

Startovní pozice

Je 24. týden v roce, svět motorsportu má upřené oči na hlavní město departementu Sarthe, důsledkem několikaměsíčního vyčkávání panuje vzrušující nálada, piloti jsou celí nedočkaví a připraveni se pustit do boje, technici za několik málo hodin spatří hmatatelné plody své celoroční práce...

Ačkoli dějiny ukázaly (což je vzhledem k tak dlouhému závodu plnému nástrah a peripetií logické), že pole position na startovním roštu vítězství nezaručuje, piloti nezastírají své nadšení a bezhlavě se vrhají do boje o rychlostní rekord. Tady je několik historek a čísel...

Teprve od roku 1963

Tento fakt může být pro fanoušky motorsportu, ať už 24 hodin Le Mans, nebo Formule 1, kteří znají jen povinné kvalifikační jízdy, trošku matoucí: Představte si, že celých 39 let mezi roky 1923 a 1962 byly startovací pozice sestavovány na základě zdvihového objemu! Silnější vozy napřed, za nimi ty slabší... Změna nastala během 31. ročníku v roce 1963, kdy tato nespravedlnost ve formě startovacího roštu uspořádaného spíše podle možností vozů než podle řídicího umu jezdců byla zrušena.

Nejrychlejším pilotem během kvalifikačních jízd se stal Mexičan Pedro Rodríguez (3 min 30,59 sekund s rychlostí 208,873 km/h) za volantem Ferrari 330 LM č. 10. A až do dnešního dne je nejmladším závodníkem 24 hodin Le Mans, který získal pole position (bylo mu 23 let a 146 dní).

Čtyři výjimky

I přesto při určování startovní pozice dle nového systému byly v některých ročnících uplatněny výjimky zapříčiněné drobnými úpravami pravidel, které dočasně, ale opětovně povolily „rozdílný přístup“ podle jednotlivých kategorií.

- **1980:** Pole position získal ten tým, který dosáhl nejlepšího času (vypočítáním průměru obou pilotů), díky čemuž mohla dvojice Henri Pescarolo a Jean Ragnotti (Rondeau) vyrazit na předních místech.
- **1991:** První místa byla vyhrazena prototypům s 3,5l atmosférickým motorem, které odpovídaly novým regulím WSC. Proto musel vítěz s nejrychlejším časem Jean-Louis Schleser za volantem vozu Sauber Mercedes (s turbo motorem) vyrazit až z 6. řady čili za dalšími deseti vozy WSC, mezi nimiž byl i Peugeot 905 Philippa Alliota, Maura Baldiho a Jeana-Pierra Jabouilla na prvním místě.
- **1996 et 1997:** Dva ročníky, kdy ACO sestavila startovní rošt tak, že sportovní prototypy byly seřazeny nalevo, GT napravo!

Otázka cti

Kvalifikační jízdy jsou všemi médii očekávaným a napínavým okamžikem, protože hlavní roli v něm hrají stáje, které se postupně dostávají do soutěžního módu... Právě kvůli nim se jak piloti, tak technici všemožně snaží zazářit a zajet nejlepší čas...

“

Otázka cti

„Pole position není v Le Mans důležitá, je to spíše otázka cti. Na závod však nemá žádný vliv, protože jsme s Romainem (Dumasem) a Markem (Liebem) v roce 2015 z pole position skončili kvůli potížím na páté místě.“

Neel Jani (CH)

(Pole position v letech 2015 a 2016)

“

Žádný vliv

„Je to sice dobré pro tým, ale všichni víme, že na závod nemá žádný vliv.“

Fernando Alonso (ES)

“

Spousta médií

„V roce 2012 jsem získal pole position a vyhrál jsem. Pole position přiláká spoustu médií, a hlavně dodá motivaci!“

André Lotterer (DE)

