

DVĚMA SMĚRY

ADOLF TŮMA

Uspořádání tradičního již závodu »Dvěma směry« bylo proponováno na 16. dubna. Pořadatelé si vybrali tento termín, který měl být zahájením sezóny, v důvěře, že tak záhy se nepojede jiný podnik, který by jim odlákal jezdce. Spolehlí také na to, že přijde dost sportovních diváků, vyhladovělých za dlouhé zimní přestávky. Ústředí klubu však

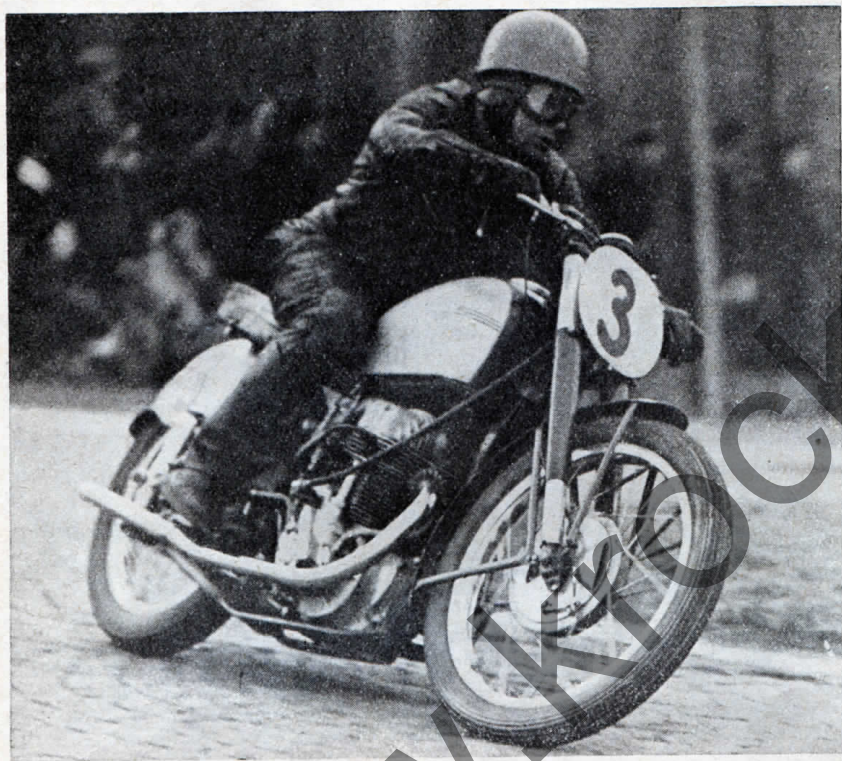
deficitem, který nebude mít na Žižkově kdo zaplatit. Ukázalo se však — a je to velmi zajímavé a poučné — že pražské obecnstvo šlo na oba podniky a dalo přednost Dvěma směry před plošinou, posuzujeme-li diváky kvalitativně a ne kvantitativně.

Již za sobotního tréninku jsme viděli, že Žižkov je zachráněn. Ačkoliv přišlo, bylo na sobotním závodu tolik

1 km a dvě ostré zatáčky, jimiž se vraceli do protisměru. Asi v polovině se trať mírně lomila. Také vykazovala nevelké stoupání a klesání. Pro jezdce a stroje to vlastně znamenalo na každé kolo dvakrát akcelarovat a dvakrát brzdit. Dvacet kol v seniorských třídách však přece jen znamenalo určitou zkoušku strojů.

Sobotní závod juniorů jel se zčásti za deště. Délka trati připustila jen 12 jezdců v každé třídě a tak pořadatelé byli nuceni odmítnout mnoho přihlášek. Škoda. Kdyby trať byla dlouhá aspoň 5 km, mohlo být v každé třídě na startu 30 jezdců a bčj o prvenství mohl být zajímavější. Porovnáme-li jezdeckou úroveň juniorů s loňskem, byla letošní daleko lepší. Jen asi čtvrtina jezdců projížděla zatáčkami plochodrážním stylem. Prvé dvě třídy jely po mokré dlažbě. V ostré zatáčce jsme byli svědky několika pádů. Jistě nikoho nepřekvapí, budeme-li konstatovat, že spadli výlučně jen jezdci, courající nohu po zemi. Z jezdců, kteří měli nohy na stupáčkách, nespadl ani jediný. Odbor závodníků měl by si všimnout jezdeckých schopností svých členů. Ten, kdo zavádí na silnici plochodrážní manýry, by neměl přejít do skupiny seniorů, ani kdyby měl 40 bodů, místo předepsaných dvaceti. Jinak asi jezdce »bruslení« neodnaučíme.

