

GP Portugal 1985

Prvé víťazstvo Ayrtona Sennu v F1

Už v prvej polovici sezóny 1984 v 6. preteku v Monacu Senna ukázal svoj talent, nebojácnosť a skvelé zručnosti. Hoci pretek nakoniec nevyhral, rávalo sa poradie 2 kôl pre zrušením. Podpisom do Lotusu jeho majiteľa dúfali v znovuzrodenie slávnej značky, ktorej jazdci od Veľkej ceny Rakúska 1982 nezvidhli víťaznú trofej nad hlavu. Občasné úspechy Elia De Angelisa a Nigela Mansela boli len chabými náplasťami na slávu tímu zo 60. a 70. rokov.

Po prečítaní rozhovoru so Sennovým pretekovým inžinierom Stevom Hallamom sa mi utvoril obraz, aké veľké očakávania od Ayrtona Sennu mali.

„Ayrton bol ako zjavenie. V prvom rade bol mladý a nepoznačený. Všetko nasával ako špongia. Prvý rok býval v Norfolkku a chodil do továrne každý deň. Dokonca sme mu tam dali stôl, aby nemusel posedávať kade - tade. Pred obedom chodieval s mechanikmi behávať po okolí a oni ho potom brali na obed do lokálnych „pubov“. Poznal všetkých 68 zamestnancov osobne. V okamihu sa stal neoddeliteľnou súčasťou tímu. Stále mal kopec otázok. Chcel všetkému rozumieť a hlavne pochopil, že sme ho podpísali, aby postavil Lotus na miesto, kam patrilo. Chcel uspieť. Bol ako nové svetlo, ktoré začalo žiariť nad všetkým. Roky, ktoré strávil v Lotuse, boli veľkolepé.“

„Prvý pretek v Brazílii mu nevyšiel. Musel odstúpiť kvôli poruche na privode paliva. V Estorile ale ukázal svoju veľkosť a pretek s prehľadom vyhral. No, ale poďme pekne po poriadku. Do Estorilu prišiel s cieľom presadiť sa. Počas celého víkendy z neho sršalo sebavedomie. V sobotu s prehľadom vyhral kvalifikáciu. Prostovi nadelil 0,4s a svojmu kolegovi v tíme 1s. V tejto kvalifikácii sa mu podarilo využiť potenciál kvalifikačných gum na maximum a zistil, že má vrodenu schopnosť pracovať s pneumatikami. V nedeľu sa nad Estorilom zbíhali husté čierne mraky a každému bolo jasné, že dnes budeme mať „wet race“. Začalo pršať a nebol to hocijaký dážď, ale riadny monzún.“

„Pred pretekom vládli v tíme zmiešané pocity.“ Spomína Hallam. „Niežeby sme jazdcom neverili, ale podmienky boli veľmi náročné a hoci sme autá nastavili, ako sme najlepšie vedeli, predsa to bolo viac o jazdcoch ako o nás mechanikoch.“

Senna odštartoval suverénne a hneď si vybuďoval náskok. Elio poskočil zo 4. miesta na druhé a kryl Ayrtonovi chrbát a takto Lotusy kružili po Estorile niekoľko kôl. V 10. kole mal Ayrton náskok na Elia 13s. V 20. kole to bolo 30s.

„V tíme sme mali dilemu, či by sme nemali Ayrtona upozorniť na to, aby zvolnil. Mysleli sme na to, čo sa stalo Nigelovi Manselovi minulý rok v Monaku. Keď sme sa rozhodovali, či do jeho jazdy zasiahneme, alebo nie, Nigel zlomil zavesenie a vypadol. Rozhodli sme sa nezasiahnuť. Ayrton jazdil uvoľnene. Cítili sme, že má auto pod kontrolou. Nebola to dráma ako pri jazde Nigela.“ Spomína Hallam.

