

Vzpomínky na mistrovství...



Fr. Štastný s trenérem A. Vitvarem v rozhovoru na Velké ceně Československa

Asi před 14 lety došlo v malém domku v Benátkách nad Jizerou ke krátkému rozhovoru. Sotva dvacetiletý Franta ani nečekal, až přijde „jeho chvíle“ a nejspíše se ozval: „Mami!“ Maminka na Frantu samozřejmě pohlédla. „Mami!“ pokračoval syn již rozhodněji. „já budu závodit na motocyklu. Co tomu říkáš?“ „Jako bys mě neznal. Bránit ti nebudu. Ale to ti povídám, Františku, buď na sebe opatrný, ať si někde nenamlátíš!“

Takový byl asi úvod mé závodnické činnosti. K rozhovoru došlo někdy v roce 1946, v době, kdy jsem měl za sebou první černé jízdy na spodově třístapadesátce Jawa. Byl to motocykl s řadou předností, ale žel, také s malou maximální rychlostí. Začal jsem se ohlížet po jiném, který by bylo možno přetvořit také v závodní přístroj. Odněslo to třístapadesátka DKW, kterou jsem koupil v zimě v r. 1946. Pak jsem v duchu litoval ostatní jezdce, kteří ještě ani neřekli, že se na ně chystám. Na jaře nadešla má chvíle. Bratroví jsem vzal řidičský průkaz, abych měl alespoň nějaký a odjel do Nového Boru u České Lipy. Samozřejmě s vědomím, že domů se vrátím s batohem slávy a vavříny. Nevím, jak se to stalo, ale v závodě, který se tam konal, jsem jezdil čtvrtý. Byl jsem z toho celý pryč a začal jsem dokonce přemýšlet, jak to udělat, abych byl ještě rychlejší. Tam, kde jsem dosud jezdil čtyřkou, začal jsem řadit trojku. Soudě podle hluku motoru, bylo to opravdu rychlejší. Ale co se nestalo. Před zatáčkou, kterou jsem v tréninku i v závodě jezdil dvojkou, jsem zapomněl, že se stoupání mám zařazenou trojku, nikoli čtyřku jako v předcházejícím kole. Zařadil jsem dvakrát dolů a pustil spojku. Následovalo to, co muselo následovat. Zadní kolo se zablokovalo. Motocykl odskákal ze silnice. Ještě v sedle jsem rozházel laťkový plot. Ja jsem skončil za plotem, motocykl na nástupišti nádraží. Nezbylo nic jiného, než ho naložit na vlak, k němuž měl tak blízko a trans-

portovat domů. Sláva nebyla žádná. Zato modřin více. Těch jsem se v r. 1947 snad ani nezbavil. Strádivě jsem totiž padal buď v tréninku nebo v závodě. Známí se mi začali smát a škodolibě říkali, že motocykl není kolo. Musel jsem jim nakonec dát za pravdu. Motocykl není kolo a není ani možné na něm tak jezdit. Dosud jsem to tak dělal a víc jsem byl na zemi než v sedle. Vždycky jsem se někam přihnál, zakroutil s tím a buď jsem zatáčku z neznámých důvodů projel, nebo spadl.

Přes všechny neúspěchy jsem se rozhodl, že přesedlám na Nortona, mladíka ze 26. roku. Promiňte, téměř jsem zapomněl na to nejdůležitější. Abych na něj mohl přesedat, musel jsem jej koupit. Abych ho mohl koupit, musel jsem mít peníze. Ale kde je vzít? Zlatá máma. Uvalila na baráček hypotéku a to jen proto, aby mi umožnila provozovat motoristický sport.

