



Ivo Jakovljević kao 18-godišnji mladić u dobi kada se počeo baviti moto-sportom. U ono vrijeme do dobrog motocikla bilo je vrlo teško doći, no on je bio vozač talijanskog sportskog motocikla Parilla 175 cm³

Ako se tko razumije u motocikle, onda je to šjor Ivo: bivši je trkač i prvak, konstruirao je mjenjače za sportske motocikle, diplomirani je inženjer strojarstva, doktor prometnih znanosti i sudski vještak - njegove se riječi moraju slušati s poštovanjem

Doktor motociklizma

PIŠE: MIRO BARIĆ

Gospodina Ivu Jakovljevića, zatekli smo - a kako drugačije - nego na motociklu s kacigom na glavi. Baš kao i prije 45 godina. Ovaj simpatični i žustri "mladić" od 68 ljeta s osmijehom nas je dočekao na Vespi, usred šibenske prometne gužve. Jedva smo ga pratili na krivudavom putu prema Šubićevcu, gdje nam je najprije želio pokazati ljepote svog rodnog Šibenika.

U nevezanom razgovoru odgovara na sva pitanja na hrvatskom i diskutira s našim prijateljem Talijanom Florianom, velikim poznavateljem koparskog Tomosa, na izvrsnom talijanskom. Osim toga "šjor Ivo" perfektno govori još engleski, ruski i slovenski jezik. Vrlo je angažiran i danas, mobitel mu neprestano zvoni, no bilo mu je drago što smo došli i bar nakratko probudili neke stare uspomene.

Ovaj skroman čovjek vrlo širokog obrazovanja veliki je stručnjak i ljubitelj motocikala. Diplomirani inženjer strojarstva, doktor prometnih znanosti te stručni suradnik Fakulteta prometnih znanosti, glasoviti je stručnjak

za motocikle i sada se bavi sudskim vještačenjem.

U razgovoru vrlo često potencira temu sigurnosti motociklista u prometu, o kojoj je izdao i jednu simpatičnu brošuricu. Složili smo se o manjkavoj edukaciji mladih vozača, a naročito o opasnostima i nezgodama koje motocikliste i skuterase vrebaju na našim, ne baš najboljim, cestama. Očigledna je njegova

zabrinutost zbog čestih i teških prometnih nesreća, gdje su sudionici i najteži stradalnici upravo motociklisti.

Ne slaže se s represivnim mjerama koje se pokušavaju plasirati u novom Zakonu o prometu te komentira: "Takvim mjerama neće se postići ništa osim punjenja državnog proračuna. Takvim pristupom rješenja nema. Samo se edukacijom, izobrazbom mladih vozača te ograničavanjem snage vozila za neiskusne vozače može postići uspjeh. Nekim nultim promilima ni pošto.", govori nam stručnjak za promet.

U svom stanu pokazao nam je stručnu biblioteku i arhivu, te mnoštvo specijaliziranih i rijetkih knjiga o motociklima i motociklističkoj tehnici. Biblioteku još i danas nadopunjuje i arhivira. Dakako, pokazao nam je i svoju radionicu u rodnoj kući, gdje se jedva kreće od mnoštva dijelova motora i strojeva. Pokazao nam je i brojne dijelove trkaćih motora marke Tomos, u čijim je konstruiranju i sam sudjelovao. Također posjeduje i nekoliko oldtimera, od kojih je jedan originalan primjerak Moto Guzzija iz 1938. godine.

Brošura tehničko prometnog sadržaja za edukaciju mladih vozača motocikala. Napisao ju je upravo Ing Jakovljević



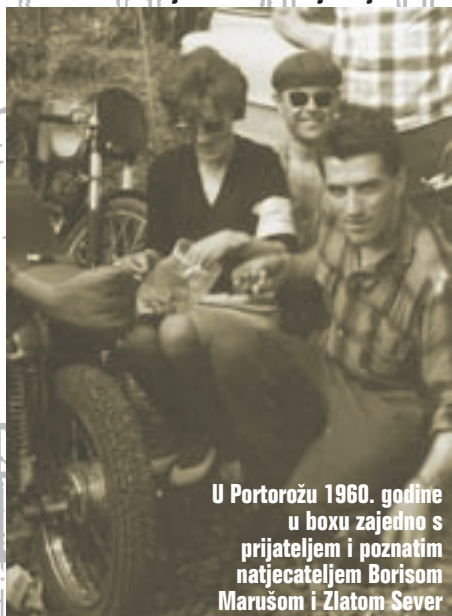
1961. godine Jakovljević slavi pobjedu u klasi 175 cm³ u Vinkovcima

