

ANTONÍN VITVAR radí mladým jezdcům

(e) To se říká, a to platí i v našem sportu. Ale říká se a rovněž platí i to, že ten, kdo vsadí příliš, octne se dříve či později v nemocnici. Najít tu maximální hranici sázky, to je snad to největší tajemství a současně i kouzlo silničních motocyklových závodů. Ten, kdo ji nalezne, je úspěšný. Ale než se toho dopracuje, seznámí se s tvrdostí povrchu silničních okruhů.

Závodníka nečdělá jen talent a výborný motocykl. Musí mít lásku odvahu i vůli. Několikrát jsem spadl, třikrát jsem byl v nemocnici. Na motocykl jsem však nezanevřel. A jestliže dnes hovořím o svých poznatcích a závěrech ze své sportovní činnosti, pak je to proto, že vím o přání mladých lidí věnovat se motoristickému sportu a považují za svou povinnost jim usnadnit začátky alespoň tím, že jim řeknu, čím jsem se řídil, jaké byly moje zásady a jaké jsou moje zkušenosti. Tím chci současně i říci, že článek není určen pro špičkové jezdce, kteří již mají vlastní zkušenosti, návyky, techniku i taktiku jízdy, ale těm, kteří začínají.



Čdo nevsadí, NEVYHRAJĚ

Nemohu začít jinak než tím, že pro provozování motoristického sportu se člověk musí nadchnout a rozhodnout. Kdo vidí pouze slávu, kdo vidí pouze sebe, jak přebírá vavříny a své jméno v novinových titulcích, bude asi dosti brzy zklaman. Aby se toho všeho dožil, musí tvrdě, opravdu tvrdě pracovat. Na sobě i na stroji. Nemůže být úspěšný jen sportovec, který nemá lásku k motocyklu, k práci na něm. Úspěchy nepadají z nebe, musí se o ně bojovat. Poctivě chlápky tělem i srdcem. Mnohdy nezbývá opravdu nic jiného, než motocyklu obětovat vlastní pohodlí, zábavu i finanční prostředky. Proto říkám, že k závození se musí člověk i rozhodnout. Nechce-li oběti přinášet, pak je i pro něho lepší, aby se omezil na „fandění“. Není totiž nic horšího, než sportovec, který do svého sportu není zamilován, ale jen s ním koketuje.

Názory, které jsem předeslal, i které budou následovat, jsem si ověřil v praxi a osvědčily se. Teprve na silničních závodech jsem například k svému dosti velkému překvapení zjistil, že soutěže kterým jsem se věnoval dříve, mi daly mnohé. Otlukl jsem se při nich obrzně i konkrétně, neboť jsem poznal stroj, naučil jsem se ho šetřit, udržovat, dostal jsem mechanický cit, naučil jsem se i padat, řadit a brzdit. To všechno je pro silniční závody nadmíru důležité. Mladí lidé, kteří se chtějí věnovat motoristickému sportu, mohou své první zkušenosti získávat na mopedech a Pionýrech, které jim jsou i finančně dostupné. Tyto stroje pro výchovu jezdců mají i tu výhodu, že snižují věkovou hranici mladých sportovců. V automobilklubech našich základních organizací je dosti zkušených sportovců i činovníků, kteří jim pomohou a poradí, aby jejich první, další soutěže byly úspěšné. My příznivci a účastníci silničních závodů, se budeme věnovat tomu, co je nesmírně důležité. Je to

