větší počet modelů", toto by měl asi vyjasnit rozhodčí před zahájením závodu),
- při poškození dráhy.

Ani zde není výslovně stanoveno vypnutí v případě dvoudrážky.

Jezdec může upozornit rozhodčího slovem „stop“ (toto slovo je opravdu dobré si zapamatovat).

Neoprávněné zastavení dráhy je potrestáno penalizací.

Shodně s Grand Prix platí, že v době přerušení jízdy je možno pouze srovnat kartáčky, zamáčknout špendlíky, případně oddělit zakleslé modely. Ostatní opravy jsou zakázané a není možno ani započít či

dokončit již započatou výměnu dílů. V případě, že byl model zjevně poškozen jiným závodníkem na hlavní rovince nebo chybou nasazovače, může rozhodčí povolit poškozenému závodníkovi přiměřenou opravu.

OSTATNÍ SERIÁLY

Byť je z poloviny seriál Eurocup pořádán na našem území, nemá veřejně dostupná pravidla v českém jazyce. Pro většinu českých závodníků se tak jedná o "seriál bez pravidel".

Severočeský pohár cestovních vozů (SPCV) ani MČR maket NASCAR zvláštní pravidla pro nasazování, vypínání dráhy a penalizace nemají. Vše se řídí obecnými pravidly KAM či místním folklórem.

11. NASAZOVÁNÍ V TRÉNINKU

Po vzoru větších mezinárodních závodů se i u nás začínají postupně objevovat různé varianty organizovaného tréninku s přesně stanoveným rozpisem a také se související povinností nasazovat.

Pro nasazování platí stejné jako v závodě, nasazuje skupina jezdců, kteří bezprostředně předtím dokončí tréninkovou jízdu. První skupinu nasazuje poslední oddíl borců.

V případě nerespektování bývá stanovena penalizace v podobě zákazu další účasti v tréninku. Při porušení povinnosti nasazovat v posledních jízdách organizovaného tréninku přicházejí penalizace trestající závodníky na jejich kvalifikačním výsledku.

Připomínám, že u těchto tréninků nemusí být zajištěn někdo, kdo vypíná dráhu, proto je na místě běžná obezřetnost a ohled na ostatní. Trénink tu není od toho, abychom si modely rozložili a do závodu nastoupili s vraky.

Organizovaný trénink je výslovně předpokládán v seriálu Grand Prix a Morava Open. Záleží potom na dohodě, zda třeba s ohledem na počet účastníků se tento typ tréninku nezruší či naopak v jiných seriálech dodatečně na místě stanoví. Vyžaduje však určitou práci od pořadatele navíc, zejména rozpis a honění nasazovačů zpět z depa na dráhu. Odměnou je jistě snazší nastavení modelu na závod.

12. TRESTY PRO NASAZOVAČE

Zjevně problematická je pasáž o případných sankcích pro toho, kdo stanovená pravidla nerespektuje. Cílem jistě není člověku pobyt na závodech znepříjemnit, neboť majorita na závody chodí pro zábavu a ještě do toho je třeba dát fůru peněz. Avšak právě protože jde o zábavu odvislou od hodin příprav, investovaných peněz a pečlivého ladění aut, málokdo má zájem, aby se mu během

nikoliv minuty, ale vteřiny stal z jeho modelu nepojízdný vrak vhodný tak do sběrný železa a plastických hmot.

Penalizace by proto měly směřovat k výchově a motivování závodníků k dodržování stanovených pravidel, zejména pak těch pravidel, které mají zajistit bezproblémový průběh závodu a bezpečnost osob i modelů.

Vynechám zde penalizace za nesportovní chování, které bývají podrobně v pravidlech popsány, málokdy však v praxi využívány, a zaměřím se na tresty za porušení povinnosti nasazovat a na tresty spojené s prací nasazovačů.