Nortonu jsem spravil sířeva i kartery a začal znovu závodit. Nevím, nevím, ale štěstěna mne neměla ráda. Když jsem dojel pátý, byly jenom čtyři ceny. Přistě jsem se snažil ještě víc, skončil jsem na čtvrtém místě, ale ceny byly jen tři. V roce 1948 jsem absolvoval řadu silničních závodů, ale žádný jsem nedokončil v ceně. Až v posledním závodě jsem se do jedné střelil. Bylo to v Rumburku, kde se jezdila plochá dráha. Prosim vás, nesmějte se, je to opravdu tak: Jezdil jsem silniční závod, chtěl jsem být silničním jezdcem, ale první trofej ze závodu, kterou mám, je z ploché dráhy. Tehdy mě utěšovalo pouze to, že jsem jel na silničním Nortonu.

V dalších letech jsem také občas dojel v ceně, dokonce někdy i vyhrál a v r. 1952 jsem dokonce desetkrát zvítězil. Z tohoto roku si nejvíce cením svého sedmého místa na Velké ceně Československa. Zvítězil tehdy Vitvar před Gustou Havlem.

Mohl bych vzpomínat na mnohé trampoty z doby svých začátků. Ale musím se přenést přes rádku let až do loňského roku a povídat o svých zážitcích ze závodů, počítaných do mistrovství světa. K tomu, co bylo, bych chtěl říci ještě pár slov. Stejně tak jako řada ostatních jezdců, tak i já jsem u motoristického sportu vydržel jenom proto, že jsem ho měl a mám rád. Moje podmínky byly velmi špatné. Jezdil jsem z milosrdenství jiných. Drogista Kyselá mi míchal různé pohonné směsi, kamarádi mi pomáhali a půjčovali různé součástky, díly a oblečení, a abych mohl jet, musel jsem vždy najít nějakého mecenáše. Takové starosti svazarmovští jezdci neznají.

Jsme v roce 1960. Přípravuji se na start prvního mistrovského závodu. Je jim Velká cena Francie. Trémou netrpím, ale v zátylku mě tlačí to, čemu se říká odpovědnost. Doma čekají na výsledek, říkám si, v továrně i mechanici dělali, co mohli. Nevydrželi-li motocykl do konce závodu, bude se zase uvažovat o účelnosti obesílat mistrovské závody. Kolem známé obličeje zahraničních jezdců. Celou zimu jezdili mimo evropský kontinent. Jsou rozježdění. To bude mela. Jen si hlídat start, aby špička příliš neujela. Pak se těžko dohání. S technikem Jirkou Širotkem jsme se dohodli, že pojedou na třetí místo. To znamená dobrý start, držet se, kalkulovat motocyklem a dojet podle plánu. Rychle si vzpomínám, udělal-li jsem všechno, aby

start byl úspěšný. Zdá se, že ano. Svědomitě jsem trénoval. Navíc jsem s Volgou ujel na trati 30 kol (jedno kolo měří 8 km). V jednom kole je 52 zatáček – to je dost. V tréninku jsem měl dobré časy; Surtees i Hocking na MV Agustách o tom vědí. Raději jsem se jim v tréninku vyhýbal, abych nepodlehł pokušení závodit a neprovedl nějakou nerozváženost. Musím být třetí – to je úkol! Start dopadl podle plánu. Jedu třetí. Vpředu Surtees a Hocking. Doslova štvou motocykly. Na tom by se dalo vydělat – kalkulují, ale nezrychlují. Hocking se dopouští chyby. V jedné zatáčce shazuje Surtees. Ined pokračují v jízdě. Dojždím Hockinga, ale ani se nesnažím ho předjet. Nesmím riskovat. Musím dojet třetí! Ještě nejsem rozjetý od minulé sezóny, kdežto ostatní jezdci ani neprestali závodit. Surtees zastavuje v depu. Mění svíčky. Jsem druhý. Surtees útočí. Z depa mi signalizují: Surtees na tebe nájždí v jednom kole 8–9 vt. Rychle počítám: nemůže mne dojet. Nesmí mne znerovznit, vyprovokovat k chybě. Motor pracuje jako hodiny. Jsem asi 15 vteřin za Hockingem. Dostávám chuť na jeho vedoucí místo. Stačí 4 vteřiny na jedno kolo, jen 4 vteřiny... Je to lákavé a reálné. Nebudu muset jet bez ohledu na motocykl a přesto mohu být o 4 vteřiny rychlejší. Zrychlují. Na serpentíně 18 zatáček dojždím 4 jezdce jedoucích o kolo zpět. Zdržují mne. Zpráva z depa: Hocking byl o 4 vteřiny rychlejší. Tak místo abych získal, ztratil jsem. Co není, může být. Chci se pustit do Hockingova stíhání. V tom si vzpomínám na loňský Hockenheim. Tam mne také Hocking tak trochu vyprovokoval. Začal jsem ho prohánět. Jel jsem tehdy na maximum a u praveho válce se zadřel píst. Nechávám proto Hockinga Hockingem a cílem projíždím na druhém místě. Za mnou skončil Surtees.