Dráma sa skôr odohrávala v poli za Lotusmi. V 12. kole dostal hodiny mladý Gerhard Berger a Pierluigi Martini. Piquet si radšej nebude pamätať, koľkokrát sa zastavil v boxoch, aby nakoniec v 25. kole zostal v boxoch. Keke dal hodiny. Patrese vystrelil Johanssona z trate. Kolidovali aj Stefan Bellof s Manfredom Winkelhockom, ale obaja boli schopní pokračovať v preteku. Prost a Alboreto krúžili v tesnom závесе za Eliom. Na 5. a 6. mieste boli Renaulty Partricka Tambeya a Dereka Warwicka. V 30. kole najprv vypadol Mauro Baldi, zanechajúc po sebe na trati blato. To sa stalo osudným Alainovi Prostovi, ktorý tam chytil hodiny a trafil zvodidlá. Podmienky preteku sa naďalej zhoršovali. Senna a ďalší jazdci ukazovali organizátorom, aby preteky prerušili. Tí však na to nereagovali. V 67. kole dostal Senna signál, že už má odjazdiť iba jedno kolo, nakoľko atakovali dvojhodinový limit. Tak

sa zrodilo prvé víťazstvo jedného z velikanov F1 Ayrtona Sennu. Jediný pretekár, ktorému nedal kolo, bol na 2. mieste Michele Alboreto. Tretí došiel Patrick Tambay na Renaulte a štvrtý Elio De Angelis na druhom Lotuse s jedným kolom straty. Na 5. mieste skončil Nigel Mansell, na Williamsea na 6. Stefan Bellof na Tyrelli obaja s dvojkolovou stratou. Mnohí odborníci to považujú za jeho najväčšie víťazstvo. Môj názor je, že to najväčšie bol v Donningtone 1993, kde po famóznom prvom kole rozbil konkurenciu na prach.

Nakoľko Elio bol tiež jazdcom Lotusu, nedá mi nespomenúť aj jeho príbeh počas tejto sezóny. Po Monacu to bol Elio De Angelis, ktorý viedol šampionát jazdcov so ziskom 20 bodov. Získal 3 pódiové umiestnenia v štyroch pretekoch a jedno víťazstvo. Pokiaľ Ayrton Senna mal len 9 bodov. Na tímovom mítingu mu namiesto podpory vtedajší tímmažér Peter Warr vyčítal slabú dravosť a pribojnosť. To Elio tak demotivovalo, že v druhej polovici šampionátu sa neumiestnil na lepšom ako 5. mieste a skončil v celkovej klasifikácii za Sennom. Elio sa cítil v tíme nechcený a vyjadril to v rozhovore. „Všetko sa začalo dva dni po Veľkej cene Monaca, keď sme testovali na okruhu Paul Ricard. Odsunuli ma nabok a mysleli len na Sennu. Skritizovali ma, že jazdím opatrne. Výsledok ale bol, že som viedol šampionát jazdcov pred Prostom a Alboretom. V deň, keď som viedol šampionát, ma na testoch nechali odjazdiť len tri kolá ako nejakého sopliaka. V ten večer som opustil Paul Ricard s rozhodnutím, že pobyt v Lotuse je pre mňa uzavretá kapitola. Už nikdy nechcem zažiť, aby sa takto ku mne niekto správal.“

Na jednej strane si Ayrtona Sennu vážil ako jazdca, na druhej ho podozrieval, že jeho motivácia zachádza až za hranu pretekania a stávala sa pomaly ale isto politikou v tíme, ktorý si Ayrton priklonil na svoju stranu. Ich vzťah neutrpel až do incidentu na Veľkej cene Južnej Afriky, kde Senna v brzdnej zóne zmenil dráhu a Elio musel korigovať svoju jazdu a nebol ďaleko od hodín. Pritom mal Senna dostatočný priestor aj rýchlosť na to, aby ho predbehol. „S Ayrtonom sme vychádzali až do incidentu v Južnej Afrike. Tak som bol na neho nahneváný, že som skoro po ňom vyšiel. Aj keď sme si neskôr veci vyjasnili a podali si ruky, tento incident ukázal jeho pravú tvár.“

Osudy oboch jazdcov boli tragické. Ich schopnosti, jazdecké zručnosti a talent veľkolepé. Potešili mnohých fanúšikov motoršportu a formuly 1. Na záver priložím linky oboch spomínaných rozhovorov, aby ste si dokázali dotvoriť vlastný obraz.

