

Jan Novotný na Jawě nejrychlejším v Táboře

(hš) III. Mezinárodní motocyklový »Táborský okruh« byl těžkým závodem, jak vyplývá z výsledků. Trať kladla vysoké požadavky na stroje a v první jízdě (250 spolu s 350 ccm) zasáhlo velmi nepříznivé počasí. Celková délka závodu 147,5 km, t. j. 50 kol po 2950 m je na naše poměry velká a tím si také vysvětlíme velký počet »odpadlíků« a defektů, které se během závodu vyskytly.

Celková úroveň podniku nesporně utrpěla tím, že velká většina cizích jezdců, uvedených v programu, se v Sezimově Ústí neukázala. Očekávali jsme, vedle známých prvotřídních jezdců maďarských a rakouských, hlavně Francouze Jeana Behru. Je to jezdec skvělého stylu a bezpochyby by byl na nejnovějším stroji Guzzi jedním z favoritů. Také start britského závodníka Thomase ve třídě 500 na stroji Velocette 350 byl improvizací, protože jeho půllitr Triumph Grand Prix nebyl v pořádku. Antonín Vitvar, po svém úrazu při tréningu v Nové Pace, rovněž nemohl být na startovní čáře, ač se jeho stav velmi rychle zlepšuje, takže bude co nejdříve opět jezdit. Ani Bořivoj Sedlák nemohl podat vrcholný výkon, protože ještě trpí následky úrazu.

Za těchto okolností bylo přirozené, že nedošlo k napínavému souboji o prvenství mezi nejlepšími mezinárodně známými jezdci, nýbrž že se středem zájmu stali naši jezdci, zápolící mezi sebou s nezmenšeným

pro defekt odpadli tak dobří jezdci jako je Dusil a Štajner, musí být další pobídkou k zdokonalení našich závodních strojů. S tohoto hlediska nepřinesl tedy Táborský okruh očekávané ovoce — nebylo možno porovnat naše stroje s produkcí cizí.

Pořadatelství byl závod přes všechny obtíže dobře zvládnut a péče o jezdce i diváky byla důkladná. Pořadatelé nešetřili zejména na bezpečnostních zařízeních a je z velké části jejich zásluhou, že z četných pádů neskončil ani jeden zraněním.

Závodu byl přítomen náměstek předsedy vlády, Zd. Fierlinger, doprovázen osobnostmi z veřejného života. Ředitelem závodu byl Frant. Řežábek, tajemníkem L. Jochman a hlavním pořadatelem J. Urban.

Sobotní training přinesl jedno nemilé překvapení — když Buchta byl nucen prudce zabrzdit a upadl, při čemž se vzňal jeho motocykl. Požár byl uhašen několika pohotovými sportovními činovníky a přestože stroj byl značně poškozen, podařilo se jej do závodu spravit.

Závod byl zahájen bez průtahů. V první jízdě startovaly společně stroje tříd 350 a 250 ccm, jezdci třídy nižší byli označeni červeným obalem přilby. Nebylo jiného řešení, měli-li všichni jezdci absolvovat 50 kol a ukázalo se, že společná jízda obou tříd byla dobře zvládnuta bez jakéhokoliv omylu. Diváci ovšem nemohli průběh přesně sledovat, protože silnější stroje předjížděly slabší o kolo, později i o dvě kola, takže vedoucí skupina dvěstěpadesátek byla vždy těžko rozlišitelná. Z první řady se jako první dostal vpřed Zd. Kost na Nortonu 350, s náskokem několika desítek metrů. Ukázal tak, jak je možno šetřit časem od samého začátku závodu. Na konci prvního kola projel jako první, následován Divišem na Waltru, Lucákem (Walter), Thomase (Velocette), finským jezdcem V. Hollmingem na Velocettě a Zubatým na Waltru. Třídu 250 ccm, která startovala současně, ale v zadních řadách, vedl z počátku Löffelman (Walter), vystřídán v pátém kole Košťířem, kterého následoval Ryrk (Jawa OHC). V sedmém kole (po odpadnutí Roubíčka, Walter a Vlka Hurikán), dojížděl do depotu Hollming a při dobrzdování zablokoval na pískovém poprašku na okraji betonované dlažby kolo. Padl hlavou přímo na prkennou bariéru, doprovázen dunivou ránou. Nestalo se mu nic, což musíme přičíst dokonalosti moderních přilb. Podobná příhoda se později stala Buchtovi. V desátém kole byl již Thomas bezpečně před ostatními (v pátém kole byl již před Hollmingem, který vedl ve třetím a čtvrtém), zatím co pravidelně na druhém místě jedoucího Lucáka mírně dotahoval Sedlák na Velocettě. Lucák byl stížen v šestnáctém kole defektem, který ho vyřadil. Mezitím se dostal na druhé

