

Nahlédnutí do maďarského mistrovství maket sekce NS

Při hledání informací k letošnímu mistrovství světa rychlostních modelů sekce M na stránkách Naviga jsem si všiml pozvánky vedoucího sekce NS Janose Kornise na poslední závod seriálu maďarského mistrovství sekce NS. Při zjišťování dalších informací jsem zjistil, že předposlední závod se koná v sobotu 5.8. nedaleko Ostřihomu, tedy skoro při cestě do Rimavské Soboty, kde jsem chtěl navštívit MS sekce M. V sobotu po půlnoci jsem tedy s manželkou sedl do auta a vyjel na východ. Před osmou ráno jsme byli mezi prvními na místě – asi bývalá malá pískovna cca 150 x 200 m dnes využívaná rybáři a svatebčany u městečka Tát. Na závody se postupně sjelo 35 modelářů, z toho 3 junioři, s 54 modely. Ve všech třídách, i např. F2-C, bylo alespoň po pěti modelech. Ale dalo by se říci, že závodili se vším, co plavalo. Od pěkně zpracovaných modelů Ference Hűvöse nebo Petra Kovacse až po



Torpédové čluny Petra Kovacse



Sovremeny Ference Hűvöse

„přerostlé“ (v měřítku 1:7 – 1:12) jednoduché čluny různého stáří a opotřebení, nebo rozpracované modely. U některých dokončených modelů byla dána přednost funkčnosti – osvětlení, navigační, radary až po vystřelování torpéd, před detailním zpracováním. Podle vzhledu, elektronické výbavy i RC souprav modely zastupovaly modelářinu posledních padesáti let. Našla se tam i doma dělaná FM RC souprava z osmdesátých let. Většina modelů byla postavena podle i u nás dobře známých plánek původem z NDR (mnoho KB 23 a odvozenin v různých měřítkách), z Polska (Halny, Stanislaw,



F2-B Halny Tardi Sandora



jeden z mnoha KB 2š, tento F2-A

Hydrograf a další) a z Česka (Grimmershörn, Leader, Bajaja). Výjimku tvořili modely Petra Kovacse, který se specializuje na uherské vojenské lodě od malých torpédových člunů po torpédoborce dle vlastních plánek z muzejních dokumentů.

Byť je maďarské mistrovství seriálové, letos složené z šesti závodů, přičemž ze čtyř nejlepších výsledků – prostý součet bodů získaných v závodech, se určuje výsledné pořadí, při každé soutěži se boduje stavební zkouška. Jízdní zkouška je pak z časových důvodů i u F4-A omezena na dvě jízdy. Počítají se obě bez škrtání. Před začátkem závodů jsem si u některých modelů prohlížel i stavební podklady, takže mě nakonec vtáhli i do bodování jako čtvrtého rozhodčího, konzultanta. Nedařilo se mi vyrovnat se s minimálními bodovými rozdíly mezi dobrými a horšími modely. Tam, kde bych já dával odstup 10 bodů, byl odstup 4 body. Pod 80 bodů nedostal žádný model. Při jízdách na vodě se snažili jezdit alespoň dva modely na vodě, ale asi i národní dodatek pravidel – vstup druhého závodníka na molo až po projetí vrcholové branky, vedl k převážně sólo jízdám. Po jedenácté hodině jsme se rozloučili a pokračovali dále do Rimavské Soboty. Při loučení jsem Janosovi Kornisovi říkal, že na jejich závěrečnou soutěž koncem srpna přijedu i s modely, on hned dodal ať tedy vezmu ještě někoho s sebou. Tak tedy vznikl nápad oslovit jablonecké juniory a čerstvé seniory, zda se k trochu bláznivé výpravě na dvoudenní soutěž s nočními jízdami nepřidají. Oproti mému původnímu odhadu, že se najde jeden, dva, se mi jich přihlásilo pět, čtyři junioři a jeden senior. Začal jsem tedy shánět svazový mikrobús, i ten byl volný, takže nic nebránilo tomu poslat přihlášky.

V Maďarsku vypisují všechny motorové třídy NS včetně ponorek, navíc mají samostatné hodnocení žen v F4-A. Až při potvrzení přihlášek jsem se ale dozvěděl, že všechny bodované třídy jsou jen seniory, takže všichni tři junioři s F4-B a F4-C závodili se seniory. Až na místě jsem zaznamenal, že i jeden z juniorů z F4-A závodil i mezi seniory, obdobně většina žen jela znovu i v závodě F4-A senior.