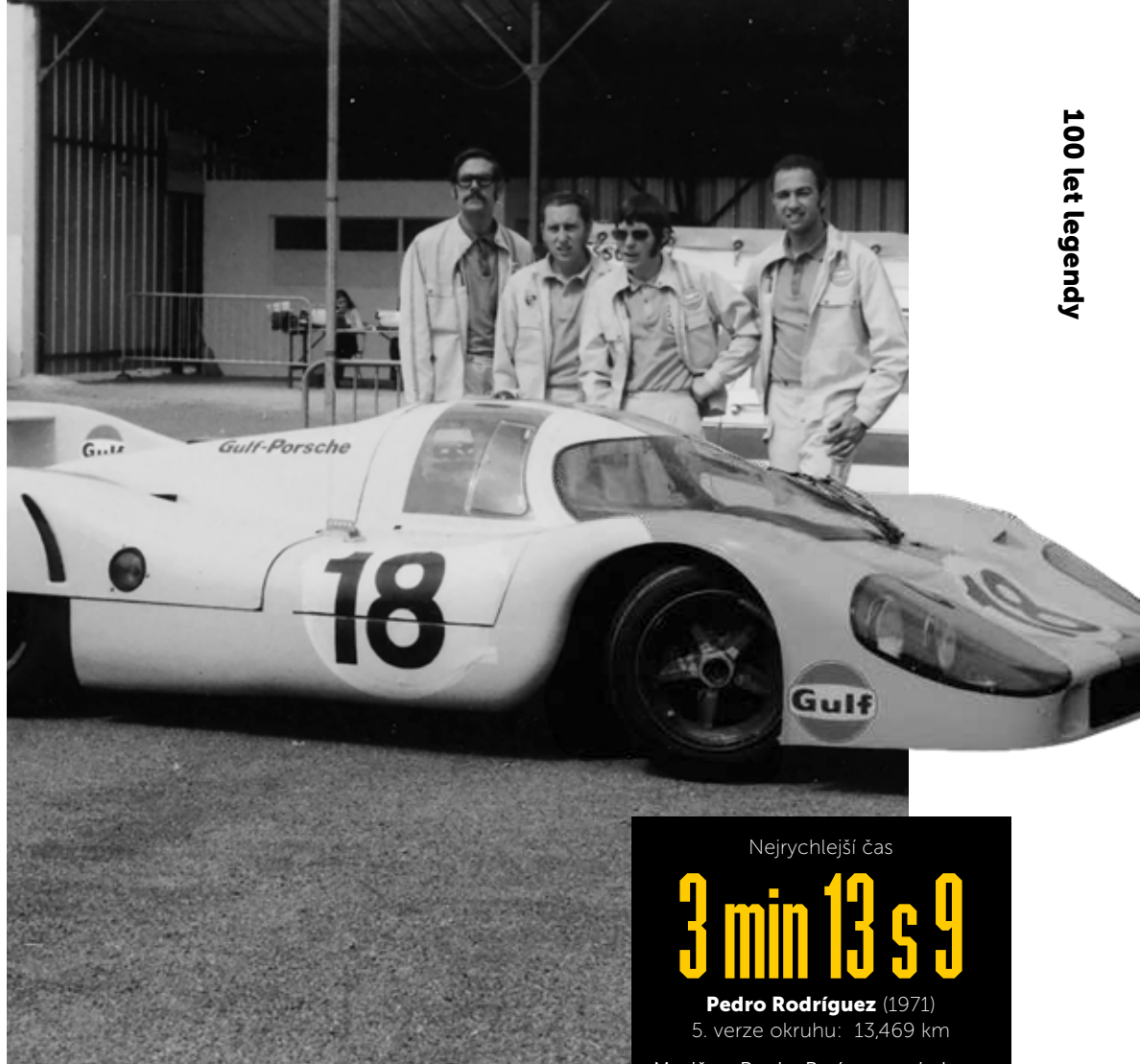
(Pole position 2012)

“

Dodání sebevědomí

„Není to k ničemu, jen vám to dodá sebevědomí. Zato vítězství, po 24hodinové jízdě, to už je něco...“

Romain Dumas (FR)



Pedro Rodríguez, 1971, Porsche 917 LH

Rekordy

Tato historická zajímavost se objevuje jen v závodě 24 hodin Le Mans: Nazývá se sice „klasický okruh“, ale za těch 100 let se okruh Le Mans proměnil celkem 15krát. Jednou byl delší, pak zase o několik metrů kratší, někde se objevila šikana, jinde upravili zatáčku... A právě proto tak úplně nelze porovnávat a sledovat vývoj rekordů nejrychlejších kol. I tak se však zmíníme o dvou rekordech, které se zapsaly do dějin kvalifikačních jízd.