Připomínám, že se jedná spíše o povinnost rozhodčího trestat, pokud někdo pravidla poruší či nedodrží. Někdy se mylně vykládá, že je to jeho právo a je na jeho milostivé (libo)vůli, zda penalizaci udělí či nikoliv. Pokud jsou zjevně dány podmínky pro penalizaci, má být udělena a hotovo. Působí to preventivně a je snad jasné, že nemá být činěno rozdílu, zda pravidla poruší junior či zkušený reprezentant. Někdy bývá realita jiná, někteří rozhodčí tolerují více než jiní, ale to vše kazí jinak veskrze dobré dojmy z významných závodů. Dobrá znalost pravidel a jejich vymáhání naopak ukazuje na velikost osoby rozhodčího.

Závodník může dostat penalizaci pokud:

- neoprávněně požádá o zastavení dráhy,
- nedostaví se řádně a včas k nasazování,
- nevrátí se po přerušení jízdy včas ke své zatáčce k dalšímu nasazování,
- hodí či nechá si hodit model přes hlavní rovinu u jezdců.

Na **Grand Prix** se za neoprávněné zastavení dráhy uděluje penalizace 2 kola. Za nenasazování v organizovaném tréninku platí ztráta možnosti další tréninkové jízdy (tedy nikoliv vyloučení z celého dalšího tréninku) a rozumné je, že za nenasazování v posledním organizovaném tréninku (kdy by již nepřicházela do úvahy penalta v podobě ztráty další tréninkové jízdy, která není) se závodníkovi smaže nejlepší kvalifikační čas. Při nenasazování v závodě penalta 10 kol. Trestání dalších přestupků je na rozhodnutí hlavního rozhodčího a závodní komise, tzv. "race jury".

Na **Cahoze** se neoprávněné zastavení dráhy jezdcem trestá penalizací 5 kol.

U **Hondy** byla pravidla o penalizacích nově zavedena v průběhu letošního roku. Za neoprávněné zastavení dráhy je stanovena penalizace 2 kola. Za "hození modelu závodníkovi přes dráhu v místě hlavní roviny k ovladačům penalta 10 kol. Ačkoliv ohledně posledního bodu probíhaly jakési diskuze, poslední mnou zachycený názor je ten, že penalizovány budou obě osoby, tedy jak závodník, který o hození žádá, tak i nasazovač, který mu model hodí. Pokud nebude závodník nebo jeho zástupce při startu nové rozjížděky, bude závodník penalizován 100 koly. O nesmyslné výši této penalizace, která ji činí v praxi neuložitelnou, jsem se již jednou zmínil.

Morava Open trestá porušení povinnosti nasazovat penalizací v rozsahu 10 kol z celkového výsledku probíhající kategorie. Neoprávněné zastavení dráhy se také trestá, výše penalizace však není stanovena.

Penalizace za nasazování se uděluje tomu závodníkovi, za kterého v případě zastoupení nasazovač pracuje.

Veškerá pravidla pak obsahují tresty za nesportovní chování. Většinou se jedná o hrubé či vulgární chování, které ve většině případů spíš než z povahy osob pramení ze stresu a snahy o co nejlepší výsledek. Je však také vhodné zamyslet se nad tím, zda je možné v rámci nesportovního chování penalizovat nasazovače, který zjevně či opakovaně neplní své povinnosti.

Závěrem opakuji, že celé závody jsou organizovány pro zábavu většiny zúčastněných a není jejich cílem zkazit náladu kupami povinností. Nicméně jinak než penalizací výsledku některé osoby nelze přimět k tomu, aby plnily to málo povinností, které jim z účasti v závodě vzniká. Většinou po první či druhé penalizaci má rozhodčí sjednán řádný respekt a všichni své povinnosti (kterých není zase až tak mnoho) řádně a včas plní.

13. ZAHRANIČNÍ SPECIALITY

Jak bývá u nás zvykem, je moderní se v mnoha ohledech srovnávat s vyspělými cizími státy. Protože slot racing není pouze doménou České republiky, můžeme se na otázky nasazování a vypínání dráhy, případně i otázky penalizací podívat z pohledu zahraničních pravidel. Předně je třeba uvést, že náš slot racing je na světové úrovni a pravidla a průběhy závodů tomu jistě odpovídají. Nicméně jiné závodnické komunity mají určitě odlišné zvyky a může být zajímavé se na ně podívat blíže.

