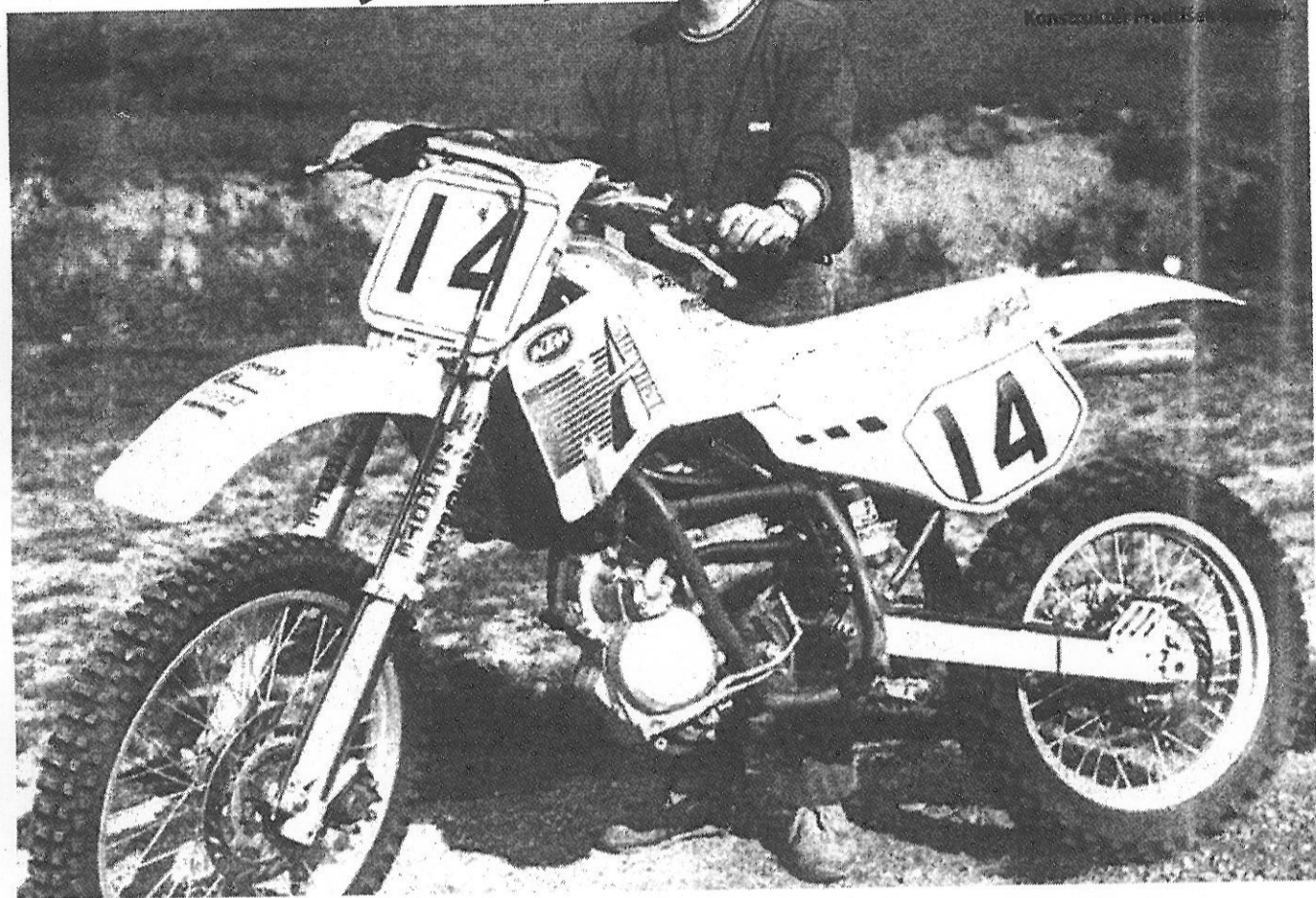


Jindy by se stal milionářem



Občas se při čtení zahraničních článků přichytím při závistivých myšlenkách, kolik třeba ve Velké Británii nebo Itálii žilo geniálních vynálezců a konstruktérů. Pak si ale uvědomím, že jsme tady u nás byli přinejmenším stejně úspěšní.

Dochází mi to například při pohledu na motocyklové vynálezy olomouckého konstruktéra Františka Krňávky. O něm jsem chtěl psát už mnohokrát, ale 31. 12. 2004 nečekaně zemřel a bylo pozdě, protože jsem se ho už na jeho práci nemohl zeptat. Nedávno jsem nahlížel na nějakou internetovou diskusi a mezi jinými tam našel názor, že ty jeho vzduchové tlumiče byly vlastně k ničemu.

