

TAK JEZDIL STANLEY WOODS.

(f) Závodů na silničních okruzích vyžadují při rychlostech, které se na nich dosahují, nejen rychlé stroje, ale i dobrá a zkušená jezdecka. Proto se v nich nepovoluje účast nováčkům anebo ještě nedostatečně osvědčeným jezdcům, i když by si při své odvaze a sportovním nadšení jistě na ně »troufli«. Ale všechno má čas a své předpoklady. Žádný z našich, ani zahraničních mistrů řídítek se nedostal k úspěchu přes noc. Potřeboval k tomu léta praxe a zkušenosti, vytrvalosti a učení. A mezi nejlepší se vypracovali jenom ti, kteří byli nejvytrvalejší, nejdisciplinovanější, ti, které neodradily, nýbrž spíše zocelily a pobídly začáteční neúspěchy a zklamání, ti, kteří před závody a hlavně v nich dovedli své počínání podříditi kontrole chladného rozumu. A právě tento klid a rozvaha v nejkritičtějších momentech, které rozhodují nejen o úspěchu, ale často i o životě závodníka, se získávají jen dlouholetou závodní činností. A jenom takoví závodníci jsou spolehlivou zárukou, že dokončí závod bez zranění sebe a havarie stroje. Teprve potom plní závody svůj hlavní cíl — být praktickou zkušebnou výrobou. Z rozbitého stroje se toho konstrukce a výroba mnoho nedoví.

»Od první vteřiny po odstartování jde moje »mašinka« jako hodinky. Dodržuji přesně hranici 7.200 otáček v nižších převodech a 7.400 na přímý záběr, jak jsem si stanovil před závodem. S výjimkou menšího smyku, přivoděného trochu voňejším tlumičem, probíhá začátek závodu uspokojivě až do chvíle, kdy přijíždím k svým časoměřicím, ukazujícím palcem dolů. To znamená, že jsem se trochu opozdil za Jimmy Guthriem. Okamžitě následuje pokus o otevření to o něco víc, ale opatrnost ihned zvíťazí, nebo lépe řečeno, zvíťazí jako vždycky. Nedomolím, aby při měnění rychlosti v kopcích překročily otáčky hranici 7500. Na sjezdech šetřím stroj a v zatáčkách jej vedu měkce a opatrně. Už proto, že celé tři dny před závodem jsem jej neprohнал opravdovou závodní rychlostí.

Je nádherný den. Člověk si nedovede představit ideálnější podmí-

ky k závodu. Na vrcholcích okolních kopců jsou rozvěšeny jen lehounké závoje mlh. Jaký požitek mít pod sebou stroj, o němž je člověk přesvědčen, že nemůže v závodě selhat, bude-li s ním zacházet, jak náleží. A již se přibližuje konec prvního kola. Položen na nádrž, míhnu se kolem depot, takže jen letmo zahlédnu svůj box. Není to také teď důležité. Na něj soustředím pozornost až v okamžiku, kdy budu muset tankovat. Všechny potřebné informace dostanu ve stanici číslo 2, umístěné několik set metrů za depôt. Ale zpráva, která mne zde čeká, není nijak příjemná. Na tabuli se objevuje patnáctka, znamenající, že stanice č. 1, umístěná u Sulby, telefonovala přesný čas první poloviny prvního kola a ten říká, že jsme o 15 vteřin pomalejší, než jezdec v čele závodu. Je to zpráva překvapující. Nedávám se jí však vyvést z klidu. Teprve na Bray Hillu si

Právě tak rychle jako se motocykl stává stále přístupnějším vozidlem širokých mas, rostou i řady mladých sportovních nadšenců. Než však někteří z nich dospějí k účasti na velkých zkouškách spolehlivosti a závoděch na rychlostních okruzích, musí si prodělat svůj křest i břimování v soutěžích a jízdách méně náročných, které jsou k prve uvedeným závodům nezbytnou přípravou. Vedle této praxe jim budou vydatným pomocníkem rady a zkušenosti osvědčených závodníků, kteří je budou v jednotlivých odbočkách školit a zdokonalovat i urychlovat jejich vývoj. Pro širší a všestrannější poučení budeme v našich listech postupně uveřejňovat různé poznatky a zkušenosti úspěšných závodníků našich i cizích. Tím umožníme mladým vyznavačům motorového sportu a hlubší vniknutí do základních předpokladů úspěchů v závodech.