ISRA

Pro české závodníky chystající se na každoroční mistrovství světa je základem **ISRA** rulebook, který je pro každý rok aktualizován. Obecné principy závodu však zůstávají zachovány po delší dobu.

Zajímavé na ISRA pravidlech je to, že ustanovení o penalizacích je hned v bodě 2 pravidel po obecných principech. Jinými slovy, hned jak pravidla začnete číst, už vám ISRA sdělí, za co vás jako účastníka závodů bude penalizovat. Důvody jsou vlastně totožné s našimi pravidly pro Grand Prix, která se ISRA pravidly z praktických důvodů inspirovala.

Pro samotné nasazování výslovně platí, co bylo uvedeno shora, tedy že model musí být nasazovačem nasazen v místě, kde opustil drážku. Při zastavení dráhy se kontroluje zaevidování projetí kola. Model před počítadla je možné dát pouze, pokud zjevně model minul počítadla z důvodu letu vzduchem či na jiné drážce.

V zahraničí bývá zvykem provádět "drivers meeting", na němž se mimo jiné závodníci předem upozorní na důvody, pro které bude rozhodčí dráhu vypínat, a na pravidla pro nasazování, a to včetně penalt.

V mezinárodních závodech nasazovači často rotují kolem dráhy tak, aby každou jízdu ("segment závodu") nasazovali v jiné zatáčce. Zajímavé, neboť se tak předejde dohadům o tom, kdo byl umístěn na klidné stanoviště s minimem vypadnutí a kdo má honičku v místě, které nikdo není schopen projet bez vypadnutí dvakrát za sebou.

USRA

V **USRA** Rulebook, což jsou jakási všeobecná americká pravidla pro scale i wing závody jsem našel zajímavé ustanovení o tom, že dráha se zastavuje i tehdy, pokud:

- je poničené stínění,
- nejde řádně proud do dráhy či jedné z drážek,
- v drážce je věc bránící řádnému projetí místem,
- nefunguje počítadlo,
- model je nenasaditelný,
- model je v jiné drážce.

Dle USRA pravidel platí v případě zastavení závodu absolutní zákaz dotýkat se modelu či upravovat dráhu. Při prvním porušení následuje penalizace 20 kol. Druhé porušení se trestá diskvalifikací. Výslovně je stanoveno, že odpovídá nejen jezdec sám, ale i jeho mechanik.

Výslovně se též řeší, že pouze v případě "nenasaditelného modelu" mohou jiní závodníci pokračovat v opravě ale jen již započaté opravy jiného modelu, pokud se provádějí v depu. Modely se však v tento moment nemohou odnášet z dráhy. Při jiných důvodech pro zastavení dráhy nesmí probíhající opravy pokračovat ani začít.

První neoprávněné zastavení dráhy se trestá penaltou 5 kol. Za další totožné porušení pravidel může ředitel závodu jezdce diskvalifikovat.

Ohledně nasazování dle USRA pravidel platí, že obecně jezdec nasazuje skupinu předchozí a nikoliv následující, jak je tomu u nás. V případě potřeby toto však lze změnit či vyžadovat po závodnících nasazování i po dojetí vlastní skupiny.

Výslovně se v pravidlech stanoví, že "pro zajištění dobré práce nasazovačů jsou modely zabaveny" až do skončení závodu či jeho části, aby se nasazovači (maršálové) mohli plně věnovat svým povinnostem.

Zástup při nasazování musí odsouhlasit ředitel závodu a to na základě zvážení, že náhradník je způsobilým provádět práci nasazovače.

Pravidla zároveň připomínají, že není možné zorganizovat "dobrý závod bez dobrých nasazovačů".

BSCRA

Poslední pohled za hranice směřuje do Velké Británie. **BSCRA** rulebook je stejně jako jiné zahraniční úpravy pěkným, uceleným a podrobným čtením o organizaci britských závodů.