PŘÍPRAVA STROJE

Jsem vyznavačem zásady, že stroj má být připraven na silnici, a to ještě před oficiálním tréninkem na okruhu. Hned také řeknu proč. Oficiální trénink je proto,

aby jezdec co nejdůkladněji prostudoval trať, ověřil si správnost zřevodování stroje a osazení karburátoru tryskami. Když trénink využívá k jízdě, nemá čas na seřízení stroje. To je práce naprosto jasná. Proto, jakmile to bylo jen trochu možné, zaježděl jsem si na okruh ještě před oficiálním tréninkem na sériovém motocyklu. Jezděl jsem po trati tak dlouho, až jsem si jí v duchu dovedl celou představit. Nezasvěcení museli mít z mého počínání náramnou legraci. Seděl jsem v příkopu a rukou ve vzduchu kreslil zatáčky a celé partie. Při této první návštěvě okruhu jsem si celou trať „nalajnoval“ správně řečeno našel stopu a řečeno ústy teréna našel jsem si koleje. Bral jsem v úvahu rádius zatáček a jejich povrch, sklon vozovky, případné výtluky na silnici, kanály, a vůbec vše, co se jen na vozovce vyskytuje. Samozřejmě, že jsem si hned také stanovil převod, s nímž pojedou závod. Při této seznamovací jízdě jsem si označil patníky, stromy a sloupy před pomalými zatáčkami, před nimiž se musí stroj značně zbrzlít, téměř zastavit. Pro jezdce jsou pomalé zatáčky – vracečky – významné tím, že se v nich dá málo získat na soupeři, ale hodně ztratit, najede-li se do nich příliš rychle a následuje-li pak pád, v nejlepším případě sjezd do volného prostoru nebo příkopu.

Oficiální trénink mi pak sloužil k revizi znalostí trati a výkonu stroje. Všechny ty velké opravy na stroji, které se konají v průběhu tréninku, jezdce znervozňují, ubírají mu klid a možnost jezdit, sledovat soupeře a navíc ve většině případů nesvědčí o dobré přípravě motocyklu.

Musím se však vrátit k tomu, co jsem předeslal – k přípravě stroje na silnici. Měl jsem „svůj“ rovný úsek, na němž mi příslušníci VB čas od času zajistili bezpečnost. To byla vlastně moje druhá dílna. Tam jsem kontroloval, zda má motocykl maximální rychlost, zda se po zásahu zvýšila či snížila, samozřejmě při optimálním převodu a hlavně, je-li výkon konstantní, to znamená, neklesne-li po zahřátí motoru. Při měření pevného kilometru jsem si zase vyzkoušel akceleraci motocyklu, což je opět zkouška správného seřízení motoru. Vedl jsem si přesné záznamy. Ty jsem

měl i ze všech oficiálních tréninků a závodů a co jsem mohl, to jsem odstranil ještě na zkušební trati, ostatní pak v dílně.

Zkouška na jeden kilometr s pevným startem měla pro mne i další půvab. Byla to i příležitost k nácviku startů. Dělal jsem vše jako na startovní čáře. Můj spolupracovník-mechanik mi ukazoval čas. Při deseti vteřinách jsem nasadil brýle. Od pěti vteřin jsem počítal v duchu. Praporek mě již zastihl v akci. Zvlášť pečlivě jsem cvičil, abych i v sedě z boku dovedl být přikrčen a bez uhýbání do stran (z toho jsou kolise u startu) jet rovně kupředu a teprve, když motor byl v otáčkách, zasedl jsem obkročmo.

Naprosto chápu jezdce, který chce absolvovat co nejvíce závodů. Jaké potěšení však má z jízdy, když jeho stroj není připraven, trpí na poruchy, není správně seřízen a on sám ani pořádně nezná trať, protože čas vymezený pro oficiální trénink strávil v parkovišti s klíčem v ruce. Není práce jen lepší raději ozelet jeden závod a na druhý přijet stoprocentně připraven a podat maximální výkon?

