

# ZAŽIL SOM POCITY PILOTA MONOPOSTU F1

Ivan Hítka po jazde na monoposte F1 – bolo to neskutočne dobré!!!



A je to tu. Deň s veľkým „D“ práve prišiel. Spolu s Jankom Lehotským, ktorému naša CK HITKA pri príležitosti jeho okrúhleho životného jubilea umožnila absolvovať stáž na monoposte F1 vrátane krstu na dvojsedadlovej F1, prichádzam na

dením rýchlostí.

Ranný opar ešte sedí nad traťou, ale my už vchádzame do priestorov spoločnosti AGS FORMULE 1 iba pár desiatok metrov od okruhu a mierime rovno do šatne pilotov. Tu nás čakajú skrinky s našimi menami. A v nich kompletný výstroj pilota F1. Už v overale pilota absolvujeme po malom občerstvení ranný briefing. Ale hneď prvé informácie berú dych. Či už ide o zrýchlenie ef-jednotky zo 100 na 200 km/hod. iba za 2,5 sek., váhu monopostu F1 len 450 kg (ale s výkonom motora až 650 PS!) alebo skutočnosť, že v F3 je nutné vyvinúť tlak na brzďový pedál váhou cca 40 kg, ale v monoposte F1 až cca 80 kg! V obyčajnom aute na to stačí 4-5 kg. Spomalenie monopostu je potom ale naozaj brutálne a môžete pri ňom zažiť aj preťaženie viac ako 4 G. Ak však správne a silno nebrzdíte, karbonové brzdy sa dostatočne nezahrejú. V takom prípade ale ani poriadne nebrzdia. Vy sa však na dvoch rýchlych rovinkách môžete rútiť k ostrej zákrute rýchlosťou až 240-250 km/hod. Na ubrzdzenie máte neskutočne krátku vzdialenosť a v jej druhej časti ešte musíte veľmi rýchlo podraďovať zo šiestky na druhý prevodový stupeň. Najlepšie na tom je, že musíte úplne zabudnúť na obvyklý spôsob riadenia osobného auta. Inak vyletíte z trate.

aj doobedňajšia jazda na 15 kôl na subtilnej, ale dostatočne rýchlej ef-trojke. Prvých 5 kôl s precvičovaním správneho brzdenia na cieľovej rovinke, ďalších 10 kôl už naplno aj s možnosťou predbehnúť pomalšieho jazdca. Takýto tréning na F3 z Vás síce pilota monopostu F1 neurobí, ale umožní Vám ef-jednotku aspoň uradiť. Ak ale na to niekto nemá, neplní pokyny inštruktora alebo dokonca vyletí mimo trať, musí počítať aj s tým, že do monopostu F1 vôbec nepustia. Pre tých, ktorým by sa výkon ef-trojky nezdal dostatočný, len jedna informácia. Na okruhu sú monoposty F3 o 6-7 sek. rýchlejšie ako športové Ferrari.

Po príjemnom obede ešte absolvujeme krátky briefing k F1 a od 1400 hod. už mechanici preháňajú v zahrievacích kolách ef-jednotky, do ktorých si onedlho sadneme sami. Monopost F1 s mohutnými pneumatikami budí rešpekt už na prvý pohľad. Na pokyn mechanika sadám alebo si skôr ľahnem do kokpitu. Niekde ďaleko vpredu a hore sú tri pedále. Aj spojkový, ale ten ja budem potrebovať len na rozjazd. Mechanik mi zapína a uťahuje bezpečnostné pásy. Ak by s tým včas neskončil, prasknú mi kľúčne kosti. A nasadzuje malý volant s pádlami na radenie rýchlostí. Dostávam posledné pokyny, potom spolu hľadáme 3-milimetrovú toleranciu, pri ktorej má zabrať spojka. Tú po-



Posledné pokyny inštruktora



Chvilke pred jazdou v skutočnom monoposte F1 si treba riadne vychutnať

okruh Var (2,2 km) v oblasti francúzskej Riviéry. Mňa čaká jednodenná stáž typu HI-TECH a teda jazda na monoposte F1 s radením rýchlostí pádlami pod volantom (t.j. bez spojky), Janko Lehotský absolvuje stáž typu GRAND PRIX s klasickým ra-

S teóriou pilotáže monopostu F1 som sa už pri mojich opakovaných návštevách u nášho francúzskeho partnera AGS FORMULE 1 na okruhu Var síce stretol, ale žiadny monopost som ešte nikdy neriadil. Preto bola pre mňa zážitkom už

lohu pedálu si treba zapamätať. Dávam si na hlavu nehorľavú kuklu a prilbu, naťahujem rukavice a sústreďujem sa. Je teplo, hoci mi nad hlavou držia slnečník. Ešte som sa síce ani nepohol, motor je tiež ešte ticho, ale cítim sa nádherne. Ten pocit je neopísateľný. Prestávam vnímať okolie a kochám sa pohľadom ponad vysoký predok monopostu a predné pneumatiky. Veľa však dopredu vidieť nie je. Neviem sa už dočkať, kedy sa to začne. Chceme si to naplno užiť, ale nesmiem vyletieť z trate. Na rozdiel od bežných klientov sem totiž chodím častejšie.