Pro nasazování platí i u nás zažitá pravidla. O umístění nasazovačů podél trati by měl rozhodnout ředitel, doporučuje se rozdělení nasazovačů například tak, že každé úvodní či konečné drážce se přiřadí jedna zatáčka. Dost se tím omezí boje či alespoň diskuze o tom, kdo má kde nasazovat.

Zajímavé je, že právě BSCRA pravidla obsahují výslovné doporučení pro nasazovače.

Zejména nasazovač by neměl mít na sobě cokoli volně visícího (plandavého), neboť "není nezbytné zadělat si na více problémů, než nasazovač má díky jezdcům".

Dále je třeba, aby se na svoji práci koncentroval. Znamená to, aby nekonverzoval či nekonzumoval oběd.

Není vhodné nasazovat model v okamžiku, kdy hrozí kontakt s jiným projíždějícím modelem. Prvním úkolem nasazovače je v tomto případě odklidit model či jeho trosky z dráhy a teprve potom uvažovat o bezpečném nasazení.

V případě, že model není označen barvou drážky, je lepší model nenasadit, než zvolit drážku špatně.

Tato pravidla výslovně upravují, že model, který kolizní stav způsobil, by měl být nasazen jako poslední.

Pokud vás jezdec slovně napadne, je to jen momentální hnutí mysli a asi to tak nemyslel. Jste jen nevhodnější osoba, na níž se dá ventilovat frustrace.

Jezdci samotní mohou nasazovačům v jejich nemilé práci pomoci tím, že:

- se ubezpečí, že je jejich model řádně označen barvou drážky, na které jedou. "Lepík" musí být v dobře viditelné pozici. Není vhodné jej umístit na zadní křídlo, které bývá zakryto rukou nasazovače. Stejně nevhodné je matoucí zbarvení vozu, které může klamat nasazovače,
- křičení na nasazovače mnohému nepomůže,
- když zpozorujete jiný model ve své části dráhy, nevěřte, že nasazovač bude schopen jej včas odklidit a raději zastavte. Ušetříte mnoho času čekáním, než jej nasazovač odstraní a nebudete riskovat poškození vlastního modelu,
- snažte se udržet nervy na uzdě a nikdy, nikdy nepoužívejte vulgární výrazy. Ničemu to nepomůže a jen to vrhá špatné světlo na náš sport. Navíc za nevhodné chování můžete být penalizováni.

Jak je zřejmé, ve Velké Británii věnují pravidlům a vzdělávání jezdců i nasazovači větší pozornost než jinde. Je proto zřejmé, že jejich pravidla obsahují i podrobné směrnice pro vypínání dráhy.

Žádost o zastavení dráhy (tzv. "track call") mohou užít nasazovači či v některých případech jezdcí samotní k přerušení závodu. Zastavení dráhy se děje na základě slova "dráha" ("track"), jenž musí být proneseno hlasitě a jasně tak, aby jej rozhodčí v hluku místnosti slyšel. Organizátor závodu

by měl jezdcе obeznámit předem s podmínkami, za kterých se bude dráha vypínat. Typickými důvody pro zastavení dráhy jsou:

- model vypadne a je mimo dosah nasazovačů. Takovým je jistě model v tunelu. Organizátor by měl předem určit, která část dráhy se považuje za nedostupnou. Takovou částí je místo, k němuž se nasazovač musí naklánět přes povrch dráhy, aby na model dosáhl. Jiným takovým místem je hlavní rovina před jezdci, což je místo pro nasazovače bez kontaktu s jezdci obtížně dostupné.
- model se dostane do špatné drážky (u nás dvojdrážka, v Británii tzv. "rider", tedy jezdec, žokej, vetřelec, jak chcete),
- problém s dráhou.