V dnešním článku vás seznámíme částečně s taktikou a technikou jízdy desetinásobného vítěze nejtěžšího závodu na světě, anglické TT, Stanleje Woodse, a to z jeho vlastního líčení jednoho takového závodu. Na světě bylo a je málo jezdců Woodsova formátu, kteří by v sobě spojovali tolik jezdeckého umění, tolik prozíravosti a taktiky, tak velkou znalost stroje a tolik opravdu sportovní sebekázně.

však plně uvědomují, že 15 vteřin zpoždění v polovině kola je přece jen trochu mnoho. Krotím však svá pokušení útěchou, že mám v rezervě potřebné »reservní« otáčky, které v závěru postačí i na Guthrieho náskok. Jedu tedy dále podle plánu. Dodržuji stanovený počet otáček motoru (jenom zatáčky беру trochu »držeji«), až do chvíle, kdy mijím opět stanici č. 1. Tabule mi hlásí čas za celé první kolo. Jsem stále druhý — to je dobré, ale se zpožděním 28 vteřin! Jako když do mne hrom uhoří. Z překvapení otočím podvědomě rukou a několik kilometrů to pustím opravdu naplno.

Je podivuhodné, kolik času k přemýšlení má člověk i tehdy, když to »štípe« průměrem 134 kilometrů v hodině na tak těžkém okruhu, jaký představuje trať anglické TT. Ubírám opatrně plyn a rozhodují se získávat drahocenné vteřiny krajním využíváním jezdecké techniky.



Na startu Tourist Trophy: v popředí Fleischmann (DKW).

V jedné z četných zatáček těžkého okruhu Tourist Trophy.

Vyšplhám se co nejrychleji do kopce a pouštím to dolů k Douglasu. Ale tam mne čeká ještě horší zvěst — ztratil jsem dalších 9 vteřin — a jsem tedy v půl druhém kole o 37 vteřin zpět za vedoucím jezdcem. Takhle to tedy dál nejde. Musím zvýšit počet otáček v nižších převodech na 7400 a v průměrném záběru na 7.700. Mašince to zřejmě vyhovuje a po »extraturách« v nižších převodech táhne na přímý záběr lépe. Dojždím ke stanici č. 1 a zjišťuji — čert ví, jak je to možné — že jsem se opozdil o dalších 10 vteřin. To znamená, že po ujetí dvou kol jsem o 47 vteřin zpět. V zatáčkách u Ramsaye jsem po prvé zdržen pomalejšími jezdci. Ztrácím drahocenné vteřiny, které se mi zdají být minutami. Totéž se opakuje na dalším stoupání. Dostávám se však co nejrychleji vpřed, otvírám rychle uzávěry nádrže a současně brzdím tak, abych zastavil přesně u svého boxu. Benzin a olej tekou do nádrže. Odstrkují se několikrát nohou a již jsem zase v plném tempu na trati.

Letmý pohled na tabuli stanice č. 2 mi říká, že Guthrie nezvětšuje již svůj náskok. Naopak, získal jsem 2 vteřiny a jsem za ním teď 45 vteřin. Opět přichází obávaný Bray Hill, ale tentokrát je mi lehčeji u srdce. Dále do Sulby, kde dostávám nové informace. Prokláté — o dalších 7 vteřin pomalejší. To znamená, že po ujetí tří kol jsem o 52 vteřin zpět!

Vzhůru na Ramsay, Bungalow, Windy Corner... 33. zatáčku беру s matematickou přesností, uvědomuje si, že musím být v každé zatáčce každého zbývajících kola o něco rychlejší... tribuny s vlnícími prapory. A ta radost! Získal jsem 5 vteřin. Přichází Sulby — zase 7 cených vteřin! Ale stále ještě zpět o 42 vteřin a do konce závodu zbývají již jenom tři kola. Když dojždím do Sulby, mám již v hlavě vše srovnáno: získal jsem 7 vteřin v polovině kola, 12 vteřin v celém kole. Musím však získat 14 vteřin! Věřím, že je získám v nespočetných zatáčkách okruhu, aniž bych stupňoval svou rychlost do nebezpečné krajnosti. Určitě je získám! — umiňuji si, uklidňuje se tím zároveň. Rozhoduje se proto šetřit ještě chvíli stroj. Opět tribuny. Vzrůst napětí je zřetelně patrný. Nemohu se již dočkat svého znamení. Konečně. Můj optimismus byl oprávněný. Získal jsem dalších 7 vteřin.

U Sulby to však již nevypadá tak příznivě. Jsem stále ještě zpět o 29 vteřin. Znovu Ramsay a výstup na Snaefall. Motor běží stále lépe. Diváci se mi snaží dát najevo, že moje postavení je lepší. U Craigny-Baa les mávajících rukou. Prochvívá mnou divoká radost z toho, že moje úsilí je oceňováno.

Letmý pohled do nádrže u Glencrutchery. Vše v pořádku. Raději být druhý, než »zůstat pro nedostatek pohonných hmot stát někde v kop-



Stanley Woods.

cích«, jak se mi to stalo v roce 1934 v posledním kole na stroji Husquarna.