Kamui Kobayashi, 2017, TS050 Hybrid.

Nejrychlejší čas

3 min 13 s 9

Pedro Rodríguez (1971)

5. verze okruhu: 13,469 km

Mexičan Perdo Roríguez zajede za volantem Porsche 917 LH (řecené-ho „dlouhý zadek“) č. 18 při kvalifikaci v roce 1971 neuvěřitelný čas 3 min 13,9 s (s průměrnou rychlostí 250,069 km/h).

Nejrychlejší kolo

251,9 km/h

Kamui Kobayashi (2017)

14. verze okruhu: 13,629 km

Po skončení vítězná éry automobilky Audi se vytrvalým soupeřem Porsche 919 Hybrid stávají vozy Toyota TS050 Hybrid, které jsou zároveň v plném rozvoji. Právě v tu dobu se Japonci Kamuiovi Kobayashimu podaří využít téměř volné tratě a takřka bezchybně zajet celé kolo. Čas je úžasný (3 min 14,791 s) a rychlost rekordní: téměř 252 km/h.



Dobyvatelé pole position

Pole position nepředstavuje ani překážku, ani záruku výhry. I přesto jsou kvalifikační jízdy zavedené ve 24 hodinách Le Mans od roku 1963 jakousi soutěží v soutěži. A i tento boj má své udatné rytíře a bojechtivé stáje...

TOP 5 POLEMENŮ

Dokonale zaseté kolo, co nečistější, co nejkratší dráhou, bez jediné chybičky, bez jediné promarněné milisekundy... to je teprve ten pravý grál jezdců. Třem z nich se ve třech po sobě následujících letech podařilo zajet nejlepší čas v kvalifikačních jízdách. Jsou to Jacky Ickx, Stéphane Sarrazin a Kamui Kobayashi. Níže je pět nejlepších polemenů.

Kamui Kobayashi, 2020.



Tom Kristensen et Bruno Vandestick (à gauche), 2003.



Pedro Lamy, Stéphane Sarrazin a Sébastien Bourdais v boxu, 2007

Jacky ICKX

5x pole position

- Mirage Gulf GR8 (1975)
- Porsche 936 (1978)
- Porsche 936 (1981)
- Porsche 956 (1982)
- Porsche 956 (1983)

Kamui KOBAYASHI

4x pole position

- Toyota TS050 Hybrid (2017)
- Toyota TS050 Hybrid (2019)
- Toyota TS050 Hybrid (2020)
- Toyota GR010 Hybrid (2021)

Rinaldo CAPELLO

3x pole position

- Audi R8 (2001)
- Audi R8 (2002)
- Audi R10 TDI (2006)

Stéphane SARRAZIN

3x pole position

- Peugeot 908 HDi FAP (2007)
- Peugeot 908 HDi FAP (2008)
- Peugeot 908 HDi FAP (2009)

Bob WOLLEK

3x pole position

- Porsche 936 (1979)
- Lancia LC 3 (1984)
- Porsche 962C (1987)

Rinaldo Capello, 2006.



TOP 5 STÁJÍ

Překvapivé? Ne tak docela. Když se podíváme na výsledky závodu Le Mans, zjistíme, že stejně jako v určitých cyklech automobilky vítězily, tak i získávaly pole position. Například Porsche 962C, Audi R8, Peugeot 908 HDi nebo Toyota TS050 Hybrid nastřádaly každé čtyři po sobě jdoucí pole position. To dokazuje (i když mezi lety 1963 a 2012 závod zvítězilo jen 12 vozů, které startovaly na pole position), že v závodech vedou a následně vítězí ta auta, která jsou při zkušebních jízdách nejvýkonnější.