Doporučuje se, aby:

- jezdci žádali zastavení dráhy pouze v oprávněných případech. Je zřejmé, že se docela hodí zastavení dráhy, když nemáte při závodě štěstí,
- jezdci pamatovali na možnost penalizace při neoprávněném zastavení dráhy, jenž se jezdcům připomíná při úvodní rozpravě,
- pokud se jezdec domnívá, že penalizace není oprávněná, může se odvolat k porotě (race jury),
- byl hluk v místnosti s dráhou na takové úrovni, aby rozhodčí mohl slovo "dráha" bezpečně slyšet,
- se rozhodčí snažil dráhu vypnout tak rychle, jak je to jen možné. Lidské reakce nejsou okamžité (ano, i rozhodčí jsou lidské bytosti, byť to někdy nevypadá). Bohužel proto není jisté, že se dráha vypne do doby, než se model v další zatáčce roztrhne. Ventilace vlastní frustrace na rozhodčím nepomůže hladkému průběhu závodů a může vám vynést penaltu v podobě varování.
- rozhodčímu je třeba říci, že je již možné dráhu pustit zpět do závodního režimu.

Více o skutečném průběhu mezinárodních závodů jistě vědí ti, kteří se (na rozdíl ode mne) zahraničních závodů skutečně účastní. Plno věcí pak mohou doplnit a obohatit naše tuzemská pravidla o mezinárodní zvyklosti při závodech.

14. SPECIALITY U WING CARS

Ačkoliv nejzdím a nikdy jsem nejzdil wing cary, napadlo mne podívat se do pravidel ESROC na případné zvláštnosti spojené s otázkami nasazování, penalizací a zejména vypínání dráhy. Zejména pak vypínání dráhy je totiž s ohledem na charakter modelů, jejich rychlost a rovněž dolet mimo trať oblastí, jenž může do výsledků závodu promluvit ještě více, než u jiných druhů modelů.

ESROC

Dle **ESROC** pravidel se dráha staví ze všech dříve uvedených důvodů. Novým je pouze důvod uvedený pod bodem 4.3.H. ESROC pravidel vyjádřený slovy "too much glue". Smysluplný překlad by

mohl znít jako "přemazáno", tedy stav, kdy model nemůže projet z důvodu nadbytku mazání. Logickým důsledkem je tak zastavení dráhy, ale i v pravidlech výslovně stanovená penalizace v podobě 10 kol, neboť problému se zjevně dalo předejít. Jedná se tak o paradox v podobě oprávněného zastavení dráhy jezdcem, které pro něho skončí 10 kolovou penalizací.

V případech neoprávněného zastavení dráhy je stanovena penalta 2 kola za každé zastavení.

Na modelech v depu se v době přerušení jízdy může pracovat.

Pokud však dojde k delšímu přerušení závodu z důvodů problémů s dráhou či počítáním kol, může rozhodčí s okamžitou platností zakázat další práce na modelech. První porušení tohoto zákazu znamená 20 kol penalty, v druhém případě okamžitou diskvalifikaci. Že se tyto povinnosti vztahují nejen na jezdce samotné, ale i na jejich mechaniky, není asi třeba připomínat.

Nasazování

Jezdci nasazují skupinu následující jejich vlastní jízdě. Náhradníka musí schválit rozhodčí. Zatáčky budou označeny čísly či barvou a jezdec nasazuje v zatáčce odpovídající jeho aktuální drážce.

Porušení povinnosti nasazovat vyústí v penalizaci v podobě 10 kol či diskvalifikaci.

Z pravidel ESROC mne ještě zaujalo pravidlo, resp. penalizace pro toho, kdo si po skončení pauzy mezi jízdami vrátí model do výhodnější pozice, než má, tedy nikoliv tak, kde byl model před pauzou. Takového sklerotika či podvodníka (záleží na formě zavinění) čeká penalizace v podobě 5 kol.

15. ZÁVĚR

To bude ve stručnosti vše, co jsem chtěl ve vztahu k nasazování zmínit. Myslím, že jsem vyčerpал jak sebe, tak vás. Na to, že jsem původně chtěl najít a zveřejnit jen pár základních pravidel pro nasazování, jsem se trochu rozepsal. Ale jak se problém otevře, často se objeví další a další otázky, které člověk na začátku ani netuší.