V pátek po práci jsem se tedy nejdříve vydal do Jablonce pro pět tamních závodníků, převezl je do Doks, kde jsme naložili zbývající věci včetně mé plachetnice NSS-B, pro trochu propagace NSS a snahu doplnění plachetních tříd o nějakého maďarského modeláře. Kluci se vydali v Doksech k jezeru a já na pár hodin do postele. V půl jedenácté jsme vyrazili na necelých 800 km cesty do Gyomaendrödu, naštěstí kromě posledních padesáti kilometrů po dálnicích. V noci se i u nás jelo bez problémů s přečpanými silnicemi, byť místy byl provoz jako před patnácti lety přes den. V šest hodin ráno jsme se vplížili do areálu jedné rybářské chatky u slepých ramen řeky Körös mezi několik stanů se spícími modeláři. Kluci postavili stany a já se šel podívat na trať. Oproti zvyku jsem šel zkusit alespoň F4-A, ale vzhledem ke slunci nízko nad obzorem přímo za vrcholovkou to bylo zbytečné, protože jsem závodní jízdu jel až po poledni, kdy byly světelné podmínky zcela jiné.



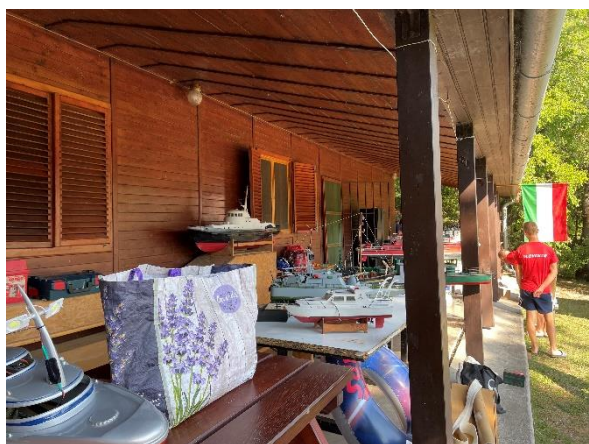
Kategorie F2-B, v popředí červený ledoborec Scandi Icecman



Kategorie F4-C

Oproti minulému závodě v Tát zde bylo díky tradiční závěrečné dvoudenní soutěži zpestřené nočními jízdami více závodníků. Celkem 59 závodníků, z toho 11 juniorů (polovina odjela obě jízdy až v neděli), s 122 modely. Ze zahraničních účastníků kromě nás šesti Čechů, bylo čtyři z Rimavské Soboty, ti se zde účastní pravidelně, a dva z Rumunska. Zahájení bylo dle rozpisu v 9:30 a už před

desátou začali jezdit F4-A junioři a pak senioři. Mě Janos Kornis hned zapojil do bodování všech F2, v F4-B a C jsem měl modely, takže tam bylo místo mě on, zbývající dva rozhodčí byli stejní jako v Tátu. V F2-A bylo i několik hezčích modelů, ale kupodivu se začali řešit i srážky za chybějící (zapomenutou) dokumentaci a snížení bodů jinak pěkného modelu Luboše Uhrina původně ze stavebnice – F4-B, u kterého ale měl vlastní trup a palubu, tedy proto F2, ale zároveň přiznal, že řadu detailů použil ze stavebnice. V F2-B a F2-C už to bylo horší i provedením modelu, takže zde došlo i na jen 70 nebo i 65 bodů za stavbu. Při bodování jsem si odjel svou jízdu F4-A kdy, jak jsem již psal, i díky slunci zcela jinde, se dotkl zadní bójky a bohužel navíc ještě zvenku. Přede mnou startoval David Heintl, ten zajel bez chyby, jako ještě další dva závodníci F4-A. Po F2 bylo bodování F4-B, zde byly čtyři české modely, kde české remorkéry Yorkshireman i Banckert byly hodnoceny nejvyš, juniorské Rotesand a Falco byly pochváleny za čistotu a kvalitu provedení, v bodech byly jen o několik bodů za nejlepšími maďarskými. V F4-C jsem získal nejvíce bodů a odstup 6 bodů od ostatních s Bezpokojnym (verze Sovremenyho), ale jen s těmito 6 body za mnou byl i český juniorský PT 109. Zde bylo uděleno i nejméně bodů za stavbu 50 za lowu, což byl v podstatě jen trup zakrytý základní palubou.



