

JASOVCI TO DĚLALI DOBŘE!

(SO) Není snad u nás soutěžní nebo závodní jezdec, a to jak automobilista, tak i motocyklista, který by dobře neznal chlapce v bílých kombinézách a v rudých radiovkách, kteří nikdy nechyběli na žádném důležitějším a významnějším motoristickém podniku. Jsou to vzorní pomocníci motoristů — pneumatikáři ze služby Jasu.

Pneumatikáři národního podniku JAS se zavázali, že ve svém volném čase budou zajíždět na všechny důležité motoristické podniky, kde zařídí vzornou službu. A svůj závazek splnili. Uvádíme několik čísel, které názorně dokazují poctivou a plodnou práci, prováděnou vesměs přes soboty a neděle. Tito brigádníci neužili příli-



Dodávkový vůz, speciální pneumatiky a duše, láhve se stlačeným vzduchem a pilné ruce si přiváželi Jasovci na závody, aby poctivě sloužili motorovému sportu.

svého volna a také ze závodů samotných mnoho neměli ani neviděli. Nepřijíždějí tam jako diváci, i když je průběh závodů a pořadí jistě zajímavé.

Tak služba kraje Praha odpracovala na závodech a soutěžích celkem 1585 hodin a provedla 755 různých montáží. Kraj České Budějovice odpracoval 24 hodin a provedl 327 montáží. Kraj Karlovy Vary během deseti závodů 345 hodin a 26 montáží. Kraj Pardubice 182 hodin a 59 montáží. Kraj Brno má největší počet odpracovaných hodin — 1696 a 422 montáží. Kraj Olomouc z jedenácti závodů 448 hodin a 158 montáží, kraj Gottwaldov ze 13 závodů 527 hodin a 157 montáží a posléze kraj Ostrava z deseti závodů 442 hodin a 30 montáží. Všechny kraje dohromady mají 5847 odpracovaných hodin a 2088 provedených montáží.

Služba kraje Praha fungovala na všech motoristických podnicích v okruhu Velké Prahy. Také na podniky většího formátu a důležitosti, jako byly

motocykové a automobilové závody v Brně, dále Heinzova soutěž v Karlových Varech a několik dalších podniků, delegoval Gottwaldov službu kraje Praha.

Generální zkouška zdatnosti služby JAS byla Heinzova motocyková soutěž, uspořádaná loni v Karlových Varech. Všichni soutěžící s uznáním ocenili celkovou přípravu a vysokou kvalitu odborně prováděných prací, ať již to byla kontrola motocykových pneumatik, jejich montáž, oprava duší v instalované menší dílničce, dále plnění duší antipichem. Všichni jezdci, kteří soutěž dojeli, byli velmi potěšeni pozorností Jasu; dostali dvě nové duše se zesíleným hrbetem.

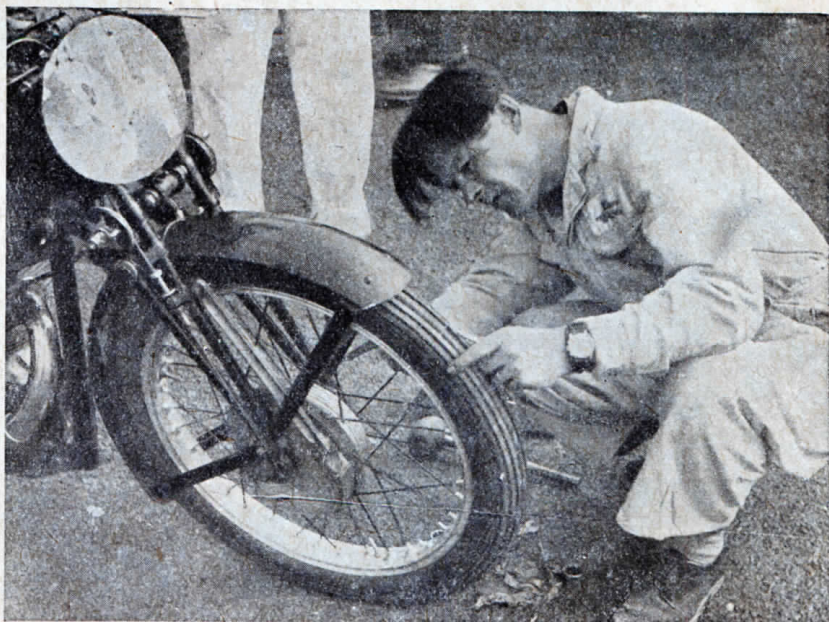
Službu Jasu na Heinzovce měl na starosti vedoucí pražského krajského skladu pneumatik s. Josef Strnad společně s pracovním kolektivem pražského a karlovarského skladu pneumatik. Pracovní obětavost tohoto kolektivu, který za neustálého deště, promčen až na kůži, pomáhal a byl nápomocen soutěžákům všude, kde toho potřeba vyžadovala, zaslouží opravdu mimořádného ocenění. Vedle soutěžících, potřebujících opravy duší vulkanizačním přístrojem, nebo opravy vytržených gumových ventilů pomocí textilní vložky, zaměstnávali jejich vozy a motocykly pořadatelů. Celkem bylo v Heinzově soutěži přislušníky služby Jasu odpracováno 271 pracovních hodin a provedeno 94 různých montáží pneumatik.