místo Diviš (Walter), kterého po 29. kole, kdy odpadl, vystřídala Kost. Mezi prvními dvěstěpadesátkami se situace nezměnila a pravidelné kroužení všech jezdců bylo pouze občas porušeno mechanickým defektem některého stroje. Po 14. kole již znaitelně klesly rychlosti, neboť se na závodě snesl mírný déšť, postupně prudší a prudší. Velmi kluzký povrch vozovky v zatáčkách nutil jezdce k velmi opatrné jízdě. Četné pády v druhé polovině závodu dopadly všechny dobře pro jezdce. Později signalisoval Praisler, čtvrtý v dvěstěpadesátkách na dvoutaktní Jawě, že bude potřebovat doplnit nádrž smě-



Klidný a čistý styl Thomasovi přinesl dvojnásobný úspěch. Setřil motor i sebe. Všimněte si, že v této zatáčce nepoužil spojky.

si, avšak při dalším průjezdu se nezastavil, takže patrně šlo o omyl. Thomas, jemuž ke konci závodu dával Hollming z depot signály, povolal, protože měl před Sedlákem dvostrátný náskok. Kost jel jako třetí. V cíli byly první třístapadesátky asi ve chvíli, kdy většina strojů 250 ccm byla ve 48 kole, takže byly napřed zastavovány stroje 350 ccm — šachovnicovým praporkem a tabulí s nápisem »Stop 350«, zatím co menší stroje jely dále. Šlo to velmi hladce a bez omylu. Před koncem závodu přestalo pršet, takže pětistovky měly lepší vyhlídky.

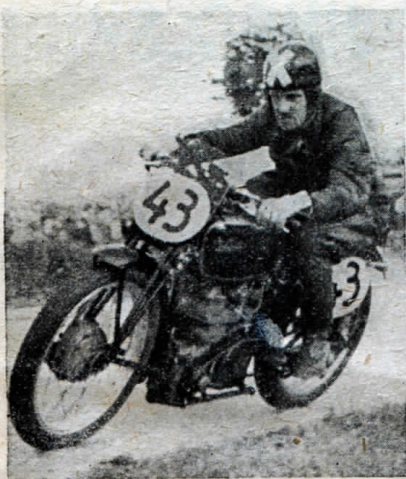
Druhá jízda byla zahájena po nutném přestávce a startovali v ní též četní jezdci, kteří již jeli ve třídách nižších. Mezi stroji 500 ccm byl zájem upřen hlavně na Jawy; Richard Dusil jel na nejnovějším stroji s dvěma vačkovými hřídeli v hlavě, zatím co Novotný a Štajner měli stroje »jednováčkové«. Sedlák tentokrát neshodil, takže konkurence sestávala z Bílého (Norton), Bubenička (Norton 500), Hájka (Triumph 500) a Wasserbauera (Norton), Hollminga a Kalerova, dvou Finů, jakož i z dalších jezdců na třístapadesátkách. Dusil se po startu dostal vpřed jako první, zatím co Hollming zůstal poněkud pozadu, protože mu nenaskočil včas motor.



Situace zachráněna... Výborně jedoucí Košťíř se po smyku na mokré vozovce dostal až na travnatý okraj silnice, nenechal se však překvapit. (Snímky T. Voják.)

elánem za vedoucím jezdce, ovšem kromě třídy 250 ccm, která byla obsazena pouze domácími jezdci.