Rád bych v těchto místech mého krátkého příspěvku poděkoval všem, kteří se pročetli až sem. Za konstruktivní kritiku i případné pochvaly (alespoň za snahu něco napsat) budu rád. Mnohem raději však budu, pokud se na našich závodech ujednotí pravidla pro vypínání dráhy, budou se dodržovat pravidla ve všech směrech a celkově selepší přístup všech k nasazování, bez něhož, jak všichni víme, bychom si v klidu moc nezajezdili. Nesmíme zapomenout, že slot racing je svým způsobem sport a je na nás, jakým směrem se bude v dalších letech ubírat.

Zpracoval: Petr Vaněček

16. SHRnutí PRO MODELÁŘE, KTEŘÍ NECHTĚJÍ ČÍST

Jsem si vědom, že dnes ne každý má čas či chuť číst mnoho stránek psaného textu. Proto je čas na rekapitulaci základních zásad pro nasazovače:

DESATERO DOBRÉHO NASAZOVAČE

Pravidlo první

"Neberte nasazování jako nutné zlo a nasazujte tak, jak si sami přejete, aby jiní nasazovali váš model."

Pravidlo druhé

"K místu pro nasazování se dostavte včas, bez jídla, bez pití a bez volného oblečení."

Pravidlo třetí

"Nasazování si nezpestřujeme diskuzemi s kamarády."

Pravidlo čtvrté

"Model nasadíme tam, kde vypadl z drážky."

Pravidlo páté

"Nejprve modely odklidíme (vezmeme co nejrychleji do ruky, aby nedošlo k následným kolizím) a teprve poté je podle pravidla šestého nasadíme."

Pravidlo šesté

"U vypadnutí více modelů se nasazuje podle pořadí, v jakém modely vypadly, přičemž viník kolize se nasazuje vždy jako poslední."

Pravidlo sedmé

"Prací nasazovače je nasazovat. Opravy modelů jsou možné výjimečně a teprve až poté když jsou veškeré ostatní modely nasazeny."

Pravidlo osmé

"Dobrý nasazovač si poradí i bez vypnutí dráhy. O přerušení závodu žádejme výjimečně a jen u dvojdrážky, vypadnutí pod mostem (ne před mostem či za mostem), vypadnutí na hlavní rovině před jezdcí (a nasazovač se k modelu nemůže dostat) a pokud se model nachází uvnitř dráhy. Ne každý model na zemi znamená stop závodu."

Pravidlo deváté

"Lepší je nasadit model pomaleji než jej nasadit do špatné drážky."

Pravidlo desáté

"Adrenalin dělá divy. Na křik a nevhodné poznámky pilotů okamžitě zapomeňme a s piloty ani s rozhodčím nediskutujme a k dětem se chováme tak, jakoby to byly naše vlastní děti."

17. For overseas drivers

If you are not a Czech national you may find the article rather boring. But if you are still interested in slot racing, there are the major rules for marshalling:

TEN COMMANDMENTS OF A GOOD MARSHAL

Rule One

"Marshalling is not an evil. Marshal in the way you would like others to marshaling you. "

Rule Two

"Set in the marshalling position on time, without food, without drinks and without dangling dressing."

Rule Three

"Marshalling is not an opportunity to talk to friends."

Rule Four

"Car must be returned into a slot in the place where it left."

Rule Five

"First clear the track (take deslotted cars into hands) and then put them back into slot in accordance with Rule Six."

Rule Six

"Where more cars are out, they are returned in the order they went out, but the accident causing car gets always back last."

Rule Seven

"Task of a marshal is to marshal. Reparation of car is possible only if all other cars are back in slots."

Rule Eight

"Good marshal does not need to stop the race. A track call is an exceptional moment, in case of a rider, under the bridge accident (not in front of bridge, not behind the bridge), main straight accident (without opportunity for the marshal to get to place well) and if the car is inside the track. Car on the floor does not automatically mean a track call."

Rule Nine

"Better to slot the car in slower but into a right slot."

Rule Ten

"Adrenalin causes problems. Forget on shouting or inappropriate comments. No discussion with the director of the race. To children better behave in the way you like others to behave to your own children."