"Přerostlá" Armérie F2-C

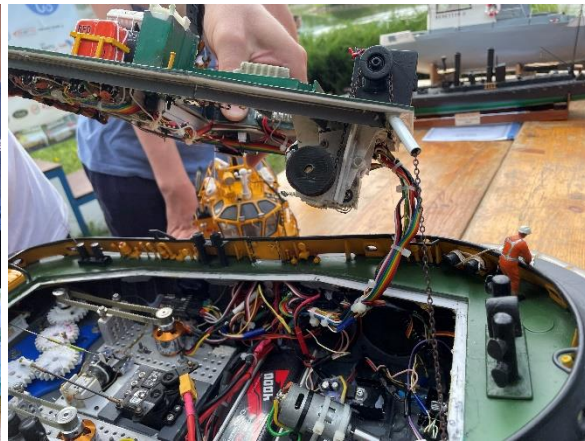


také jeden z modelů F2-C

Během dne naši závodníci postupně absolvovali jednu jízdu v F4-A junior Heintl Tomáš – 95 bodů, Laurin Tomáš – 89 bodů, Vele Lukáš – 94 bodů a Vele Matěj - 84 bodů. Ani nikdo z ostatních juniorů nezajel více než 95 bodů. V F4-B nejprve Heintl David s Banckertem - 88 bodů, pak já s Yorkshiremanem kupodivu za - 100 bodů, Vele Lukáš s Rotesand - 98 bodů a Vele Matěj s Falkem -100 bodů. Jako poslední odpolední kategorie se jela F4-C, kde se mi podařilo opakovaně minout zadní branku, přičemž jsem si minimálně u druhého průjezdu byl skoro jistý, že jsem brankou projel. Branka byla postavena trochu zavřeně, takže při pohledu zcela zleva byly bójky dokonale v zákrytu a rozhodčí průjezd touto ani jinými brankami vůbec nehlásili. S tímto bojovali všichni čeští závodníci zvyklí na hlášení alespoň vrcholové branky. V neděli jsem pak zjistil, že bylo lepší si stoupnout vpravo a najíždět naslepo za roh, ale vidět výjezd.

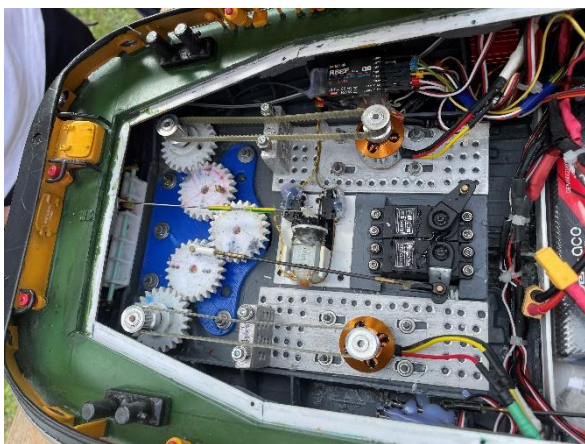


Vaření hovězího perkeltu



Remorkér Eileen Ozsvárta Attila s funkčními 360° otočnými gondolami

a mnoha dalšími pohony



na závody F2 má ovládání gondol redukováno na cca 120°

ponorka Akula od stejného modeláře

Po denních jízdách jsme dojeli do asi 4 km vzdáleného městečka doplnit zásoby hlavně vody, celý den a následně i v neděli bylo 37°C ve stínu, na sluníčku, naštěstí jen na startovním mole se nedalo vůbec vydržet. Jídlo nám naopak zbývalo, jednak z důvodu tepla, ale i díky nabídce místních, kdy jsme nepohrdli a zakoupili si, ve velkém kotli vařený hovězí perkelt. Vpodevečer jsme se nachystali na noční jízdy, já jsem ještě využil čas na ukázkou plachetnice NSS-B i s maketovým osvětlením. Se začínající tmou se na vodě objevovali další a další modely s osvětlením, jen bójky zůstávaly stále temné. Žádné držáčky na bójkách nebyly vidět, takže jsme začali polemizovat nad tím, jestli nejedí jen s vlastním osvětlením a zbytkovým světlem z okolních břehů. Nakonec pořadatelé přeci jen sedli do loďky a začali rozvážet LED moduly, které zavíraly do bójek z PET lahví. Moduly byly vícebarevné s dálkovým ovládním, nakonec nastavili zelený odstín. V okolí bójek bylo poměrně dost světla, takže to více připomínalo denní soutěž, rozhodčí neměli problémy s vyhodnocováním průjezdů. Závodníci se silnějšími světly, bohužel i zde se objevily nemaketové kapesní svítilny, mohli využít přesvícení bójky při průjezdu brankami. I díky poměrně velkému světlu z břehu byl součástí jízdy i dok a zastavení v něm. Při nočních jízdách jen jeden domácí závodník zajel čistě za 100 bodů, za ním byla skupinka dvou našich Vele Lukáš s 98 body a Laurin Tomáš s 94 body po vyhraných rozjíždkách. Dále Heini David s 92 body. Mě se přehřál regulátor a s problémy jsem dokončil couvání poslední branky, ale čekání před dokem na schladnutí mi už nedovolili, řekli, že v noci 7 minut neměří. Takže já nakonec 84 bodů (nejhorší výsledek za posledních osm let). Za mnou pak byl ještě Heini Tomáš s 73 body při jeho prvním nočním závodě.