Vítězství Jana Novotného v nejsilnější třídě, na Jawě 500, nelze přimnout bez poznámky, že by bylo smutné, kdyby ze tří továrních strojů Jawa jeden nebyl tuto třídu vyhrál, když konkurenti se nemohli vyrovnat Jawě strojově či jezdecky. A to, že



Bořivoj Sedlák na stroji Velocette 350.

Dusilovo tempo bylo z počátku velmi slibné a jeho styl vzbudil obdiv diváků. Za ním jel Novotný a z počátku též Štajner, jehož stroj nebyl na výši. Ve 12. kole se na Štajnerovo místo probil klidnou a velmi pravidelnou jízdou Thomas na Velocette 350. Hollming odpadl již ve 4. kole, jeho krajan Kalervo teprve v 30.,

když se velmi pěkně držel na 5., a později na 4. kole. Za vedoucími jezdci jela smečka — Wasserbauer, Bílý, Hájek a Bubeníček. Tito jezdci poskytovali neméně vzrušující podívanou, než vedoucí. Za nimi následovala druhá smečka, stroje 350 ccm, vedená Janem Lucákem: Lucák, Zubatý, Dostál a Kost. Bubeníček se dvakrát nebo třikrát během závodu zastavil v depot, kde mu seřizovali zadní brzdu a závod pokračoval bez větších změn až do 31. kola, kdy vlna defektů vyřazuje mezi 30. a 40. kolem 7 jezdců, mezi nimi Štajnera, Lucáka, Kalervo a nakonec i Dusila. Na jeho stroji nastal defekt v rozvodovém mechanismu, který způsobil unikání oleje z motoru, takže stroj nebyl správně mazán. Olej se též dostal až na zadní pneumatiku; stroj byl těžko ovladatelný a Dusil upadl. Vedoucím jezdce byl tedy Novotný (Jawa), druhým Thomas (Velocette 350) a třetím Hájek (Triumph). Ke konci závodu se Hájek pokusil předjet Thomase, který však přidal právě včas, aby uhájil druhé místo. Z 16 startujících v tomto závodě dojelo do cíle pouze 7. Ve třídě 350 ccm byl poměr 13:5 a ve tř. 250 ccm 11:6.

Výňatek z výsledků: (všechny třídy 50 kol po 2.950 m) t. j. 147,5 km.

250 ccm: 1. Košťiř, Walter, 1,50,51,1, 2. Löffelman, Walter, 1,52,47,9, 3. Je-

žek, Walter, 49 kol, 4. Preisler, Jawa dvoutakt, 47 kol, 5. Makovička, TWN.

350 ccm: 1. Thomas, Velocette, 1,46,01,9, 2. Sedlák, Velocette 49 kol, 3. Kost, Norton, 49 kol, 4. Dostál, Walter 46 kol, 5. Diviš, Walter.

500 ccm: 1. Novotný, Jawa 500, 1,35,42,2, 2. Thomas, Velocette 350, 1,35,57,8, 3. Hájek, Triumph 500, 1,36,06,0, 4. Frištejnský, Walter 350, 1,38,09,2, 5. Wasserbauer, Norton.



Löffelman dojel jako druhý na stroji Walter.

JAK SPRÁVNĚ BRZDIT?

(sk) Jednou ze základních podmínek bezpečné jízdy jsou účinné a v pořádku udržované brzdy. To si konečně brzy uvědomí každý motocyklista. Mnohdy ovšem přijde k tomuto poznatku teprve tehdy, když jejich opačný stav jej přivede do situace, z níž vyvázne s menším či větším poškozením stroje, provázeným často i přiměřeným poruchám jeho tělesné schránky. Ve vážnějších případech to odnese často ještě další osoba nebo vozidlo. Spolehlivé brzdy jsou proto jedním z předpokladů bezpečnosti i hospodárnosti provozu. A druhým je jejich správné užívání — tak zvaná technika brzdění. Co je úkolem brzd? Přivést jedoucí stroj k zastavení v nejkratším čase nebo-li v nejkratší brzdě dráze. To se ovšem pěkně povídá a hůř už provádí, zvláště když jezdec nemá dostatek zkušeností a citu. Dupnout na to, co to vydrží, dovede každý. Ne však každý dovede zvládnout situaci, následující v případě, že stroj reaguje stejně tvrdě na tento zásah. Proto tak často bývá následkem pořádné salto, a to buď společně se strojem anebo solo — každý na jinou stranu.