<https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/the-revelation-of-estoril-ayrton-sennas-1985-portuguese-gp-win>

<http://www.eliodeangelis.info/interviews/1985-gpi-doodson/>

Lotus Renault 97T

Dostává se Vám do rukou model vítězného vozu A.Senny z GP Portugalska 1985. Vy vystřihovance jsou obsazeny také alternativní díly stájového kolegy E.De Angelise - očíslování těchto dílů je podbarveno zeleně.

Přípravné práce: na osy kol použijeme kuchyňské špejle a kulatá párátka, které si přizpůsobíme na délku tak, aby po nasazení na nápravy přesahovali ven max. 3 mm. Na osu volantu doporučuji použít kulaté párátka, taktéž délku a tvar přizpůsobíme podle potřeby a odzkoušení přímo na modelu.

Důležitá upozornění: - rýhování z rubu tisku je označeno bílým trojúhelníčkem, rýhování z líce je označeno černým trojúhelníčkem, výřezy a prořezy jsou označeny červenými ryskami, kříži a nůžkami. Místa pro přilepení dílů natupo, jsou označena zelenými křivkami.

Doporučené práce před zahájením stavby: díly které se budou podlepovat, jsou označeny číslem v modrém kolečku. **Kancelářským papírem (80 – 90gr)**, očíslování dílů podbarveno světle modrou, podlepit díly **42**, ramena zadní nápravy **52 a 53**, vzpěry zadní nápravy **58** a jejich držáky **57**, ramena přední nápravy **84 a 85**, díly předního křídla **90 a 91**, bočnice zadního křídla **100**, držák chladiče **104**, ochranný rám **108**, díly volantu **109**, díly předních i zadních kol **116 - 122 a 125 - 168**. **Papírem 200gr (kreslicí čtvrtka)** podlepit díl **41**, díly brzdového třmene **74**, obruč volantu **110**. **Na 1 mm tlustou strojní lepenku (karton)** nalepíme **11**, díly **23**, proužky **10**, díly **54**, a matičky **51 a 129**. Lapače vzduchu zadních brzd z dílů **64 a 65**, lapače vzduchu předních brzd **87**, přední část horní kapotáže bočních pontonů **77** je potřeba z rubové strany **začernit**.

Přední část vozu s kokpitem: Na slepenou podlahu **1** nalepte nádrž **2**, vyztuženou laserovým čelem **3**. Dále na přední část podlahy nalepte laserový díl **4**. Připravte si přední přepážku kokpitu **5** s nalepenou přístrojovou deskou **6**. Na bočnice vnitřku kokpitu **7** nalepte z rubu pomocné laserové díly **2 x 8**, sedadlo pilota sestavené z dílů **10** pomocného laserového tvaru opěradla **13** a laserových dílů **12** a dílu **11**, na který osadíte poutací pásy **14**. Na přední část kokpitu nalepte přepážku s palubní deskou **5**, **6** a celek přilepte na vyznačené místo na podlaze 1. Vedle kokpitu na podlahu nalepte zbývající 2 díly **8**, spolu s laserovým dílem **4** na podlaze vytvoří plošku pro přilepení bočnic trupu. Před přední přepážku **5** nalepte k přepážce a podlaze prostor pro nohy pilota **9**. Do kokpitu před sedadlo pilota nalepte sestavený hasicí přístroj z dílů **15 - 18**. Z dílů **19, 20, 21** slepte přední část karoserie, nezapomeňte si propíchnout dírky pro držáky zpětných zrcátek. Čumák nyní přilepte na předem připravenou podlahu s kokpitem, zadní horní část vytvarujte podle nádrže a hranou k ní přilepte. Do přední přepážky **5** zasuňte osu volantu, na kterou nasuňte volant slepený z dílů **109, 100 a 111**. Řadící páku zhotovenou s kulisy **112** a špendlíku s kulatou hlavou, nalepte na vyznačené místo pravé strany vnitřku kokpitu. Z dílů **22 a 23** slepte aerodynamické kryty uchycení přední nápravy a nalepte je na vyznačené místo na bočnicích trupu **21**. **Pozor na orientaci Pravá a Levá strana.** Z dílů **24 - 29** slepte zadní difusor a umístěte jej na vyznačené místo na podlaze. Na podlahu a ke kokpitu nalepte proužky **30** a chladiče **31P a L**.