Noční jízdy s LED prosvětlenými PET bójkami vítězové nočních jízd zleva 3.Laurin Tomáš, 1.Plank László a 2.Vele Lukáš

V neděli nás čekal dlouhý den, naštěstí některé kategorie F2 dokončili už v sobotu a s jízdami se začalo trochu dříve. Pro mě neděle výrazně lepší, všechny tři starty F4-A, F4-B a F4-C po 100 bodech, to stačilo na první místo nejen v F4-B ale i v F4-C. Heintl David v obou třídách po 98 bodech, což stačilo na první místo v F4-A senior a třetí místo v F4-B. Junioři Heintl Tomáš F4-A 100 bodů a vítězství v juniorech, Laurin Tomáš v F4-A 83 bodů a konečné 9 místo, v F4-C 87 bodů a konečné 4 místo. Vele Lukáš v F4-A zopakoval 94 bodů, což stačilo na třetí místo a v F4-B zopakoval 98 bodů, což stačilo na čtvrté místo. Vele Matěj v F4-A vylepšil na 94 bodů, což stačilo na páté místo a v F4-B 98 bodů, což také stačilo na páté místo.



Česká výprava s maďarským model. mluvícím slovensky Poháry nachystané jak za tuto soutěž, tak celý ročník Mi Maďarska



F4-A junior zleva 2.Holík Pavel, 1.Heintl Tomáš a 3. Vele Lukáš F4-B zleva 3.Heintl David, 1.Jakeš Stanislav a 2. Ferenc Hívös

Po vyhlášení a ocenění vítězů, pořadatelů i kuchařů jsme se po čtvrté hodině odpoledne za stále ještě 37 °C tepla, vydali k domovu. Zejména na prvním úseku k Budapešti bylo vidět, že oproti Česku jsou v budování dálnic Maďaři napřed – velmi malý provoz by neucpal ani normální silnici. U nás se nová dálnice otevírá až v době, kdy přesun dopravy na ní znamená i na ní ucpání. Okolo Budapešti na okruhu, kam a odkud směřují všechny maďarské dálnice, doprava trochu zhoustla, ale nikdy nezastavila. Ani Bratislava, do které vedou dálnice z mnoha směrů a jen jedna na severozápad do Čech, neznamenal problém. V Břeclavi jsme se zastavili v malém vietnamském bistru na večeři, přepadli jsme ho v době uklízení po zavírací době, přesto nám sedmi ochotný majitel bez připomínek uvařil večeři. A ještě v neděli před půlnocí jsme dorazili do Jablonce.

Pokud to shrneme naše výprava byla vcelku úspěšná, v kategoriích, v kterých jsme nastoupili jsme nevyhráli jen noční jízdy, kdy jsme obsadili až druhé, třetí a další místa. Výrazná dominance byla v F4-B, všichni čtyři jsme byli do pátého místa, domácímu Ferencovi Hűvösovi, vícenásobnému mistru Evropy, jsme nechali druhé místo. Poznali jsme trochu jiný způsob pořádání závodů a zjistili, že i když si jazykově nerozumíme, ze všech maďarských účastníků cca 6 umělo alespoň částečně anglicky, vždy jsme se nějak domluvili. Byť musím přiznat, že na můj delší závěrečný projev s pozváním maďarských závodníků na české soutěže, jsem využil Helenu Kovačikovou z Rimavské Soboty, která mi ho do maďarštiny přeložila. Při diskusi s Janosem Kornisem jsem se dozvěděl nějaké jeho záměry plánované v sekci NS. Nejviditelnější je, že by rádi uspořádali v roce 2024 MS sekce NS v Maďarsku, někde na jihovýchodě Maďarska (možná Sarkád), vše ještě závisí na jednání se sponzory.

28.8.2023 Stanislav Jakeš