O způsobu užívání brzd se názory rozcházejí. Někteří jezdci tvrdí, že užívají převážně jen přední brzdy, zatím co druzí znají jen zadní. Třetí skupinu motocyklistů — a ne právě nejpočetnější — zastává se užití obou brzd. V této skupině se pak ještě různí názory, zda je lepší používat nejdříve zadní a potom přední brzdu nebo opačně. Názory tedy hodně různě.

Je to pochopitelné, protože brzdění je v podstatě činností instinktivní. Každý jezdec si při něm počíná do jisté míry jinak. A bylo-li doposud jeho počínání úspěšné, přísahá pochopitelně na svou »metodu«.

»Stará« škola doporučovala zvláště důrazně začínat brzdění vždy nejdříve zadní brzdou a teprve v případě potřeby použít přední brzdou. Nová škola zastává právě opačné stanovisko. Abychom si však mohli udělat alespoň trochu spolehlivý úsudek, musíme zkoumat nejen své zkušenosti, ale i vlastnosti a chování stroje. Stroj, zabrzděný v jízdě, začne reagovat podle zákona odstředivé síly. To způsobí, že každé kolo je jinak zatíženo. Ujíjeme-li jen přední brzdou, odlehčíme zadní kolo, jak ví z vlastní zkušenosti ten, kdo pocítil jednou na vlastním těle mohutné hození vpřed ve směru jízdy. Při zabrzdění, zvláště prudkém zabrzdění, je stroj současně tlačěn vpřed a dolů do jízdni dráhy. Těto skutečnosti je třeba využít k správné technice brzdění. Především je třeba zabránit zablokování kol, která — jak známo — mají mnohem horší brzdící záběr.

Které kolo může při brzdění dříve blokovat? Zadní, protože je odstředivou silou odlehčeno a jako odlehčené má spíše sklon k blokování. Můžeme tedy v podstatě prohlásit, že nejvhodnější je zabrzdění toho kola, které je v daném okamžiku nejvíce zatíženo. To ovšem neznamená užívat ze všech sil jen přední brzdy, neboť toto počínání by mohlo zavinit

ošklivé pády, hlavně na mokré vozovce. Přesto však nás tato zásada vede k zjištění, že je něco pravdy na tom, když odborníci radí užití několikrát rychle za sebou přední brzdou. Nejlepším způsobem však je a zůstane: užití obou brzd. Z toho, že při užití brzd na zadní kolo je stroj tlačěn ve směru odstředivé síly, tedy dopředu dolů a při zabrzdění předního kola se zadní kolo odlehčí, vyplývá nutně potřeba užití obou brzd, a to tak, že začneme brzdít zadní brzdou a hned vzápětí použijeme i přední. Při správném provádění dosáhneme současně brzdící tlak vpředu i vzadu.

Počínáme-li si tímto způsobem, přivedeme svůj stroj zřídka kdy do smyku i při vysoké rychlosti. Chybne je užití jenom přední brzd. Ne proto, že by stroj musel jevit hned sklon k překlopení dopředu, ale proto, že brzdový účín se nesporně zesílí, přitáhneme-li zároveň zadní brzdou. Při jízdě ve dvou máme v případě brzdění zvláště příznivé zatížení zadního kola. Pokusy dokázaly, že při jízdě s cestujícími na tandemu tempem 100 km/h se stroj zabrzdí rychleji a bez smyku. Předpokladem je ovšem užití brzd s citem. Hrubé a prudké brzdění je nesprávné, protože silně poruší »sedení« stroje na vozovce. Dostane-li náš stroj přece jen smyk, musíme okamžitě uvolnit brzdy a teprve v zápětí zase začít brzdít — podle osvědčené zásady, že zrychlení zlepšuje přilnavost stroje k jízdni dráze, přibrzdění ji zhoršuje.