Monopost, ktorý bol na trati, sa vracia. Teraz prichádza môj čas. A súčasne aj Patrick, bývalý pilot F1 a vedúci stáže. Dohodnými gestami mi signalizuje ďalšie kroky. Pedále nestláčam, zaradený mám neutrál, zapínam kontakt a mechanik vzduchovou pištolou naštartuje 650 koní. Nádherný zvuk. Stláčam spojku, potom pravé pádlo pod volantom a cvakne tam rovno dvojka. Pridávam plyn a zvyšujem otáčky až kým mi Patrick nedá pokyn na štart. Povoľujem spojkový pedál a čakám na tie tri milimetre záberu. Rozbieham sa plynule ešte bez zvyšovania otáčok. Spojku podržim, aby sa



V plnom tempe na rovinke okruhu Var so zaradeným 6. prevodovým stupňom



Monopost F1 s výkonom 650 PS vyráža na trať

prekzovala a dostatočne sa zahriala, až do výjazdu na trať. Je totiž karbonová rovnako ako brzdy. A potom to začne. Ešte pred výjazdom na trať pridávam a cvaknem pádlom na trojku. Úplne zabúdam na pritiahnuté pásy, teplo či obmedzený výhľad. Už v prvej ľavej a potom v prudej pravej zákrute cítim, akoby som s monopostom zrástol. Ef-jednotka reaguje bleskovo, brutálne ale citlivo. V úvodnej časti okruhu sa rýchlo za sebou strieďajú zákruty s krátkymi rovinkami. Nemám s tým však žiadny problém. Výkon 650 PS umožňuje dostatočne razantné zrýchlenie a karbonové brzdy zase prudké spomalenie aj na veľmi krátkych úsekoch trate. Nesmiem ale samozrejme zabúdať na pokyny inštruktorov a získané skúsenosti z jazdy na F3. Teda najprv prudké a tvrdé brzdy, potom degresívne brzdenie s postupným podraďovaním na nižšie prevodové stupne. Až potom je možné natočiť volant do zákruty. Brzdím ale až do jej vrcholového bodu. Monopost vyžaduje dostatočný prítlak na prednej náprave, inak nezatočíte a pôjdete rovno. 85% váhy monopostu máte totiž na zadných kolesách.

Po tiahlejšej zákrute nasleduje prvá dlhšia rovinka. Tú prerušuje veľmi rýchla zákruta s horizontom, kde je treba už rozbehnutý monopost F1 mierne spomaliť. Pred poslednou ostrou zákrutou pred cieľom sa ale pohodlne stihnem dostať až na šiesty prevodový stupeň. Naplno stlačený plyn držím až do bodu určeného na brzdenie. Na rýchlosť akou idem, je toto miesto neobvykle blízko pred zákrutou. Krátky okamih eufórie a potom silná dávka adrenalínu. Prudko brzdím a na neuvěřiteľne krátkej vzdialenosti spomaľujem. Ešte kým držím volant rovno, precvakám sa ľavým pádlom až na dvojku. Každý jeden pohyb pádla je spojený s trhnutím monopostu a otáčky motora počas medziplynu vyletia až niekde k číslu 10.000. Na zaváhanie nie je miesto ani čas. Neskutočné! Nikde inde nič podobné nezažijete.

Všetko sa pritom deje fantasticky rýchlo. Mierne dobrzdím až do vrcholového bodu zákruty a

okamžite pridávam plyn. Ak však nechcem, aby som v šmyku vyletel z trate, musím to robiť citlivo. Akonáhle mám ale monopost nasmerovaný priamo, ide plynový pedál znova až na podlahu a už v polovici cieľovej rovinky tam mám zase šiesty prevodový stupeň. Každé potiahnutie praveho pádla monopost doslova nakopne vpred. Mrknem síce aj na našu skupinku za zvodidlami, ale Janko Lehotský, štáb TV JOJ aj naša Katka splynuli do jednej rozmazanej machuľky. To sa však už rútim zase do ďalšieho kola. S vedomím aj s hrdosťou, že sám pilotujem skutočný monopost F1.

Aj keď som bol počas mojich štyroch kôl na monoposte F1 plne sústredený na rýchlu jazdu, prakticky celý čas som mal neopísateľný pocit ľahkosti a uvoľnenia. Doslova som si pilotovanie ef-jednotky užíval. Napriek jej extrémnej brutalite a sile. Splynul som s monopostom F1 ako jeho súčasť a mal som pocit, akoby som práve takýto výkonný monopost riadil denne. Boli to fantasticky nádherné okamihy. Ja už však viem, že patria k takým, ktoré musíte sám prežiť. Inak ich nikdy nedokážete tak precítiť. Dokonca ani len predstaviť si to nedokážete naplno. A viem ešte jednu vec. Že sa do monopostu F1 posadiť ešte aspoň raz. Nechcete sa náhodou pridať?

dvojstranu pripravil: Ivan Hitka



**HITKA, s.r.o.**  
 OD Slimák, Háľkova 1  
 831 03 Bratislava 3  
 Tel.: 02 /4463 5354  
 e-mail: [hitka@hitka.sk](mailto:hitka@hitka.sk)  
 www.hitka.sk

Odšartuje ma bývalý pilot F1 Patrik Gaillard



Moje prvé sekundy za volantom F1



Pred vjazdom do pravotočivej zákruty sú ľavé kolesá aj na obrubníku



Prejazd zákrutou a miesto kde končí brzdenie a začína sa pridávať plyn