Na Středočeské soutěži, pořádané v Praze, měli pneumatikáři služby Jasu poměrně málo odpracovaných hodin, totiž 40. Zato počet provedených montáží dosáhl rekordního čísla, a to 156. Počet jistě úctyhodný!

Druhou zatežkávací zkouškou služ-

by Jasu byla Velká cena motocyklů v Brně. Zde bylo odpracováno 170 pracovních hodin a provedeno 126 montáží. Na automobilové Velké ceně města Brna, která se konala o čtrnáct dní později, měli hlavní tíhu starosti na svých bedrech brněňští Jasovci, kteří si na Velkých cenách v Brně odpracovali celkem 388 pracovních hodin. Časopis Československý obchod o tom napsal: »Práce pneumatikářů Jas na Velké ceně motocyklů již začínala treningem, při kterém se tak jako v samotném závodě zkoušely nejen stroje, ale i pneumatiky. Závodníci byli příjemně překvapeni, když v našem depot spatřili motocykové pláště nových vzorů, které právě byly uvedeny na trh. Byl o ně pochopitelně velký zájem. Pro nás i pro přítomné zástupce pneumatikáren národního podniku Svit v Gottwaldově byla největším uznáním slova pochvaly, pronesená závodníky po ujetí několika rychlých kol, že pneumatiky výborně sedí. Soudruzi z pneumatikáren měli možnost ověřit si, jak důležitou úlohu v rychlostním závodě hraje dobře navržený vzorek a konečně i dobrá konstrukce pneumatik, ať už jde o pláště s vodicím nebo záběrovým vzorkem.

Když i sebelepší provedení pneumatik nevyhovovalo všem závodníkům, přizpůsobily ostrý navlhlý nůž, pilka a ochotné zkušené ruce vzorek tak, že potom vyhověl i nejnáročnějším požadavkům závodníků. Za zmínku jistě stojí, že tímto sice primitivním, ale zato spolehlivým způsobem, byl přepracován vodicí vzorek pláště rozměru 3.00 × 21 na záběrový. (Pláště tohoto rozměru nejsou u nás v záběrovém vzoru dosud vyráběny.) Tak byl vlastně umožněn start závodníka Bartoše, který se svým Waltrem 250



Kontrolu vodicí pneumatiky u závodního stroje provádí vedoucí pražské služby Jasu soudr. Josef Strnad.

ccm si velice zdatně vedl i ve třídě do 500 ccm, kde startoval proti daleko silnějším strojům.

Odborné zásahy do vzorku na nových motopláštích zaměstnávaly, vedle velmi četných montáží, posádku tak, že jenom ve výjimečných případech se mohla věnovat sledování závodu. To je však pro Jasovce určitou samo-

rozšířenou službu. Neustále hrozil déšť. Proto každý závodník požadoval nařezání vzorku pneumatik tak, aby při jízdě na mokré, nebezpečně kluzké vozovce seděl vůz stejně bezpečně v zatáčkách i na rovíně a měl stejně dobrý záběr jako na suchu. Proto byla velká frekvence u řezacího stroje, který jel na plné obrátky, takřka bez



Menší dílničku si Jasovci zařídili podle svého dodávkového Tudora, kde odborně provádějí veškeré opravy a montáže pneumatik. Na obrázku je vulkanisování poškozené duše.

zřejmostí; jezdí na závody pracovat a ne se dívat.

Dalším, neméně důležitým podnikem byl Národní závod automobilů. Již ve čtvrtek před nedělním závodem se sjížděli na nádvoří Jasu závodníci na vozech všech našich značek, aby si opatřili nové obutí pro těžký závod. Pro závodníky měla služba Jas připraven nejen dostatečný sklad pečlivě vyrobených pneumatik, ale i řezací a vyvažovací stroj. Největší zájem závodníků se soustředil právě na tuto

zastávku. Nařezané pneumatiky šly dále k vyvažovacímu stroji, kde jeden z nejzkušenějších pneumatikářů s jistotou vyvažoval pláště tak, aby bylo odstraněno nebezpečné házení a vibrace kol při vyšších rychlostech.

Posledním závodem, kterým uzavřela služba Jas velmi bohatý rok 1950, byla Dvanáctihodinovka automobilů. Všechny vozy v tomto závodě jely na pneumatikách Barum. Proto jakýkoliv defekt na pneumatice musel »Jasovce« zajímat. Proto se jejich zájem soustre-

dil na zadní levé kolo cestovního vozu Bristol, který řídil jezdec Treybal. Kolo velmi házelo. Pochopitelně se divili, proč je závodník při zastavení v depot nevyměnil. Teprve později se dověděli, že někde v zatáčce, když dostal jeho vůz smyk, oťel se zadním kolem o několik patníků, takže poškodil nejen disk, ale i pneumatiku, a to dost značně. Za normálních okolností by jezdec s touto pneumatikou nepokračoval v jízdě. Ale Treybal věděl o v závodě šlo. Protože měl již také celou řadu dobrých zkušeností s pneumatikami Barum, pokračoval v závodě. Po tomto defektu ujel ještě dalších 1058 kilometrů, průměrnou rychlostí 90—100 km/h.