PORSCHE

18x pole position

- 9081968
- 917 LH1969, 1970, 1971
- 9361978, 1979, 1981
- 935 K31980
- 9561982, 1983
- 962C1985, 1986, 1987, 1988
- TWR1996, 1997
- 919 Hybrid2015, 2016

AUDI

8x pole position

- R82000, 2001, 2002, 2004
- R10 TDI2006
- R18 TDI2011
- R18 e-tron quattro ...2012, 2013

TOYOTA

8x pole position

- GT One1999
- TS040 Hybrid2014
- TS050 Hybrid2017, 2018, 2019, 2020
- GR010 Hybrid2021, 2022

PEUGEOT

6x pole position

- 9051992, 1993
- 908 HDi FAP2007, 2008, 2009, 2010

FERRARI

3x pole position

- 330 P1963, 1964
- 312 PB1973

FORD

3x pole position

- Mk II1965, 1966
- Mk IV1967

Získat pole position ještě neznamená zvítězit

I když vozy dnešní čtyřadvacetihodinovka jezdí průměrnou rychlostí 210 až 220 km/h, startovat na pole position ještě nezaručuje úspěch. Od chvíle, kdy existují kvalifikační jízdy (1963), až do roku 2021 závod vyhrálo pouhých 20 % týmů, které startovaly na pole position (tj. 12 týmů během 59 ročníků, 52,54 % čili 31 z 59, se umístilo na stupních vítězů, ale přes 40 % z nich odstoupilo)! Někdy se dokonce stalo, že vítězové celého závodu kvalifikační jízdy zajeli o 10 až 15 sekund horší čas než ti, kdo při nich získali pole position! Čistě výkon tedy není zárukou vytrvalosti.

“ Nemá cenu běhat,
je třeba vyrazit včas.

Jean de La Fontaine (1668)

”

Roky, kdy vůz na pole position vyhrál celý závod

Rok	Pilot	Vůz
1974	Henri Pescarolo	Matra Simca MS 670B n° 7
1975	Jacky Ickx	Mirage GR8 n° 11
1981	Jacky Ickx	Porsche 936 n° 11
1982	Jacky Ickx	Porsche 936 n° 1
1997	Michele Alboreto	TWR Porsche WSC-95 n° 7
2003	Tom Kristensen	Bentley Speed 8 n° 7
2011	Benoît Tréluyer	Audi R18 TDI n° 2
2012	André Lotterer	Audi R18 e-tron quattro n° 1
2013	Loïc Duval	Audi R18 e-tron quattro n° 2
2016	Neel Jani	Porsche 919 Hybrid n° 2
2018	Kazuki Nakajima	Toyota TS050 Hybrid n° 8
2021	Kamui Kobayashi	Toyota GR010 Hybrid n° 7
2022	Brendon Hartley	Toyota GR010 Hybrid n° 8

Největší časové rozdíly mezi vítězi závodu a držiteli pole position

Rok	Čas vítěze závodu	Rozdíl	Čas polemana
1969	Ford GT 40 - č. 6 3 min 37 s 500	+ 14 s 600	Porsche 917 LH - č. 14 3 min 22 s 900
1970	Porsche 917 K - č. 23 3 min 32 s 600	+ 12 s 800	Porsche 917 LH - č. 25 3 min 19 s 800
1965	Ferrari 250 LM - č. 21 3 min 45 s 700	+ 12 s 700	Ford GT40 Mk II - č. 2 3 min 33 s 000
1991	Mazda 787 B - č. 55 3 min 43 s 503	+ 12 s 233	Sauber Mercedes C11 - č. 1 3 min 31 s 270
1983	Porsche 956 - č. 3 3 min 28 s 360	+ 11 s 800	Porsche 956 - č. 1 3 min 16 s 560

Hyperpole, 2020.



Avant la course, 2020.



Procento vítězných vozů startujících na pole position

Mezi lety 1963 a 2021

20,34 %

12 vítězství z 59

Mezi lety 2011 a 2021

54,55 %

6 vítězství z 11

Hyperpole: Co to je?

ACO pro rok 2020, kdy byl závod kvůli pandemii Covid-19 odsunut na září, vymyslel nové pravidlo týkající se kvalifikačních jízd: Hyperpole! Cílem je podpořit čistý výkon, a to tak, že nejlepší stáje každé kategorie mohou jet na „čistě“ trati. Nelze totiž nijak popírat, že čisté a superychle zajeté kolo vyžaduje stejnou dávku štěstí jako talentu...

