

SHOCK CUP



Za tímto poměrně lakonickým názvem se ukrývá oblíbený seriál závodů – Mistrovství České republiky Off road tech trial. V loňském roce byl uspořádán III. oficiální ročník seriálu Shock Cup, viz například reportáž v Off Road Revue 5/2010 či 7/2010. Proto se redakce „časopisu pro všechny offroaděáky a milovníky zablácených kol“ rozhodla vyzpovídat jednoho ze zakladatelů seriálu, konkrétně pana Oldřicha Janků. Ilustrační fotografie pocházejí z objektivu Jana Mýlka.

Otázka ORR – Kdo přišel s tím, že by se takové závody, respektive seriál, mohly uskutečnit?

Odpověď O. Janků

Počátky seriálu Shock Cup zasahují až do roku 1998, kdy se začaly jezdit závody „offroadů“ v Javorníku. Pořadatelem těchto závodů byl spolek příznivců off roadu v Javorníku, dnešní AGE-NAS TEAM Javorník. Základem pro zmíněný závod se stala pravidla truck trialu.

Myšlenku závodit s off roady společně s trucky jsme přenesli i do jednoho z nejvýznamnějších a nejnavštěvovanějších závodů nákladních aut v terénu – závodů trucků v Mohelnici – a od roku 2003 jsme mohli vidět na těchto závodech jak trucky, tak offroady. V roce 2007 se závod v Mohel-



Petr Nečasal a Jakub Černický přijeli na první závod a velké setkání offroaděáků v roce 2007 do Mohelnice z Brna. Od té doby absolvovala tato posádka skoro všechny závody seriálu. V prvním ročníku 2008 obsadila se svým Jeep Cherokee v celkovém pořadí druhé místo, o rok později byla třetí.



Petr Hoppe se původně přijel na setkání a závod do Mohelnice v roce 2007 jenom podívat... V závodě z toho bylo nakonec první místo ve třídě O2.



Podívat se na první setkání do Mohelnice přijel také Michael De Gregorio z Prahy. Přijel se sice jenom podívat, ale neodolal a nastoupil se svým nissanem i do závodu.



Na programu setkání offroadů v roce 2007 v Mohelnici bylo i volné ježdění v extrémních brodech. V jednom z nich posádka Tomáš Janků a Jan Šoltés z AGENAS Teamu Javorník svůj vůz Nissan Patrol téměř utopila. Z „objetí“ vody a bláta se kluci s Patrolem dostali bez cizí pomoci.

nici zúčastnilo celkem dvacet pět posádek off roadů. Na tento ročník přijelo do Mohelnice i mnoho příznivců vozů 4x4 se svými čtyřkolovými miláčky, s touhou svést se ve světoznámém Křemáčovském kotlí. Bezpečnostní opatření, pravidla a organizace tohoto závodu však volné ježdě-

ní pro diváky neumožňovaly. Tato skutečnost však dala podnět myšlence, uskutečnit setkání příznivců vozů 4x4 v Mohelnických lomech. Od myšlenky k realizaci nápadu nebylo daleko. Slovo dalo slovo a necelý měsíc po Extrem truck trialu se o víkendů 23. a 24. června 2007 uskutečnilo první

offroad setkání v Mohelnici. Na programu byl dvoudenní trialový závod off roadů podle truck trialových pravidel. Velký zájem o tuto akci dal podnět k zorganizování seriálu závodů.

V roce 2008 se tak uskutečnil první ročník zmíněného seriálu, jehož název byl odvozen od energetického nápoje Big Shock, tj. výrobku hlavního sponzora a partnera seriálu, společnosti Al Namura s.r.o., Praha.



V rámci volného ježdění při prvním setkání v Mohelnici v roce 2007 předvedl Vladislav Beier se svým dlouhým patrolem obří skok. Po dopadu si už moc nezajezdil, ale získal přezdívku „Létající Bajos“.

A proč právě takové závody?