Pamatuji si to však docela jinak! V první polovině sedmdesátých let, stejně jako předtím i potom, byly vlastnosti podvozku důležitější než cokoli jiného, což v motokrosu platilo obzvláště. Teprve o mnoho let později se konstruktéři tlumičů s jízdními vlastnostmi vypořádali, a tak dnes nejsou neobvyklé daleké lety na motorce či dokonce náročné freestyleové triky. Tenkrát by to vůbec nešlo, ani zdvihy motokrosových strojů ještě nebyly na takové úrovni. Ti, co se dostali ke zdroji, zkoušeli zahraniční tlumiče, ostatní se museli spokojit s tím, co bylo k sehnání doma. A najednou, skoro jako z nebe, spadly vzdu-

chové tlumiče a přední vidlice zvané „krňávky“. Jízdní vlastnosti motocyklů ČZ se zlepšily, dokonce si myslím, že tyhle tlumiče významným způsobem pomohly k československému vítězství na Motokrosu národů 1975. Rázem byl překonán výkonnostní deficit našich motocyklů. Jasně že se vývoj nezastavil, také materiály se časem vylepšovaly, jenže tehle vynález vymyslel ve své době František Krňávek doslova na kolenech. Na vzduchové tlumiče se v dalších letech pomalu zapomínalo a také o jejich konstruktérovi se moc často nemluvalo.

Za Františkem Krňávkem

Františka Krňávka se na jeho nápady už dnes nezeptáme, ale pořád je možné zajít za jeho spolupracovníkem a kolegou z bývalé Dukly Olomouc panem Jaroslavem Doležalem. A tak jsme se vypravili do Ledče nad Sázavou a zeptali se ho, jak to se vznikem slavných vzduchových tlumičů vlastně bylo.

Pro začátek nám prosím prozradte, jak jste se s Františkem vlastně poznali?

Byli jsme spolu v Dukle Olomouci.

On byl asi o tři roky starší, byl už po vojně, když jsem narukoval. Dělal před válkou v Uničovských strojírnách a také v Uničově bydlel.

Byl jste od začátku u toho. Jak k tomu došlo, že se vrhnu na vynalézání?

Franta neustále něco vymýšlel. Když jsem přišel do Dukly, Franta měl se svým starším bráchou neustále nějaké nápady a pořád něco na motocyklech vylepšovali. Pro nás to nebylo až tak zajímavé, protože jsme si mysleli, že naše motorky jsou prostě super a že s nimi není potřeba něco dalšího dělat. Ale Franta stále počítal neskutečné věci. Třeba dokázal spočítat sklon řídky, jak působí síly z přední vidlice, aby byla námaha rukou co nejmenší.

Tenkrát byly největší slabinou terénních motocyklů tlumiče...

Franta nejprve tlumiče plnil hydraulickým olejem, potom, protože dělal v Uničově u rypadel a měl k tomu blízko, je začal plnit sovětskou leteckou hydraulickou

kapalinou, která tolik neměnila viskozitu. To byl první poznatek. Tlumiče se plnily vzduchem, ale později je vyzkoušel raději plnit dusíkem. Šlo o laborování, vyrobila se třeba z hasičáku bomba, z níž se přepouštěl do tlumičů dusík. Jenže i dusík po čtyřicetiminutové rozjíždce nabýval, a tak Franta zase vymyslel ventil, kterým si přebytek tlaku od foukl. Protože jinak tlumiče ztráceli účinnost.

Kde tyhle jeho pokusy vlastně vznikaly, přímo v Dukle?

Vše se vyrábělo různě po strojírnách v okolí, kde měl Franta známé a kamarády, protože v Dukle se nic takového dělat nedalo. Kde měli možnost tvrdochromování například, Franta tím, že dělal rypadla, nikdy netěsnil gufery. My jsme vždycky těsnili speciálními manžetami, které byly na pístnicích různých hydraulických strojů, protože ty vydržely daleko víc a tolik se nezahřívaly. On byl v tomto směru opravdu génius a strávil u toho strašně času, doslova tím žil.

Když se ukázalo, že tlumiče fungují, jak vývoj pokračoval?

Strávil asi půl roku ve strakonické fabrice. Říkalo se, že je budou patentovat, ale pak od toho upustili, že by je to stálo moc peněz. Nějakou dobu s nimi jezdili i cizinci, a firmy jako například Öhlins nezůstaly pozadu a vývoj šel dál. Oni to sice začali dělat doplněné pružinami, ale princip byl stále stejný.