Dalším závodem mistrovství světa, jehož se zúčastňuji s třístapadesátkou Jawa, je Velká cena Holandska. Vede Surtees. S Hockingem bojujeme o druhé místo. Je to nádherný souboj. Co chvíli se předjíždíme. Právě jedeme po dvoukilometrové rovině. Je silný boční vítr. Právý válec se špatně chladí. Zadržím se. Musím zpomalit. Škoda. Ale nic není ztraceno. Jsem třetí a před čtvrtým jezdcem, kterým je Bob Anderson, mám 30vteřinový náskok. Setřím stroj, jak mohu. Casový zisk si udržuji. Ale nejede se mi dobře. Z oddechu odkapává olej, který maže zadní kolo. Chvillemi si připadám jako na ledě. Jen vydržet. Zbývají ještě dvě kola. Čtyři body



Typická ukázka klasického stylu

do mistrovství jsou na dosah, ale motor se zadirá. Je bez oleje, který odkapal z oddechů. Musím se vzdát.

Jedu na třetí závod. Koná se v Irsku. Nedělní úředním jezdím v Sachsenringu, pak Garantem až do Liverpoolu. Tam musí Garant zůstat. Nevejde se na loď. Zjistujeme další nepřijemnost. Nemáme objednané kabiny, to znamená, že nemáme kde spát. To zjišťujeme nejen my, ale i známý jezdec Perris. Odbíhá a vrací se s dekami. Pak mi zase deky bere a začíná přesvědčovat, že si musím lehnout na jeho lůžko. Sám se stěsná s manželkou na druhé. Marně odporuji. Že zítra trénujeme oba, on i já. „To je pravda,“ souhlasí, „ale já tu trať znám. A ty ne. Je to těžká trať,“ dodává. Druhý den mu dávám za pravdu. Trať vede úvozem, je nepřehledná a těžko se pamatuje. Setrně jsem trénoval na závodních motocyklech a méně šetrně jezdil po trati na jakémsi vyšeptalém stroji, který mi půjčil náš zástupce. Na stromy a kůly a vůbec na všechno podél trati věším papírky, znamení pro brzdění a řazení. Pořadatelé je zase snímají. Rozhodující je, že v tréninku mám s třístapadesátkou třetí nejlepší čas. Podle toho také startuji a jedu. Ouvej, motocykl si ze mne začíná dělat legraci. Motor pracuje chvílemi na dva, pak na jeden nebo na žádný válec. Tahám za dráty, závada objevena. Rychle do depa. Blesková oprava a znovu na trať. Jsem třiatřicetý. Jedu, jak nejrychleji mohu. Co chvíli někoho předjedu. Ale špička je daleko. Co se dá dělat, sport je sport a sportovec má vždy podat vrcholný výkon. Blížím se k rychlé pravé zatáčce. Najíždím asi 170kilometrovou rychlostí. Následuje asi 300metrová rovinka a pak další pravá zatáčka. Ta je již ostřejší. Zalézám do „bedny“, pardon, do kapotáže. Každý metr za ní je dobrý. Znovu plný plyn. Blížím se k místu, kde již má být odbrzdění motocykl. A já jsem v plném tempu. Je zle! Jsem asi o 40 km rychlejší než kolik snese zatáčka. Na levé straně vysoká zeď a nějaký sloup ověšený pověstným pytle. Co teď? Hlavně klid. Rozvahu! Pokládám stroj do nejnemožnějšího úhlu. Proti všem zásadám brzdím a řadím dolů. Nic jiného nezbyvá. Čekám, kdy motocykl opustí zem. Drží se jí jako přilepený. Jsem na levé straně zatáčky. Ještě několik centimetrů a seznámím se s tvrdostí irských zdí a sloupů. Mozek pracuje naplno. Klid, klid. Žádný zbytečný