Princip Hyperpolu je vcelku jednoduchý: Ve čtvrtek odpoledne jsou pořádány první kvalifikační 45minutové jízdy, na základě nichž je vybráno 24 vozů, které postupují do druhého kola zvaného „Hyperpole“. Těchto 24 nejlepších vozů tvoří vždy šest nejrychlejších vozů prvního kola kvalifikací z každé ze čtyř kategorií (hyperauta, LMP2, GTE Pro a GTE Am).

Ano, chápete správně, toto nové pravidlo je v podstatě takový kompromis mezi čistým výkonem jezdců a startovním roštem dle kategorií.

24 HODIN LE MANS V ČÍSLECH

V OKRUHU



CELKOVÁ VZDÁLENOST

5 200 KM

Průměrná ujetá vzdálenost vítězů. Rekord je 5 410,713 km (397 kol) stanovený v roce 2010 vozem Audi R15 TDI+ č. 9.

PRŮMĚRNÁ RYCHLOST

215 KM/H

Průměrná rychlost vítězů závodu (včetně zastávek v boxu). Rekord 225,228 km/h drží Audi R15 TDI+ č. 9 z roku 2010.

MAXIMÁLNÍ RYCHLOST

405 KM/H

Těto rychlosti dosáhl Roger Dorchy za volantem WM P88, když v roce 1988 projížděl Hunaudières. Tehdy tam ještě nebyly šikany (objevily se v roce 1990).

VÝKON

1 000 CH

Tohoto výkonu dosahují hybridní vozy kategorie LMP1 (před zavedením hyperaut), které kombinují spalovací motor a dva elektromotory.

NEJVĚTŠÍ ROZDÍL

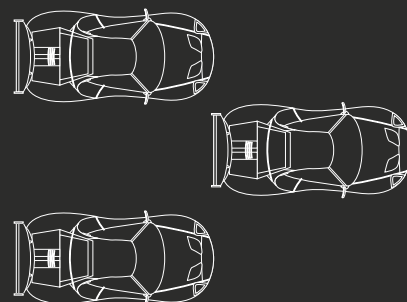
350 KM

Největší rozdíl v ujeté vzdálenosti mezi vítězem (Bejafieldův a Davisův Bentley) a druhým vozem v pořadí (De Victorův a Hasleyho Salmson) z roku 1927 činí přesných 349,808 km (20 kol).

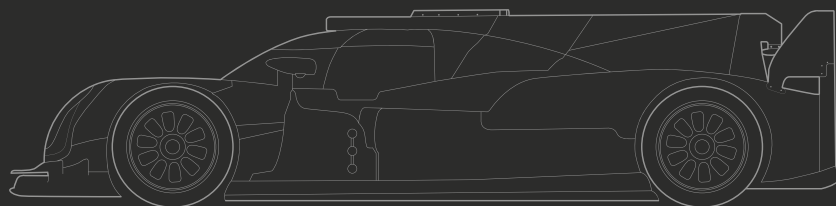
NEJMENŠÍ ROZDÍL

20 M

Nejtěsnější dojezd v historii se odehrál v roce 1966 mezi Fordy McLarena a Amona a Milese a Hulma, a to na příkaz majitele firmy Ford Motor Company!



HYPERAUTA



VÝKON

680 CH

(500 KW)

Součet výkonu spalovacího a elektrického motoru je snížen z 1 000 na 680 k.

MAXIMÁLNÍ RYCHLOST

340 KM/H

Hyperauta jsou kalibrována tak, aby se oproti kategorii LMP2 lišila o pouhých 10 km/h (330 vs. 320 km/h). V Hunaudières tak mohou dosahovat až 340 km/h jako Toyota č. 7 v roce 2021, kdy ji řídil Kamui Kobayashi.

NEJRYCHLEJŠÍ KOLO

3 min 27 s 607

Tak to zajel Brendon Hartley s hyperautem Toyota č. 8 v roce 2021 čili daleko za Kamui Kobayashim při kvalifikacích v roce 2017 s vozem Toyota Hybrid č. 7 (3 min 14,791 s).

VÁHA

1 030 KG

To je hmotnost Fiatu 500 a až o 150 kg více než hybridy LMP1.