PŘÍPRAVA JEZDCE

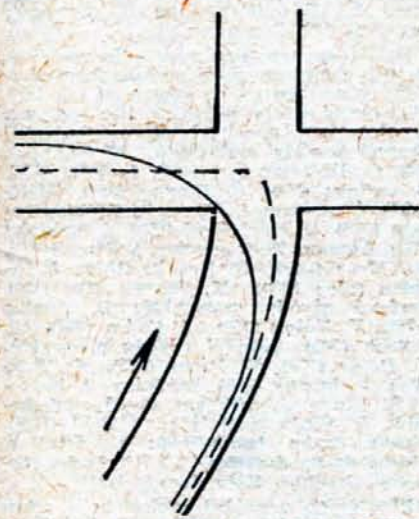
Pokud souvisela i s přípravou motocyklu, zmínil jsem se o ní v předcházející kapitole. Ale stejně tak, jako není možné připravovat stroj až k parkovišti, stejně tak nemůže jezdec trénovat až na okruhu, na němž se koná závod. Atlet, fotbalista, boxer, hokejista – ti všichni musí trénovat. Trénovat musí i silniční jezdec. Ten musí být na motocyklu jistý tak, jako je jistý komikán na konině. Ano, vím: atlet má dráhu, fotbalista hřiště, boxer tělocvičnu, hokejista kluziště, ale silniční jezdec nemá k dispozici k soukromému tréninku uzavřený okruh. Ale trénovat přesto musí, aby byl jako ten komikán. Vybral jsem si u nás v Krkonoších několik desítek kilometrů dlouhý okruh, na němž jsem pravidelně jezdil. Pochopitelně, že na sériovém motocyklu a ne proto, abych vybrušoval styl, ale abych si na jízdu fyzicky i nervově zvykl. Jezděl jsem na suchu, sněhu i náledí. A zvlášť pilně jsem pokřikal kilometry před zahájením sezóny. Jed-

nou jsem totiž zjistil, že v závědě druhé třídy jsem již neměl tolik síly, abych mohl správně zalehnout na stroji. Bolesti mě ruce, zátylek, zkrátka celé tělo. Proto jsem začal jezdit na svém krkonošském okruhu. Na rovinkách jsem zalehával a zvykal tělo na nepohodlnou a vysilující polohu. Svaly v zátylku jsem posiloval i doma. Lehl jsem si na koberec s bradou opřenou o podlahu a nataženými rukama jsem se připravoval na boje. Mnohokrát jsem si ověřil, že právě v závěru závodu, to znamená ve vyvrcholení celého snažení a příprav, již dosti jezdců fyzicky není schopno vydržet námahu. Projevuje se to například v tom, že si usnadňují posaz. Jsou pak pomalejší, neboť odpor vzduchu je větší, což má v některých případech vliv i na to, že správně zpravedovaný stroj se nemůže plně vytáčet.

Je naprosto nezbytné, aby jezdec učinil vše pro svůj klid. To znamená, důkladně připravit stroj, seznámit se s trati, na níž si musí najít i další stopu pro případné předjíždění pomalejších soupeřů. Před závodem musí jít brzy spát, vyvarovat se rozptylování. Cílem musí být nastoupit k závodu ve stoprocentní nervové i fyzické formě. Poslední prací po oficiálním tréninku má být důkladná prohlídka celého motocyklu, všech šroubů, matic, drátů a rámu. Na čistém stroji se závody lépe nacházejí i odstraňují. Nečistota může krýt například prasklý rám nebo omezit funkci některého mechanismu. Před startem si pečlivý jezdec ještě zkontroluje tlak v pneumatikách, seřízení a účinnost brzd.