Nejpozoruhodnější je, že za celých 12 hodin rychlé závodní jízdy nebylo z odstartovaných vozidel ani jedno nuceno zastavit v depot pro defekt pneumatiky. Je to jistě nejlepším důkazem, že náš znárodněný pneumatikářský průmysl dovede vyrobit takové pneumatiky, které vzbuzují obdiv a které snesou zahraniční konkurenci.

V letošním sportovní sezóně bude služba Jasovců motoristům ještě zlepšena a zkvalitněna, protože bude použito poznatků, získaných v minulém roce. Budou mít speciální servisní vůz Aero 1.5 t, v němž bude zařízeno a instalováno vše pro dobrou službu.

Nakonec ještě jednu výzvu všem pořadatelům, kteří budou v letošním roce pořádat motoristické podniky, ať již závody nebo soutěže, a chtějí mít na podniku službu Jasu, ať se zavčas obrátí na Krajský sklad Jas v Praze X., Křížkova 46.

KOMPRESORY A TROMBONY

(zt) Od konce války, kdy FIM zakázala použití kompresorů u závodních motocyklů, se často přetřásá správnost tohoto omezení. Můžeme ovšem stejně položit druhou otázku: je moudré dovolit, aby se na výfuková potrubí montovaly trombony?

Motorista-sportovec o této otázce ani neuvažuje — cpatřit výfukové potrubí svého motocyklu nálevkovitým rozšířením je totiž záležitost poměrně jednoduchá. Zapomíná ovšem, že vývojovým oddělením továren dá často několikaměsíční práci, nežli experimentálně najdou vhodný tvar (t. j. délku a úhel rozšíření) trombonu, který skutečně usnadní odchod výfukových plynů a vyprázdnění spalovacího prostoru od spálených zbytků směsi.

Díváme-li se na motorový sport jako na prostředek vývoje seriového vozidla, musíme obě otázky zodpovědět s tohoto hlediska. Je jisté, že oba způsoby jsou prostředkem k dosažení vyššího výkonu motoru. Proč tedy byl jeden z nich dovolen a druhý zakázán? Na to je těžká odpověď.

Je jisté, že motor, opatřený výfukovým potrubím s trombonem, je prakticky v závodě upotřebitelný jen ve velmi malém rozsahu svých maximálních obrátek. Je nutno stále měnit

převodové stupně a prokluzovat spojku, aby otáčky neklesly pod mez, která je velmi přesně oddělena. U některých strojů tak přesně, že se jezdcí zdá při akceleraci, jako by náhle přeřadil, neboť teprve při dosažení těchto obrátek motor »zabere«. Když na př. po loňské TT redaktor jednoho časopisu zkoušel dvěstěpadesátku Benelli, prohlásil, že by se na tomto stroji musel dlouho učit jezdit, neboť prakticky použitelné obrátky byly velmi malého rozsahu 8—10.000 ot/min. Pod 8000 otáček se s motocyklem »vycházelo« jen velmi těžko; jakmile se však ručička otáčkoměru přehoupla přes 8000, bylo to jako švihnutí kouzelným proutkem nebo postrčení neviditelnou rukou. Motory, opatřené trombony, jsou tedy velmi nepružné, jejich krouticí moment při nízkých otáčkách malý — tedy pravý opak toho, co vyžadujeme od motoru pro turistický motocykl. Zde nám záleží více na »tahu« při nízkých obrátkách, abychom nemuseli stále řadit, kdežto maximálních obrátek využíváme jen příležitostně. Má-li tedy závodní motor sloužit jako podklad vývoje motoru seriového, musí záležet na pružnosti jeho chodu. Motor, který dovoluje výzkum pouze v nepatrném rozmezí nejvyšších otá-

ček, by neměl konstruktéry prakticky zajímat.

Zastánci kompresoru využívají právě této specifické vlastnosti trombonu a poukazují na daleko širší pole působnosti nuceného plnění jako prostředku k zvýšení výkonu. Je jisté, že vezmeme-li za základ pružný motor, který opatříme kompresorem, docílíme vyššího výkonu, nežli kdybychom tento motor opatřili trombonem. Jde-li nám tedy o dosažení nejvyššího výkonu, rychlosti, akcelerace a namáhání jednotlivých částí motoru, byl by kompresor vhodnějším zařízením. Na námítku odpůrců kompresoru, že použití plnění pod tlakem u turistických strojů není ještě dlouho pravděpodobné, můžeme odpovědět, že použití trombonů u těchto strojů je téměř vyloučené nejen pro shora uvedené nevýhody, ale též proto, že se jedná o zařízení, určené výhradně pro závodní stroj, kde nezáleží na hluku.

Ze shora uvedených vývodů se nám zdá, že by FIM měla pečlivě uvážit i otázku trombonů — i když zde otázka finanční nehraje žádnou úlohu — aby tak zásady a zdůvodnění motorového sportu byly jasné a bez výhrad.