Zajímalo nás, jak se junioři připravili technicky. V parkovišti závodních strojů se ukázalo, že mnozí se na závod připravili s rozmyslem. Z vnější úpravy některých strojů však bylo vidět tápání. Na jednom starém dvoutaktu s oddělenou rychlostní skříní a řetízkem poháněným magnetem jsme viděli ukrutnou hlavu válce, jejíž žebrovní mělo dvojnásobný průměr žebroví válce. Hlava byla přesně cylindrická se stejným průměrem žeber, takže celek vypadal jako široký kastrol, posazený na úzkém hrci. Uprostřed hlavy trůnila svíčka. Jezdec se hleděl vyrovnat s dokonalým odvodem tepla a použil řešení radikálního. Nejistili jsme si, bohužel, jak se mu hlava osvědčila. Jiný jezdec si chtěl na závodě vyzkoušet zařízení, které pro stroje Jawa vymyslel švýcarský zastupce této značky a jež jsme již v Motocyklu stručně popsali. Na ssací hrdlo karburátoru nasadil rozvidlený nátrubek, zahnutý po obou stranách válce a trochu rozšířený v ústí. Za jízdy vniká vzduch do karburátoru theoreticky rychleji, než při normálním ssání »za větrem«, takže tu může vzniknout malý přetlak. Jezdec použil čtyřhranného průřezu nassávacích trubek, Švýcaři mají průřez cylindrický. V továrně Jawa svého času zkoušeli podobné zařízení a měli neuspokojující výsledky. Další jezdec použil dvou karburátorů s jednou plovákovou komorou. Měl u toho podobné zařízení, jaké má sportovní Puch se dvěma karburátory. Toto zařízení uvádí druhý karburátor v činnost, až když je dosaženo určitého počtu otáček.



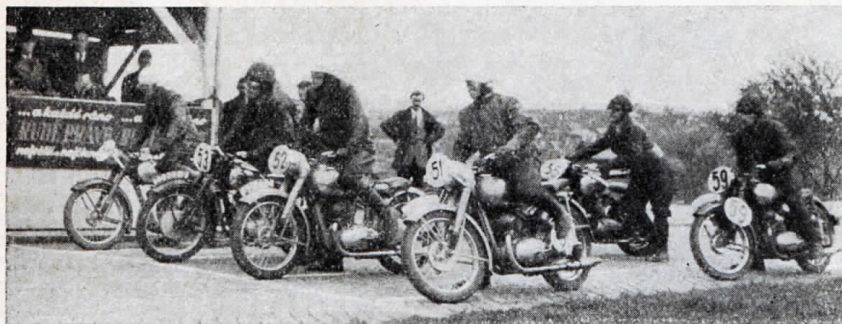
Jan Novotný na novém dvouválci Jawa 500 ccm OHC jel velmi pěkný závod.

uprostřed pořadatelských příprav doporučilo Autoklubu Žižkov, organizátoru závodu, odložit termín pořádání o 14 dní, na 30. dubna, aby se závod mohl jet na oslavu Prvního máje. Pořadatelé bez dlouhého vysvětlování pochopili, že je jejich mravní povinností přispět k oslavám Svátku práce a termín přeložili, ačkoliv se tím dostali do kolise se 3 jinými podniky.

Jejich obětavé pochopení však mělo být podrobeno ještě jedné zkoušce. Ústředí AKRČs se rozhodlo upravit termín své jarní ploché dráhy o 14 dní, aby se i tento podnik, který má atraktivní přitažlivost, mohl jet na oslavu Prvního máje. Budiž připočteno ke cti žižkovským pořadatelům, že své lokální zájmy podřídili zájmům vyšším bez hrdlení a bez odkladně. Měli obavy a my se přiznáme, že jsme je měli rovněž — že pražské obecnstvo dá přednost plošině před jejich závodem a že tedy Dvěma směry skončí s těžkým

diváků, že již z nedělního závodu nemohly být obavy. V neděli jsme pak na vysokých svazích nové žižkovské silnice, která byla dějištěm závodu, viděli tolik diváků, koilk jich tam ještě nikdy nebylo. Diváků trpělivých, ukázněných a vděčných. Viděli dobrý sport, viděli slušnou konkurenci, posoudili naše nové stroje a odcházeli spokojeni. Pořadatelé si byli vědomi mimořádného významu podniku a snažili se o spořádaný průběh závodu. I když se neobešel bez drobných nedostatků, zaviněných tím, že část pořadatelského kádru byla na Strahově, přece jen je možno jeho organizaci označit za velmi dobrou.