■ I jezdec musí mít výbušnost sprintera

pohyb, ani o desetinu milimetru více nebo méně plynu. Ze zatáčky vyrazím třetí kosmickou rychlostí. Jako bouře se přehybu kolem tří jezdců na Nortonech. V ústech mám sladko. Stovky metrů si, s prominutím, sprostě nadávám . . .

Tehdy jsem byl již devátý, ale motor námahu nevydržel. Musel jsem odstoupit.

Kolik práce, námahy a času stála příprava na závod. A pak porucha klikového mechanismu mne přinutila k odstoupení. Vzpomínám si, že ještě před startem tohoto závodu jsme museli nastavovat nádrž, aby pojmula pohonné hmoty na 160 mil. Posledním závodem je závod na italské Monze. Je to velmi rychlá trať. Čím rychlejší je trať, tím je i nervově náročnější. Dojíždím druhý.

Zážitků ze závodů domácích, zahraničních i mistrovských je mnoho. Jako každý člověk, mohl bych i já vyprávět o svém oblíbeném sportu hezky dlouho. Prozatím jsem mluvil o sportovcích a traťích, a nemluvil o lidech, o nichž se sice nepíše, ale kteří jsou v odborných kruzích dobře známi a jejichž práce se pečlivě hodnotí. Jsou to konstruktéři, mechanici a technici, tedy lidé, jejichž hlavy a ruce ovlivňují, nebojím se říci, že také rozhodují, o závodnickově umístění. Konstruktéři Jan Křivka, Jiří Širotek, mechanici Ledbeda, Pazourek, Posa, Hanus a další dovedou nespát a pracovat na motocyklu. Raduji se se mnou z každého úspěchu, a sebemenší závada jim dovede vzít spánek a chuť k jídlu. Jejich práce snad nikdy nekončí. Po odstartování jsou připraveni v depu s touhou, aby jejich zároku nebylo potřeba, signalisují o situaci na trati a ještě drží palce. V této jejich poslední činnosti jim vydatně pomáhá manželka a rodinní příslušníci. Zvláště pro manželku je každý závod důkladnou prověrkou nervové soustavy. Prožívá se mnou všechny boje a ač se snaží tvářit klidně, mávnutí šachovnického praporku doprovází oddechnutím.

Začátky sportovců mé jezdecké generace nelze srovnávat s podmínkami, jež má mládež dnes. To je fakt, který vynikne tím více, srovnáte-li první odstavec mých vzpomínek s dnešní skutečností a činností automotoklubu Svazarmu. Ano vím, že není dostatek strojů pro silniční závody. Jistě se tato situace zlepší. Ale mládež, kteří se tomuto sportu věnují, by měli využívat každé příležitosti k získání nových poznatků. Netrénují-li právě a na trati jsou jiní jezdci, měli by sledovat v nejtěžších úsecích jejich jízd a učit se tak od nich, nebo z jejich chyb.

To dělá každý jezdec, který má v sobě kus zdravé ctižádosti.

Podle vyprávování napsal M. EBR

Na mokru opatrně, ale rychle. I to je možné

Jiný sklon stroje si může jezdec dovolit na suché vozovce