Vlastníků vozů off road stále přibývá, ale možností legálního ježdění v terénu není mnoho. A to je jeden z důvodů, proč tyto závody pořádát. Shock Cup je seriál amatérských automobilových závodů v terénu. Závody jsou určeny pro sériová vozidla konstruovaná pro jízdu jak na silnici, tak v terénu. Jsou zaměřeny na širokou veřejnost vlastníci takové automobily, s cílem organizovat pro tuto skupinu motoristů možnost závodění

v lokalitách k tomuto druhu sportu určených a zabránit tak ježdění ve volné přírodě a tím přispět k ochraně životního prostředí. Jde o seriál závodů v off road tech trial. Přičemž off road tech trial jsou specificky ukládané terénní zkoušky zručnosti na uzavřené dráze pro vozidla s pohonem 4x4 do hmotnosti 3,5 tuny. Účelem zkoušek je vyzkoušet si zacházení s vozidlem v terénu, proto mají velkou provozně výchovnou hodnotu. V rámci závodů je poskytnutý – podle možnosti dané lokality – prostor i pro volné ježdění v terénu pro ty účastníky, kteří se zatím neodvážejí účastnit se závodu. Takto mají možnost si vyzkoušet svoje řidičské umění a ovládnutí svého vozu v terénu.

Kdy závody, seriál, začaly? Podle čeho byly stanoveny propozice závodu? Podle čeho byli vybráni pořadatelé a podle čeho tratě?
 Oficiální seriál Shock Cup závodů v off road tech trial začal v roce 2008, a to v květnu prvním závodem, který jsme uspořádali v Mohelnických lomech. Propozice pro off road tech trial vycházejí z trucktrialových pravidel, podle kterých se jezdí seriály mistrovství České republiky a Evropy v truck trialu. Pravidla jsme však upravili pro podmínky a možnosti vozů off road. Pořádání seriálu jsme se ujali my, tedy Agenas Team Javorník. V tu dobu jsme měli dvě „offroadové“ posádky a vlastně nebylo kde jezdit. Právě proto jsme se rozhodli pro pořádání takových závodů. Zkušenosti s organizací závodů jsme měli. Od roku 1998 pořádáme off roadové závody u nás v Javorníku, od roku 2002 jsme působili několik sezon jako komisaři v seriálu M ČR v truck trialu a od roku 2003 jsme spolupořadatelé závodu trucků v Mohelnici (pozn. současná Velká cena Mohelnice truck trial).

Jak se závody jezdí? Jak jsou například bodovány a podobně.
 Jak už jsem uvedl, off road tech



Vítězná posádka „královské“ třídy O3 prvního závodu v Mohelnici v roce 2007, Petr Nečesal a Jakub Černický z Brna, v sekci mohelnického závodiště zvané „muldy“.



Seriálu se pravidelně zúčastňuje i mistr Evropy v trialu pro rok 2010 Miroslav Hudeček se Suzuki Vitara. Společně s manželkou Irenou vyhráli i první závod v rámci setkání v Mohelnici v roce 2007.



Posádka Tomáš Janků se spolujezdcem Janem Šoltěsem z Javorníku dojezda v prvním závodě v rámci setkání v roce 2007 v Mohelnici na druhém místě ve třídě O2.

trial je odvozen od truck trialových pravidel. Oproti pravidlům off road trialu; podle kterých se jezdí ostatní závody „offroadů“, jakými jsou mistrovství republiky, Krnovský pohár a další; je



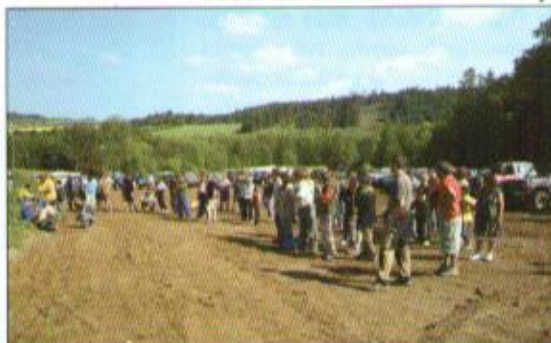
Světově známý „trialový kotel“ Mohelnické lomy. Jedna z nejlepších lokalit v Evropě. Přehlídka závodních vozů při zahájení 1. závodu seriálu v roce 2009.



Posádka start. čísla 312, Jindřich Michna a David Michna z Krnova (Jeep Cherokee), v jednom z náročných výjezdů Mohelnických lomů v roce 2009.



Zatím všechny tři ročníky seriálu začínaly prvním závodem v Mohelnici. Slavnostní zahájení 2. ročníku v roce 2009



Každému závodnímu dni předchází rozprava s posádkami, kde jsou účastníci závodu seznámeni s propozicemi a organizací daného závodu.

základní rozdíl ve způsobu jízdy v sekci. Při jízdě se klade důraz na zručnost, cit, přesnost a odhad. Vyžaduje to velkou dávku odvahy i přemýšlení.