Již jednou jsme měli příležitost napsat, že trať závodu Dvěma směry není nejvhodnější. Nemluvíme-li o její nedostatečné délce (to je nedostatek téměř všech tratí ve městech), je nevýhodná pro svou jednotvárnost. Jezdci měli za úkol absolvovat dvě přímé linky, o délce něco málo přes

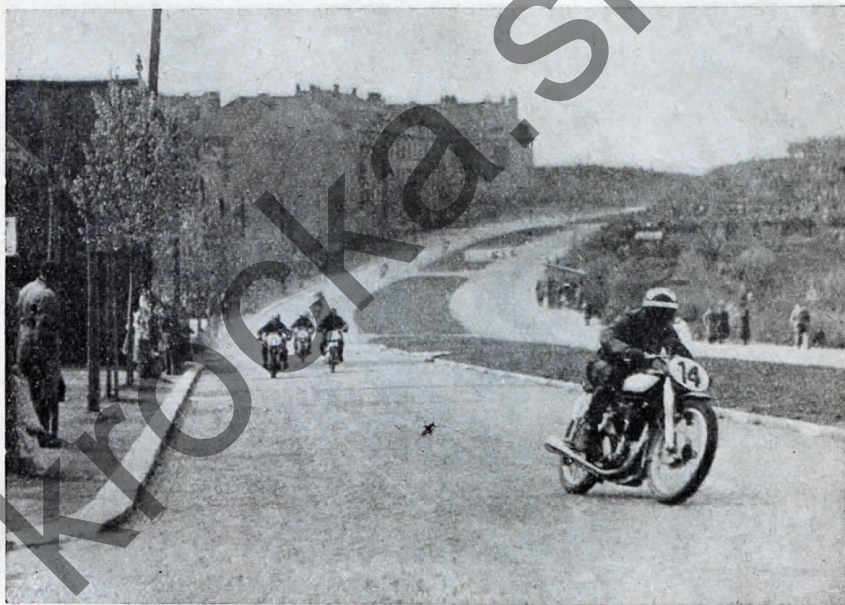


Motor je tedy ve vyšších otáčkách »příkrmen«. Zařízení se osvědčilo. Pak tu byl »pérák«, o němž nám mistr Borkovec z Jawy prozradil, že při kubatuře 250 ccm dává 15 koní, při 350 ccm 19 koní. Spotřeba je kolem 6 litrů. Podobné stroje jsou připraveny pro závod Bol d'Or, který se jede na 24 hodin. Jawa v něm loni zvítězila před 4 továrními Sertumy, které sice byly rychlejší, ale ani jeden z nich nevydržel až do konce závodu. Zvláště připravené rychlé dvoutakty Jawa jely také v závodech seniorů 250 a 350 ccm. Ukázaly znamenitou rychlost. Jen by potřebovaly mohutnější brzdy a hliníkové ráfky.

Všechny 3 závody juniorů se jely na 10 kol. Ve třídě 125 ccm bylo v cíli toto pořadí: 1. J. Kysilka (DKW) 19:04,7, 2. P. Markvart (ČZ) 19:24,7, 3. B. Kabát (ČZ) 19:29,6, 4. J. Švancar (ČZ) 19:33,5, 5. J. Žipek (ČZ) 20:08,2, 6. J. Volavka (ČZ) 20:50,7, 7. S. Maizner (ČZ) 20:56,4. Ostatní jezdci měli o 1 kolo méně nebo odpadli.

Ve třídě 250 ccm zvítězil po pětné jízdě Praizler (Jawa) časem 15:52,5 min., 2. J. Blažek (Walter) 16:00,3, 3. J. Navrátil (Jawa) 17:22,1. Ostatní jezdci měli o 1 kolo méně (4 jezdci) nebo odpadli. Vedoucí jezdecká sku-

Na obrázku nahoře start seniorské skupiny na domácích strojích katalogového typu. Dole celkový snímek okruhu po prvním kole seniorské třídy 350 ccm. V čele jede Vítvar.



Manželé Parusovi jsou cete oddáni motocyklovému sportu. Parus při závodě ukázal dobré jezdecké kvality a pí Parusová je jednou z mála žen, které se nelekají rychlé jízdy při závodě.

pina se tu odtrhla. Blažek na závodním Walteru se marně snažil předstihnout Praizlera na speciálně připraveném dvoutaktu.