Motor: Díly na sebe lepíme podle směru jízdy, kdy je to na dílech vyznačeno červenou šipkou. Základ motoru slepte z dílů **33, 34, 35**. Na přední čelo motoru nalepte držák **32**. Na zadní čelo osadíte nádrž **36**, s nalepeným plnicím hrdlem **38, 39** a matičkou **51**. Dále na nádrž nalepte držáky zadní nápravy **37**. Pokračujte sestavením rozvodovky a převodovky. Rozvodovku **40**, spojte s motorem. Na rozvodovku nalepte plastické díly **41, 43** a držáky zadní nápravy **42**. Převodovku sestavte s díly **44 - 50**. Vytvarujte díl **44** a nasuňte na pomocné žebro **46** nalepené na přírubě **47**. Z druhé strany přírubu **47** nalepte žebro **46z**, na které nasuňte a přilepte zadní plášť převodovky **48**. Převodovku uzavřete zadním čelem slepeným z dílů **50** a pomocného žebra **49**, na které si nalepte koncové světlo **106**. Na zadní čelo rozvodovky nalepte pomocné žebro **45** a na něj nasuňte a přilepte celek převodovky. Na převodovku nalepte i matičku **51**. Na rozvodovku a do předem připravených prořezů vlepte ramena zadní nápravy **52P a L, 53P a L**. Slepte náboje kol z dílů **54, 55** a ty osadíte na ramena, pro lepší dodržení geometrie nápravy si pomáhejte protažením osy přes náboje a rozvodovku. Na rozvodovku nalepte držák tlumičů **57** a mezi něj a horní ramena nalepte vzpěru **58**. Na náboj nalepte držák brzdového kotouče **56** a lapač vzduchu k brzdě slepený z dílů **64, 65**. Z dílů **59, 60, 61** a pružiny zhotovené z drátu **0,5mm** sestavte tlumiče, které nalepte mezi držák a horní ramena. Na rozvodovku a náboje nalepte prachovky **62** a celkem rozvodovky a nábojů protáhněte osu **63**. Z dílů **66P a L, 67, 68, 70, 71, 72, 73 a 74** slepte brzdové kotouče se třmeny a ty nalepte na držáky **56**. Na převodovku nalepte držák **104** s chladičem **105**. Nyní můžeme celý motor i s nápravou nalepit k trupu a podlaze. Dbáme na zachování souososti.

Kapotáž motoru a bočních pontonů: Kapotáž **75** vytvarujte a slepte do požadovaného tvaru pomocí chlopní z kancelářského papíru a následně nalepte na díl **76**. Tuto kapotáž přilepte na díl **77** (nezapomeňte udělat prořezy chladičích otvorů), na který z rubu nalepte zesílení z laserového dílu **78**, vzniknou Vám tak hrany potřebné k přilepení bočnic trupu. Nyní můžete vystřihnout růžovou plošku na díle **75**. Na podlahu nalepte pomocné dílky **79**, na ně se bude osazovat kapotáž v přední části bočních pontonů. Díly **80** nalepte na **2 x** pomocné laserové díly **81** a ty nalepte na horní hranu výdechu od chladiče v bočnicích pontonů **82** tak, aby zadní hrana lícovala s červeným prořezem a křivka na díle **81** udávala tvar zaoblení výdechu. Za pomoci chlopně **83** slepte tvar výdechu s dílem **81**. Nyní můžete nalepit bočnice **82** k horní kapotáži **77** na vzniklou hranu za pomoci laserového dílku **78**. Celek kapotáže nalepte na trup modelu, pracujte promyšleně a pomalu, bude na výsledku záležet celý vzhled modelu.