Vlastní jízda probíhá v uzavřené sekci, branková pole jsou směrově označena, čímž je dán směr jejich průjezdu. Je jedno, jestli popředu nebo pozadu. Pořadí průjezdu jednotlivých branek není určeno a záleží na posádce, jakou trasu si zvolí. V průběhu jízdy se posádka se svým vozidlem nesmí dotknout ohraničení sekce. Off road tech trial se obvykle nejezdí na čas, je však stanoven limit, kolikrát posádka může změnit směr jízdy mezi dvěma brankovými poli. Na rozdíl od off road trialu jsou branková pole podstatně užší a brankové pole je považováno za projeté, pokud vozidlo projede první osou ve směru jízdy mezi brankovými tyčemi, celý obrys vozidla opustí brankové pole a všechna kola alespoň na jedné straně vozidla projela brankovým polem.

Jízda vozidla v sekci je hodnocena trestnými body, které jsou rozděleny podle „přestupků“, kterých se posádka jízdou vozidla dopustí. Například za stání delší jak 15 sekund je udělován 1 trestný bod, za změnu směru jízdy vozidla 3 body, za dotek brankové tyče 8 bodů, za zlomení či přejetí brankové tyče 20 bodů, za opačné projetí brankového pole 60 bodů, za neprojetí brankového pole 80 bodů. Za diskvalifikaci v sekci je

80 bodů a k tomu se přičítá za každé neprojeté pole dalších 80 trestných bodů. Posádka může být v sekci diskvalifikována z různých důvodů, například za dotek ohraničení závodní sekce, překročení limitu počtu změn směru jízdy mezi dvěma brankovými poli, stání delší než 3 minuty, ale i za rozepnutí řemínek přilby atd. Pokud je posádka v sekci diskvalifikována, v další sekci pokračuje v závodu.

Jaká auta mohou v seriálu startovat? Kdo a podle čeho určil právě tato auta, resp. je rozdělil do kategorií či tříd?

Závod je určen pro sériová vozidla do celkové hmotnosti 3500 kg. Vozidla jsou rozdělena do tří tříd. Třída **O1** je určena pro vozidla o rozvoru do 2299 mm; třída **O2** pro vozidla o rozvoru od 2300 mm do 2549 mm; třída **O3** pro vozidla o rozvoru od 2550 mm. Rozhodující pro zařazení vozidel do jednotlivých tříd je rozvor, uvedený v technickém průkazu vozidla. Při stanovení limitů pro jednotlivé třídy jsme vycházeli z velikosti aut, která připadají v úvahu, že by mohla tento závod jezdit. Pro informovanost čtenářů Off Road Revue lze uvést, že ve třídě O1 startují například Suzuki Samurai či Suzuki Vitara, ve třídě O2 je v současnosti největší škála značek a typů. Jmenovat mohou Land Rover Defender, Jeep Wrangler, třídveřový Nissan Patrol, ARO, Nissan Samurai Long, Mitsubishi Pajero atd. Ve třídě O3 jsou momentálně nejvíce zastoupena auta Jeep Cherokee a pětidveřový Nissan Patrol.

Jaké jsou předpisy pro jednotlivé třídy? Stačí nějaké základní údaje pro lepší představu. Co je de facto povoleno, co musí zůstat původní a co je zakázáno.

Technické podmínky jsou pro všechny třídy stejné. Základní podmínkou je, že startovat mohou pouze sériově vyráběná vozidla. Pravidla závodu jednoznačně určují, jaké úpravy mohou být na



František Bačík a Jiří Krestýn ze Šumvaldu (st. č. 319) to přijeli zkoušet s téměř sériovým Nissanem Patrol GR

vozidlech provedeny. Karoserie a rám musí být od jednoho výrobce a stejného typového označení. Na karoserii jsou povoleny pouze úpravy lemů blatníků, zkrácení karoserie vpředu a vzadu maximálně po horní hranu nárazníku. Nad nárazníkem musí být již karoserie vozidla. Na vozidle musí být přední nárazník. Není podmínkou, že musí být sériově dodávaný, může být libovolný, ale musí být zachován původní obrys a šířka vozidla. Výslovně je zakázána demontáž částí karoserie; například dveře, kapota, blatníky

apod., zásadní úpravy karoserie, zásadní změny konstrukce rámu – vyztužení rámu je však povoleno –, umístění chladiče mimo motorový prostor, samostatné směrové řízení všech kol, rozdělené brzdy na nápravách (jedno kolo na jedné ose). Pro všechna vozidla jsou zakázány pneumatiky traktorového vzoru (šípové), pneumatiky vybavené hroty, řetězy a pneumatiky s dalšími speciálními úpravami.