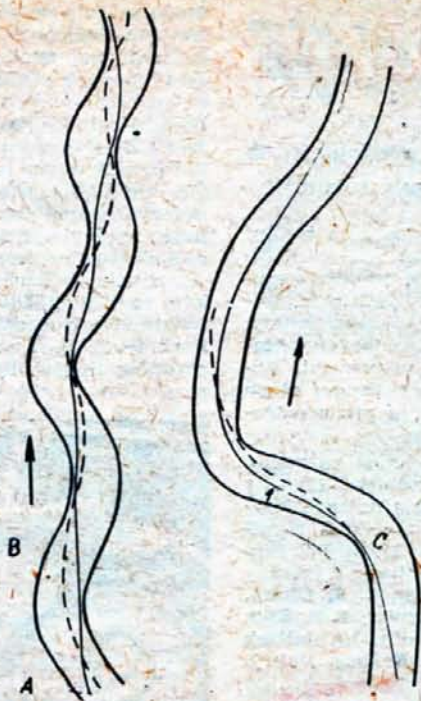
TECHNIKA JÍZDY

Každý jezdec má sice své názory na projíždění zatáček, ale mnohé úseky projíždějí jezdcí přibližně stejně a určitá pravidla a zákony zde jsou. Mým heslem vždy bylo: spíše pomalejší, ale jistější nájezd a rychlejší výjezd. Ale bude nejlepší, když si ty naše milované zatáčky, rychlé i pomalé, alespoň nakreslíme. Tak třeba nejdříve tu, na níž jezdec příliš nezíská, protože je pomalá, ale může ztratit, protože je to zatáčka. Typická reprezentantka pomalých zatáček je znázorněna na kresbě číslo 1. Když jsem takovou zatáčkou projížděl, jel jsem po stopě, kterou obkres-



Obr. 1.

tuje plná čára. Asi uprostřed rádiusu zatáčky jsem začal akcelarovat, pochopitelně že s citem, neboť stroj nebyl kolmo k vozovce ale skloněn pod určitým úhlem. Cím je motocykl více skloněn k vozovce, tím jemnější musí být akcelerace, neboť stroj je náchylný ke smyku. Po čárkované značené „lajně“ jsem projížděl zatáčkou tehdy, když po mé stopě jel pomalejší konkurent, kterého jsem chtěl předjet. Nájezd byl poněkud rychlejší, dostal jsem se asi ke středu vozovky, kde jsem téměř zbrzdil stroj prudce otočil doleva a za-



Obr. 2.

Obr. 3.

plno akceleroval. Mohl jsem si dovolit ostřejší akceleraci, protože můj motocykl byl kolmo k vozovce.

Poněkud složitější je již projíždění tak zvaných rychlých zatáček nebo v zatáčkovitých partiích tratí. U nich si musíme najít stopu, která je nejkratší a současně nejrychlejší. To spolu úzce souvisí. Podívejme se opět na nákres (č. 2). U této partie nesmíme zalehnout na správném nájezdu do prvního oblouku celé partie. Musím se dostat - třeba pomaleji - na vnější stranu první zatáčky (A) a ostatní si již „narovnáme“, to znamená zrychlují a zkračují je. Poslední oblouk partie čili výjezd, po němž následuje rovina, musí být nejrychlejší. Správné projetí rychlých na sebe navazujících oblouků je znázorněno plnou čarou. Odpovídá zásadě, kterou jezdcí vyjadřují slovy „jezdit z rohu do rohu“. Kdybych jel po stopě, značené přerušovanou čarou, byl bych rychlý v prvním oblouku, v ostatních pomalejší a v poslední zatáčce dokonce nejpomalejší. Tím bych značně ztratil i na rovině. Špatný nájezd bych mohl napravit ještě před druhým obloukem (B), abych se dostal do správné stopy, ale ztratil bych brzděním, akcelerací a navíc bych mohl způsobit určitou kolísání jezdců. I při průjezdu další partie zatáček (kresba číslo 3) musím pamatovat na její koncovku, kde je téměř nezatáčková levá zatáčka. Po projetí první zatáčky (C) musím další najíždět tak, aby mi výjezd dovolil správně najet do posledního oblouku, po němž následuje rovinka. V místě, kde je číslice 1, povolna akceleruji a v závěrečném oblouku je stroj již téměř naplno vytočen. Tato „lajna“ je vyznačena plnou čarou. Přerušovaná čára označuje stopu, po níž bych byl velmi špatně najížděl do posledního oblouku neboť bych byl na levé straně vozovky.