Ve třídě 350 ccm byl sveden vzrušující souboj mezi Praizlerem na dvouválcovém dvoutaktu Jawa a Sůvou na závodním Nortonu. Praizler v tomto souboji podlehl silnějšímu čtyrtaktu s rozdílem pouhých 10 vteřin. Výsledky: 1. J. Sůva (Norton) 15:21,1, 2. J. Praizler (Jawa) 15:31,7, 3. F. Hraběta (Jawa) 16:23,2, 4. J. Huněk (Walter) 16:29,6. Ostatní jezdci měli o 1 kolo méně nebo odpadli. Zajímavé je, že Praizlerovy časy ve tř. 250 a 350 ccm se příliš neliší.

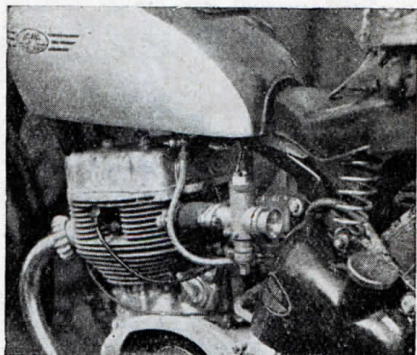
V sobotním treningu »utavilo« své stroje několik motocyklistů a automobilistů do té míry, že v neděli již nemohli startovat.

Závod Dvěma směry byl jedním z oněch závodů, v nichž byla vyhrazena jedna jízda seniorům na domácích strojích katalogového typu. Proč vydala Sportovní komise tento příkaz a jak mají vypadat stroje katalogového typu, jsme již dříve v Motocyklu psali. Všichni senioři na kata-

logových strojích jeli společný závod. Jeli vesměs na strojích Jawa kubatur 250 a 350 ccm. Obě třídy byly klasifikovány zvlášť. Z přihlášených 10 jezdců jich startovalo 7, kteří všichni dojeli. Závod byl vyrovnaný a zajímavý. Výsledky třídy 350 ccm: 1. V. Diviš 16:30,5, 2. A. Zelený 16:32,5, 3. F. Chaloupka 17:09,9. Výsledky třídy 250 ccm: 1. J. Košťtír 17:41,5, 2. J. Brtník 18:12,3, 3. J. Plch 18:12,8, 4. B. Hartl 19:35,2.

V závodě seniorů třídy 250 ccm startovalo 13 jezdců, tedy o 1 více, než mělo být připuštěno, charakter trati a vzdálenost startu od první zatáčky by však byly snesly i 8 jezdců na 1 km trati. Až do 9. kola vedl závod J. Novotný na nové závodní čtyrtaktní Jawě. Pak se do vedení dostali

Košťtír a Skalský na Waltrech, kteří svedli zajímavý boj, střídající se ve vedení. Novotný byl odkázán na 3. místo. Dusil na čtyrtaktním dvouválcí Jawa odpadl. Výsledky po 20 kolech: 1. J. Košťtír (Walter) 29:53,8, 2. J. Skalský (Walter) 29:54,5, 3. J. Novotný (Jawa) 30:28,7, 4. V. Parus (Jawa) 31:03,2, 5. B. Hartl (Walter) 32:30,0. Ostatní jezdci měli o 1 kolo



Pohled na motor dvouválcové Jawy 250 ccm, čtyrtakt. (Foto J. Sejk.)

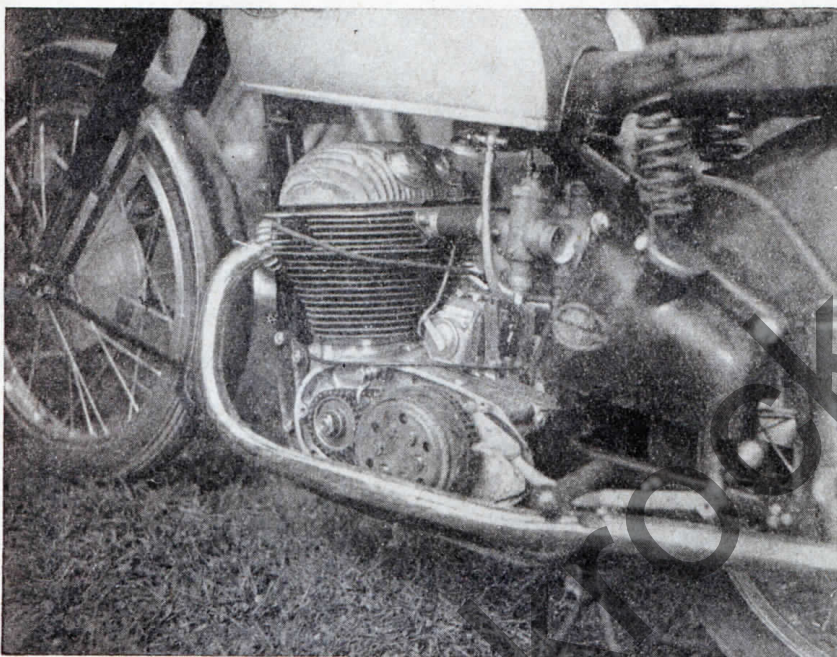
méně nebo odpadli. V. Parus jel na dvoutaktní Jawě. Jel hezky. Jeho výhodou je jeho malý vzrůst a nízká tělesná váha.