Když jsem zaslechl, že za tenhle převratný vynález od ČZ vlastně nic nedostal. Jak to bylo?

Nepídil jsem se po tom, ale vím, že mu zaplatili akorát výlohy, které s tím měl, a jinak nic.

Tlumiče a přední vidlice nebyly zdaleka jedinou věcí, kterou ve svém životě vynalezl, že?

Kdepak. Používal jsem všechno, co vynalezl. Nebyl jsem až takový špičkový talent, ale měl jsem motorku, ze které jsem mohl vždycky těžit. A všechno se dělalo ve spolupráci s Františkem. Například, zetka měla motor poměrně dlouhý, bylo to tam s těžištěm dost složité. Čím větší výkon, tím musel řetěz na rozetě překonávat větší páku, což omezovalo pérování. Dělal jsem menší rozety a na kyvnou vidlici se dávala taková kladka, aby páka nebyla tak velká. To jsou dneska samozřejmě věci, ale tehdy to tak ještě nebylo. Co on se s tím nalaboroval. Na mé motorce se vše zkušelo a pak jsme se domlouvali, co dál.

Pak samozřejmě klapy ve válci, vznikaly různé úpravy, protože jsem nechtěl, aby měla motorka velký výkon na špičce, ale spíš aby poslouchala. Měnili jsme zapalování. Fabrika začala dělat lehké zapalování na dvěstěpadesátky a na pětistovkách bylo pořád těžké zapalování. My jsme došli ke kompromisu, k zapalování z dvěstěpadesátky jsme přidělali na rotor kulatou mosaznou destičku, aby to bylo těžší, a u pultitru jsme zase vyhodili velký setrvák a dali tam zapalování z dvěstěpadesátky. Nevěřil byste, jak se na těch motocy-

klech nádherně jezdilo. Ono je něco jiného, když to dělá člověk sám pro sebe, nebo pro dva tři lidi kolem sebe, než když musela fabrika chrlit motocykly ve velkém, protože v té době na nich jezdila půlka světa. Oni na něco najeli a mydlili to furt pryč.

Byl takový rozkaz, že se toho nemá moc měnit, protože v Rusku chtěli, aby všechno zůstávalo stejné a beze změny...

Samozřejmě, protože západní poptávka ustávala a kompenzovalo se to obchodem s východem. Až v Rusku přešli ke KTM, začalo se uvažovat o změnách, ale už jsme neměli jezdce, protože zlatá generace odcházela a mladí jezdili na zahraničních značkách. V naší době se třeba pod válec dávala mezivložka z pertinaxu, aby se z válce nehřál klikový prostor, protože jakmile se ohřival, ztrácel se výkon. Měli jsme výhradně kulaté kliky, fabrika dělala hranaté. Franta byl úžasný, jenom těch výfuků, co jsme zkušeli na brzdě, dneska si nikdo něco podobného vůbec neumí představit, s čím vším se laborovalo.

Zdalo se mi, že se v té chvíli na Františka tak trochu zapomělo...