Když nebude zatáčka zobrazená na posledním náčrtku, klopená na druhou stranu, budu jí projíždět tak, jak ukazuje plná čára s tím, že v místě označeném hvězdičkou bych začal postupně zrychlovat. Je-li však vozovka v této táhlé a rychlé zatáčce klopená na druhou stranu nebo má-li u nás obvyklý hřbet uprostřed, musím se za každou cenu dostat na její levou část, která je pro jízdu příznivě nakloněna a je bezpečná. Stopa potom vypadá tak, jak jí značí přerušovaná čára. Povede přibližně na středu vozovky, ale rozhodně na levé straně. Průjezd touto zatáčkou bude o ně-

co pomalejší a musím se vyvarovat vynešení na vnější stranu oblouku, kde bych musel předjet havárii podstatným snížením rychlosti.

TAKTIKA JÍZDY

U zkušených jezdců je velmi oblíben způsob jízdy, kterému se v naší sportovní řeči říká jízda v závěsu. Má svoje velké přednosti, ale lze ji uplatňovat pouze na rovinách nebo v rychlých zatáčkách. Jezdec, který se takto „veze“, jede při menším výkonu stroje stejně rychle jako jeho soupeř, jedoucí před ním. Aby však byl závěs účinný, musí se předním kolem téměř dotýkat zadního kola soupeřova motocyklu. To již vyžaduje určitou zkušenost i znalost soupeře. Je to do jisté míry hazard, neboť stačí, aby vpředu jedoucí jezdec například nečekaně ubral plyn nebo byl postižen závadou na stroji a těžká havárie obou jezdců je neodvratná. Proto se zkušenější sportovci uchylují k této taktice pouze tehdy, zkoumají-li slabiny svého soupeře, či chystají-li se k závěrečnému útoku nebo mají-li méně výkonný stroj. Jízdu v závěsu rozhodně nedoporučují začínajícím sportovcům.

Velmi často je jezdec odkázán na signalizaci, kterou mu jeho mechanik či kamarád podává zprávu o tom, co se děje na trati. Z černé tabule, na níž se bílou křídou zaznamenávají vteřiny, se jezdec musí dozvědět, kdo a s jakým časovým náskokem jede před ním a kdo a s jakou ztrátou jede za ním. Práce signalizátora začíná vlastně již při tréninku, při němž musí se stopkami v ruce zjišťovat rychlejší jezdce a pokud možno měl by také zjistit, proč a v kterých úsecích jsou soupeři rychlejší. Ukáže-li signalizátor svému jezdcovi před ním, neznamená to, že útok například na vedoucí pozici má být veden bezhlavě, bez ohledu na stroj a jezdecké schopnosti. Správný jezdec, opakuji správný jezdec nikdy nepřekročí maximum otáček motoru, protože tato nebalost by mohla skončit třeba i několik set metrů před cílem vážnou poruchou stroje. Dojíždění soupeřů musí být systematické, předem přesně prokalkulováno a musí odpovídat schopnostem jezdce i stroje. Pomalejší jezdec zase musí přísně respektovat pravidlo, které říká, že rychlejšího jezdce musím nechat předjet, nesmím mu v tom bránit, byť neúmyslně, a to nejen proto, že podobné počínání je nesportovní, ale navíc je i nebezpečné.

Každý jezdec a zvláště ten, který začíná, prožívá neúspěchy. Sport nás musí naučit umět vítězit a umět i prohrát. Ale neučí nás a nevede k zůfalství, naopak vyžaduje, aby si sportovec udělal z každého neúspěchu závěr a vzal si ponaučení. Snad si sportovci mnohdy ani neuvědomují, jak pečlivě a pozorně sleduje veřejnost výkony na trati a jejich chování v parkovišti i jednání s pořadatelci, ve veřejných místnostech jaký vztah mají k ostatním jezdcům jak vystupují při rozdělení cen jak pracují ve svém zaměstnání a vůbec jak žijí. Cílem naší organizace přece není vychovávat jen zdatné jezdce, ale i poctivé pracovníky a občany naší republiky. V tom nám pomáhá i náš krásný a mužný sport, který má tolik příznivců a nadšenců



Obr. 4.