A zde je moje další znamení: získal jsem nových 8 vteřin. Zpoždění se tedy zmenšilo již na 21 vteřin. To bylo v Sulby. S Bray dolů jsem měl na tachometru 176 km/hod. Dalšími 8 drahocennými vteřinami v můj prospěch se snížil Guthrieho náskok na 13 vteřin. Získám-li ve zbývajících dvou kolech dvakrát po 8 vteřinách, znamená to 16 vteřin. A ty by znamenaly vítězství náskokem 3 vteřin! — Ale to je jenom theoretické kalkulovali. Vždyt jednou musí můj soupeř zpozorovat mé nezadržitelné přibližování. A Joe Graig, jeho »hlídač«, bude jistě Jimmymu signalizovat, aby rychle připřáhl koně, které si nechal v rezervě. Ne, 3 vteřiny je příliš malý, příliš riskantní rozdíl. Musím dostat ze stroje víc. Ručička otáčkoměru ukazuje na 7.700. Na úpatí hor u Crosby je již na 7900 otáčkách — 185,6 km/hod. Přes Crosby klesá na 7700. Bojím se o motor a proto soustřeďuji pozornost na místa, v nichž musím brzdit. S ohledem na stupňovanou rychlost musím brzdy uvádět v činnost dřív. Vidím, že fungují spolehlivě.

Nahoru na Glen Helen a Creg Willeys dvojkou, trojkou a pak zase dolů. Pozor na 13. mílník! Zatáčka — další zatáčky — hodně cvičení — Kirk Michael — Birkins Corner — Ballaugh-Sulby — a konečně poslední signál. Ale to je signál! Na místo očekávaných 13 vteřin jsem zpět o 26 vteřin! Nemohu to pochopit. Co měl Guthrie v rezervě? Situace vypadá beznadějně. Ale místo, obych kapituloval, přitiskují se ještě více k nádrži — na konci rovinek vidím ručičku vždy na 8000 otáčkách. 189 km/hod. Ramsay a po něm kopce. Nesmím již promarnit ani setinku vteřiny. Motor jde stále lépe.

Všude na trati lidé mávají a na-

dšené mne povzbuzují. Bungalow-Windy-Graig-ny-Baa. 192 km/hod. Nahoru do Brandishe počet otáček motoru ještě stoupá. A před Brandischem brzdit, brzdit. Tempo na okamžik klesá. A hned zase dvojku — trojku — čtyřku — plný plyn a znovu na brzdy — trojka — dvojka — znovu plný plyn dalších několik kilometrů. Urvát každý zlomek vteřiny, kde se jen dá. Ale přitom ani na okamžik nepustit se zřetele nezbytnou opatrnost!

Nadšeně mávající a volající davy mne vzrušují — nesmím však rozptylovat svou pozornost — nesmím se usmívat — na to je dost času až po vítězném závodu.

Bohužel, můj poslední signál nevypadal nijak na to, že bych měl být tentokrát vítězem. Sign Post-Betstead - The Nook - Governors Bridge — cílová rovinka — šachovnicový praporek — konec závodu! Zavírám plyn, vyhazují rychlost a nechávám stroj dojet. Moji italské přátelé běží za mnou od depot. Mávají — nadšeně volají — objímají mne — gratulují. K čemu? Za to, že jsem dobrý druhý? Za to, že jsem vydal ze stroje a ze sebe vše, obych obstál co nejčestněji? Nechápu. Náhle mi něko, zajíkáje se nadšením, křičí do ucha: »Chlapče, to byl výkon! To byl finiš! Trh si ho o čtyř vteřiny.«

To byl nejinapínavější závod mé kariéry a nejsilnější zážitek mého života.

Přípravy k závodům

(Z) Úspěch v závodech závisí často nejen na dovednosti jezdce, ale i na tom, jak se připraví na podmínky závodu, jak si osvojí ustanovení propozic a podobně. Zvláště velký význam má příprava na závody mužstev, v nichž vítězství přináší jen společně úsilí všech.

Na nedávném tradičním motocrossu o putovní cenu V. P. Čkalova zvítězilo mužstvo Leteckých branných sil. Letci projeli již dávno před závodem několikrát trať a bezvadně se naučili znát terén. Pro případ havarie stroje byli pojištěni vlečnými lany, jejichž sejmutí a připevnění k druhému stroji netrvalo víc jak 40 vt.

Podle pravidel crossu se stanovení času řídí časem posledního jezdce. Toto pravidlo si dobře osvojilo mužstvo VVS (N. Sokolov, V. Novikov a V. Dobrov), kteří se přes obtížné úseky dostávali spojenými silami a do cíle přijeli téměř současně.

Byli však takoví závodníci, kteří se špatně seznámili s pravidly tohoto závodu mužstev. Tak na příklad motocyklista mužstva Moskevského branného okruhu P. Krasov se spolujezdcem A. Matjunim přijeli do cíle o 11 minut dřív než ostatní členové. Tím nejen že poškodili své mužstvo, ale nemohli ani pomoci ostatním členům teamu v případě, že by to potřebovali.

Z toho vyplývá, že vedoucí mužstev musí pečlivě seznámit podrobně svou skupinu s pravidly závodu.