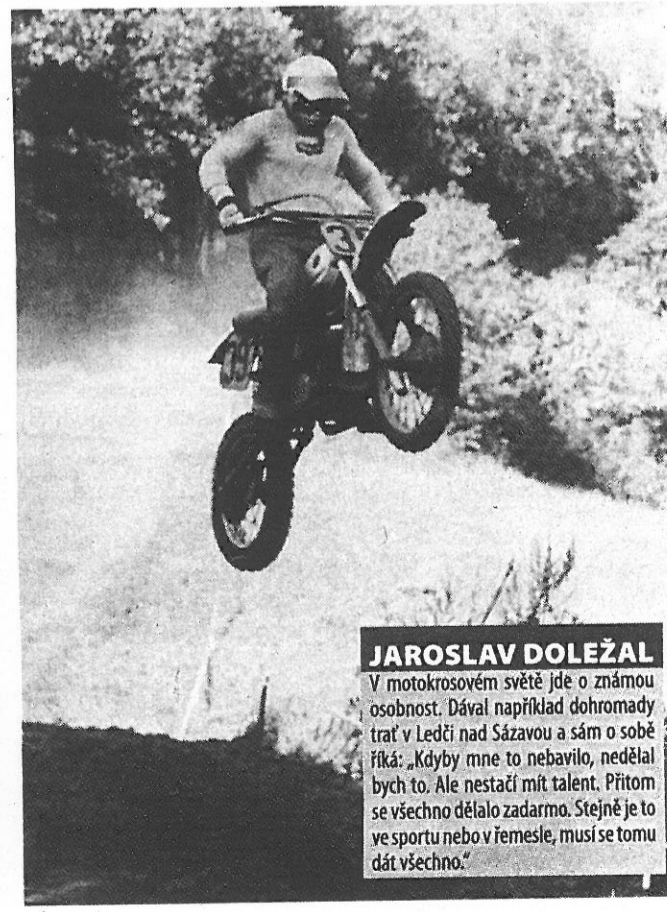
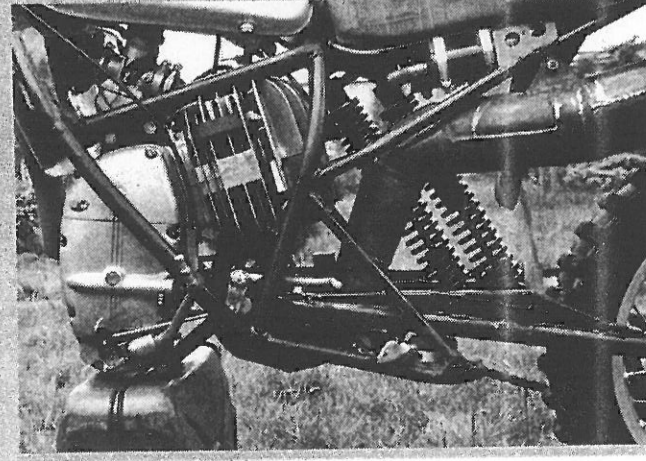
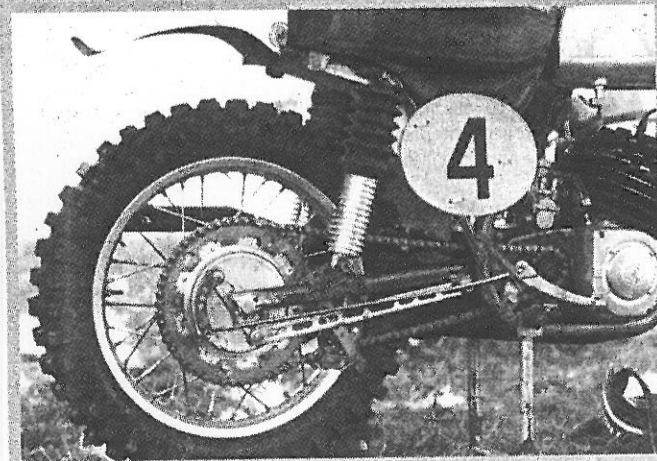
Úplně. Franta ale své zlepšovky nezastavil. Na své poslední motorce jsem měl dokonce tři tlumiče. Prostřední byl jen na tlumení, dvojitý, nahoru i dolů a s přídavnou nádobkou. Fungovalo to, když si dnes sednu na současnou motorku, myslím, že tahle fungovala lépe.

Místo uznání a milionů přišlo zapomnění...

Kdyby to bylo dnes, lidi by ho nosili na ramenou... S tím jeho vzduchovým pérováním později jezdily ještě buggyny, pak se podobné tlumiče dostaly do čtyřkolky a také na kola. Dneska je mají postavené malinko na jiném principu, ale Franta na tom také pracoval. Šlo o normální vývoj, on to dělal za pochodu, protože v té době ještě závodil. Ale později už se věnoval jenom vývoji.

Zpovídal Ivo Helikar, foto: RZ

Jelikož se dříve tratě nerovnaly buldozery a závody se jezdily na stejně rozbité trati, František neustále přemýšlel, jak udělat motorku, se kterou by se pohodlně závodilo. Své myšlenky okamžitě realizoval. Zkoušel a samozřejmě mockrát předělával a ani zklamáním, které mnohokrát přišlo, když se myšlenky v praxi neosvědčily, se nedal odradit. Jeho pracovitost a úsilí se nedá ani popsat, musel neustále něco vymýšlet, a to nejen u motorek, ale i v zaměstnání.



JAROSLAV DOLEŽAL

V motokrosovém světě jde o známou osobnost. Dával například dohromady trať v Ledči nad Sázavou a sám o sobě říká: „Kdyby mne to nebavilo, nedělal bych to. Ale nestačí mít talent. Přitom se všechno dělalo zadarmo. Stejně je to ve sportu nebo v řemesle, musí se tomu dát všechno.“