Pokračujeme zhotovením ramen přední nápravy. Díly jsou označeny **P a L**. Na ramena **84** nalepte brzdové kotouče se třmeny z dílů **86, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74**, osy **69**, sání vzduchu k brzdě **87** a vzpěru **85**. Vzniklá ramena osadíte na přední část trupu do prořezů a na vyznačené místo aerodynamického krytu **23**.

Přední křídlo a deflektory: Díly jsou opět značeny **P a L** (levá a pravá strana). Z dílů **88, 89 a 90** slepte samotné křídlo. To nalepte na špičku modelu tak, aby dolní hrana bočnice křídla ležela na podložce. Z dílů **91, 92, 93** slepte difusory a ty nalepte na vnitřní dolní hranu bočnice předního křídla. Difusor svou dolní plochou bude opět ležet na podložce. Mezi difusor a trup nalepte na svá místa vzpěry difusoru **94**.

Zadní křídlo a aerodynamické plošky: slepte z dílů **97, 98, 99 a 100**. Toto křídlo přilepte na držák **95, 96** a umístěte na převodovku s rozvodovkou motoru. Dbáme na jeho souměrné přilepení vůči celému modelu. Aerodynamické plošky slepte z dílů **101, 102, 103** a nalepte je na patřičná místa na bočních pontonech modelu.

Dokončení karoserie: na kapotáž motoru nalepte proužky **107** a mezi ně na nádrž ochranný oblouk **108**. Zpětná zrcátka **113** za pomoci držáku natvarovaného z drátku **0,5mm**, nalepte do předem připravených dírek ve štítu **19**.