Ve 3. jízdě (senioři do 350 ccm) startovalo 11 jezdců. Od začátku až do konce závodu vedl Vitvar na Nortonu. Od druhého až do 20. kola držel se za ním Kost, rovněž na Nortonu. Za nimi jely dva Waltery, řízené Sedlákem a Divišem, kteří spolu bojovali o 3. místo. Do 10. kola se na něm držel Sedlák, pak postoupil své místo Divišovi. Závod měl klidný

V závodě se od 3. kola ujal vedení Vitvar (zdržel se na startu) a toto vedení si s jistotou udržel až do cíle. Dusil na Jawě odpadl pro poruchu. Můžeme-li soudit z poslechu, byla to porucha zapalování. Štajnerovi stroj nešel dost rychle. Sedlák, jak se zdá, si ještě nezvykl na svou drahou Dondolinu. Výsledky: 1. A. Vitvar (Norton) 26:42,0, 2. B. Szalkay (Jawa) 27:09,5, 3. J. Novotný (Jawa) 27:11,1, 4. B. Sedlák (Guzzi) 27:22,6, 5. L. Štajner (Jawa) 27:43,3, 6. V. Bubeníček (Norton) 28:00,9. Ostatní jezd-



V parkovišti závodních strojů bylo před nástupem ke startu plno pracovního ruchu.



Pohled na levou stranu motoru dvouválcové Jawy 500 ccm OHC se dvěma karburátory.

ci měli o 1 kolo méně nebo odpadli.

O závodě sportovních automobilů do 750 ccm přineseme stručnou zprávu ve Světě motorů. Během závodu nedošlo k jediné nehodě. Všude bylo vidět vliv zkušených pořadatelů. K většímu zdržení v průběhu došlo mezi závodem motocyklů 500 ccm a závodem automobilů. Pořadatelé čekali na pokladníky, až přinesou útržky vstupenek, aby mohl být vylosován mezi návštěvníky stroj ČZ 150 ccm. Nedočkali se, a tak k losování došlo až po skončení závodu. Hlasatel byl mnohomyšlný, ale zhořčil se svého úkolu dobře. Počasí závodu přálo. Pořadatelé mohou být uspokojeni z dobře vykonaného díla. Svým závodem, jehož celková úroveň byla velmi slušná, důstojně oslavili svátek pracujících, První máj.

Pohled na novou závodní Jawu 500 ccm OHC. Stroj má dokonale brzdy s chladicí šterbinou na bubnech.

průběh. Jely v něm také dvě dvoutaktní Jawy. Jedna z nich, řízená lehkým Parusem, obsadila čestné místo a měla jen o 1 kolo méně než »nadupaný« Vitvarův Norton. Vitvarovo vítězství nebylo jen výsledkem práce dobrého jezdce a rychlého stroje. Vitvar se na závod skutečně velmi pečlivě připravil. Nepatří do tohoto referátu rozebírat tyto přípravy. Vitvar nám slíbil, že někdy o nich napíše zvláštní článek.

Nejsilnější třída 500 ccm měla na startu rovněž 11 jezdců. Mezi nimi bylo také několik nových závodních dvouválců Jawa OHC. Na jedné z nich jel maďarský jezdec Szalkay (čte se Salkaj a nikoli Šalkaj!), který loni vyhrál Velkou cenu Prahy. Stroje Jawa potřebují ještě získávat zkušenosti ze závodů. Někteří jezdci tvrdili, že rám v zadní části není dost tuhý. Působí to vyvážením. Válce jsou vedle sebe a v každém působí přes 20 koní. Ukázalo se, že jde spíše o pocit, než o skutečnost. Jezdci, zvyklí na jednoválc, si musejí na dvouválc zvykat. Szalkay a Novotný dokázali, že Jawa sedí dobře. Jen by měla být ještě o něco rychlejší.