Pojďme k závodní technice. Podle čeho jsou vybírána auta, znač-



Start. číslo 303, Petr Dvořák a Svatopluk Švajda z Ostravy. První ročník 2008 absolvovali ve třídě O1 s vozem Lada Niva a obsadili 4. místo. V roce 2009 nastoupili s vozem Jeep Cherokee a druhý ročník ve třídě O3 vyhráli.



Tomáš Janků a Petr Lukeš (st. č. 299) z pořadatelského AGENAS Teamu Javorník. V prvním závodě sezony 2009 v Mohelnici startovali s „nablýskaným“ Nissanem Patrol GR ve třídě O2. V druhém ročníku obsadili celkově 5. místo.

ky, kdo a jak je upravuje?

Historie závodů a jejich vývoj nás přesvědčil, že se off road tech trial dá jezdit s jakýmkoli autem určeným do terénu. Záleží tedy především na posádce, zejména jaké jsou její finanční možnosti a na co si tróufne. Vozidla si ve většině případů upravují posádky sami.

Obsazení aut – posádky. Jak je to s posádkami? Musí být závodníci držitelé nějaké licence? Kolik

osob může či musí tvořit posádku auta? Mohou se spolujezdci či řidiči střídát v různých posádkách, a pokud ano, kdy a za jakých podmínek?

Shock Cup je seriál amatérských automobilových závodů, se zaměřením na širokou veřejnost vlastníci automobilů do terénu. Účastníci závodu nemusí být držitelé nějakých licencí. Posádku soutěžního vozidla tvoří řidič a spolujezdec nebo pouze řidič. Řidič může být registrován



Seriálu se zúčastňují i ženy (st. č. 210). První závod 2009 absolvoval Jan Bouda se spolujezdkyní Janou Hartmanovou. Do Mohelnice přijeli z Lomnice nad Labem s Toyotou 70.

1/2011 Off Road Revue

v jedné posádce a to pouze jako řidič. Spolujezdec může být registrován ve dvou posádkách, ale pouze jako spolujezdec. V průběhu závodu nelze zaregistrované členy posádky měnit za nezaregistrované osoby a není povolena záměna řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla. Při jízdě v sekci může být ve vozidle pouze řidič. Řidič soutěžního vozidla musí být starší 18 let. Minimální věk spolujezdce je 12 let.

Jak je celý seriál hodnocen? Co se v konečném pořadí posádkám započítává?

Jak jsme si již řekli, jízda posádky v sekci je hodnocena trestnými body. V každé sekci je vyhodnoceno pořadí podle trestných bodů. Vítězem sekce se stává posádka s nejnižším počtem trestných bodů. Za pořadí v sekci jsou pak posádkám přiděleny „plusové“ body. Za první místo 15 bodů, za druhé 14 bodů, za třetí 13 bodů a tak dále, takže posádka na 15. místě získává jeden bod. Vítězem konkrétního závodu se stává posádka, která získá za pořadí v sekcích nejvíce bodů.

Pokud jde o celkové hodnocení seriálu jsou posádkám započteny všechny závody dané sezony, kterých se zúčastnily. Za pořadí v jednotlivých závodech získávají posádky rovněž body. Za první místo v daném závodě 15 bodů, za druhé 14 bodů, za třetí 13 bodů, a zase až do 15. místa. Vítězem seriálu se stává posádka, která získá nejvíce bodů za pořadí v závodech.

A ještě malou poznámku nakonec. Pokud má někdo ze čtenářů zájem o více informací a podrobností k seriálu „Shock Cup“ najde je na oficiálních stránkách pořadatele seriálu: www.shockcup.cz (Viz kalendář na straně 48.)

Děkujeme vám za poskytnuté informace. Rozhovor vedl a za redakci Off Road Revue poděkoval Libor Putz

27