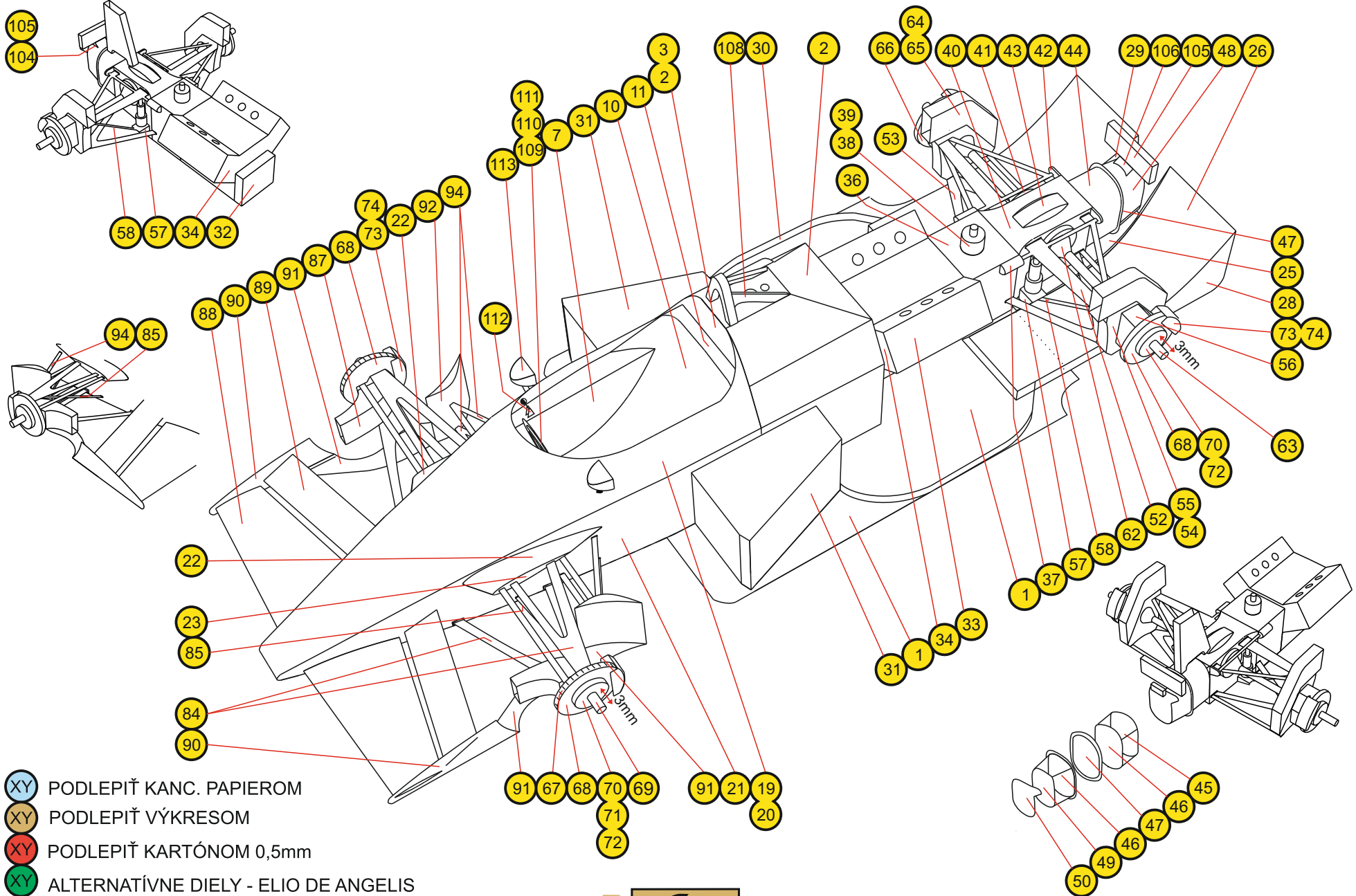
Poslední práci bude zhotovení a osazení kol. Kola lze udělat nalepená na pevně, nebo sundavací. Kola lepte následujícím postupem. Napřed slepte pomocné bočnice s pláštěm kola a natvarovanými bočnicemi, vznikne vám tak pneumatika, do které následně vlepte napřed vnější disk a poté i vnitřní. Když Vám nebude vnitřní disk přesně dosedat na vnější, není závadou, hlavně je pevně nalepený vnější disk do pneumatiky, na kterém bude držet celá hmotnost modelu na kolech. Zadní kola jsou zhotovena z dílů **114** laserem vygravírovaný mokrý vzorek pneumatiky, pomocné bočnice z kartonu **115** a dalších dílů **116 - 122**, matice **129** a stočený proužek **130** pro osazení kola na osu. Zadní kola osadíme na osu zhotovenou ze špejle. Přední slepíme z dílů **123** laserem vygravírovaný vzorek pneumatiky, pomocné bočnice z kartonu **124** a další díly **122, 125 - 128**, matice **129** a proužku **130** pro osazení na osu. Hotová kola nasadíme na osy přední nápravy.

Tímto je stavba zdárně dokončena – model je možno pro jeho zpevnění a lepší vzhled nalakovat bezbarvým lesklým lakem.

Ján Priškin, Zdeněk Smaženka

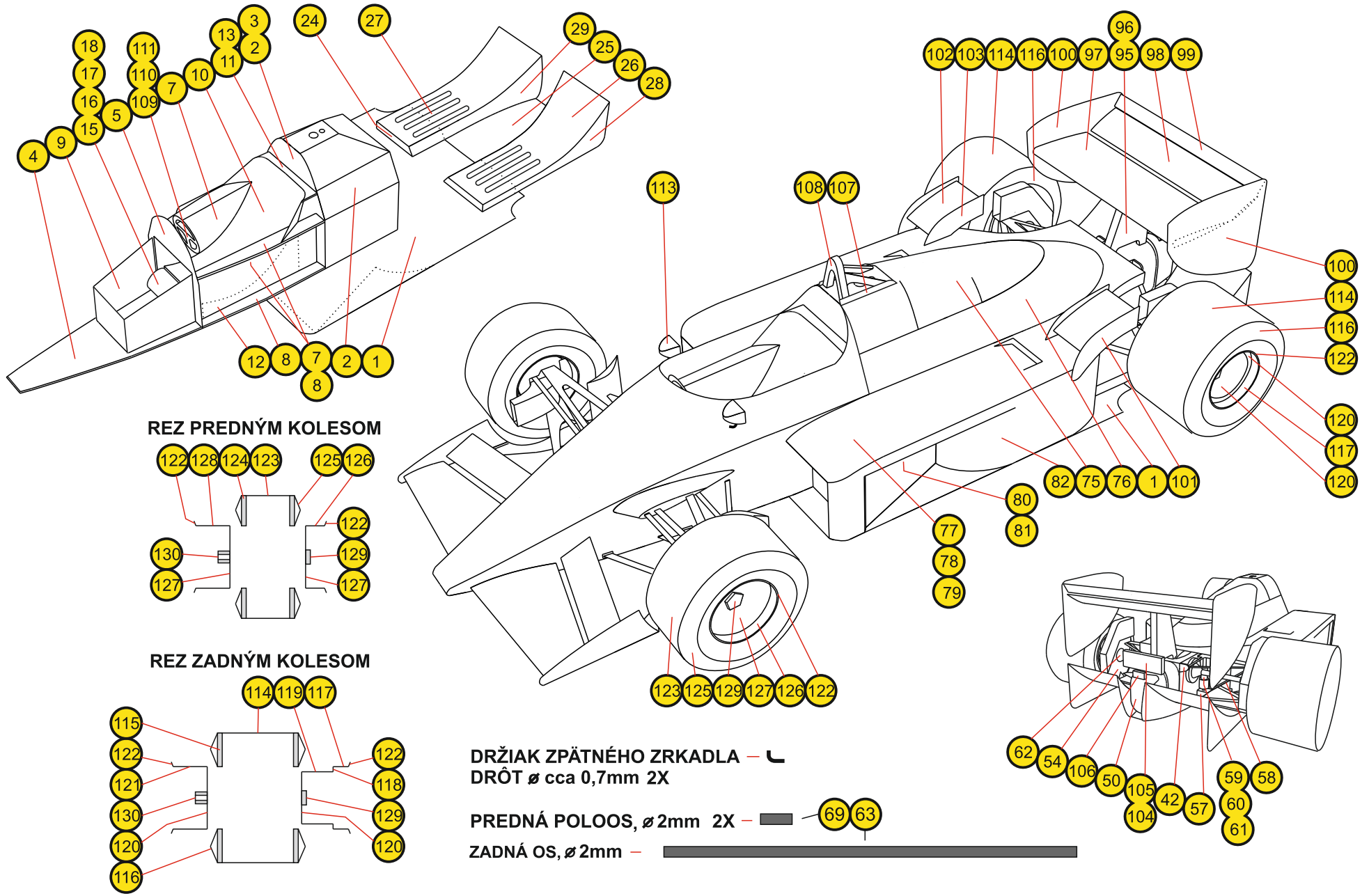


LOTUS RENAULT 97T PORTUGAL GP 1985

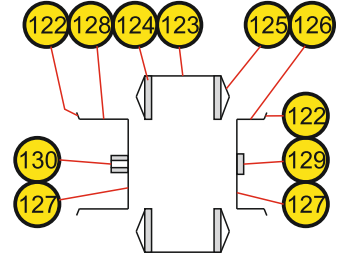




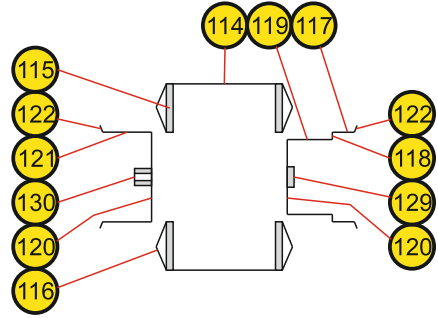
LOTUS RENAULT 97T PORTUGAL GP 1985



REZ PREDNÝM KOLESOM



REZ ZADNÝM KOLESOM



DRŽIAK ZPÄTNÉHO ZRKADLA - 
 DRÔT ø cca 0,7mm 2X

PREDNÁ POLOOS, ø 2mm 2X -  69 63

ZADNÁ OS, ø 2mm - 