Tomos D-5 kojeg je naš domaćin rekonstruirao i poboljšavao kao i već spominjani D-6 i D-7





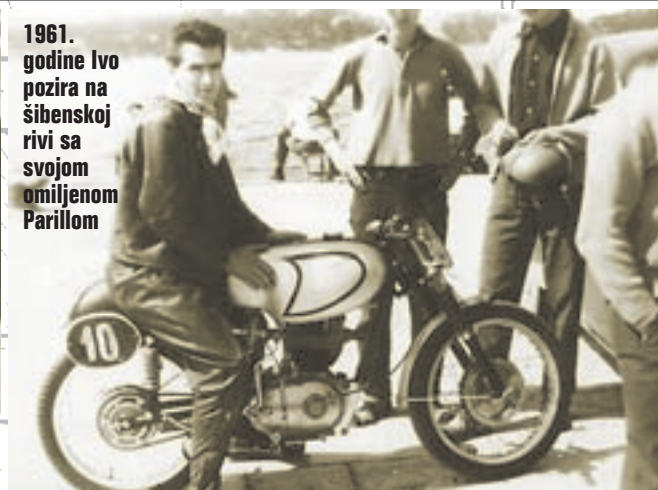
Modifikacija prednje kočnice s bubnja na disk. Klijesta su mehanička, a komanda putem sajle. U ono doba vrlo rijetko tehničko rješenje



U Portorožu 1960. godine u boxu zajedno s prijateljem i poznatim natjecateljem Borisom Marušićem i Zlatom Sever

Jakovljević je studirao strojarstvo u Zagrebu. Tu je upoznao svu "motociklističku elitu" onog vremena, a 1964. godine zaposlio se kao mladi inženjer u koparskom Tomosu. Kao mladić aktivno se bavio moto sportom, što mu je u kasnijem angažmanu u Tomosu dobro došlo kao dragocjeno iskustvo. U koparskoj su tvornici, jedinom proizvođaču motocikala u bivšoj Jugoslaviji, odmah uvidjeli njegove kvalitete i namijenili mu mjesto u razvojnom institutu, gdje je zajedno s timom stručnjaka radio na razvoju pojedinih proizvoda. Naročito je

1961. godine Ivo pozira na šibenskoj rivi sa svojom omiljenom Parillom



Ovaj "momak neobičnog stila" pokazuje na ovoj fotografiji, koja potječe iz njegove osobne arhive, da i u ono vrijeme utrke nisu bile šala, naročito zato jer je tehnologija guma bila daleko od današnje. I ne samo to: da ne bi "oduzimale" previše snage, gume su bile zaista skromnih dimenzija 2,00" i 2,25" (50 i 56 mm), a o površini trenja da i ne govorimo

bio angažiran oko konstrukcije mjenjača brzina, za koje je bio veliki stručnjak.

Između ostalog, pokazao nam je mnoštvo modifikacija koje su u ono vrijeme bile vrlo avangardne: disk kočnice na prednjem kotaču (1965. godine), spojke s oprugama bez vijaka i slično. No, najveći mu je uspjeh i najveće mu zasluge pripadaju za konstrukciju mjenjača brzina na trkaćim motociklima D-6 i D-7. Radi se o posebno konstruiranom mjenjaču (o kojemu smo već pisali) kojeg je osmislio i razvio upravo ing. Jakovljević, te nam po-

klonio i njegov originalan nacrt.

Puno je radio i kao logističar i stručni suradnik na natjecanjima, a bio je posebno zadužen za izračunavanje transmisijских prijenosa, kalkulacije protoka goriva, kompresijskih odnosa, kanala u cilindru, auspuha itd. Dakle, upravo onoga što je najvažnije za dvotaktne motore, zapravo za motore male zapremine, odnosno snage. To su izuzetno važne stvari, kod kojih se pogreškom u samo jednom parametru ruši cijeli sustav. Danas takve kalkulacije rade kompjuteri i telemetrija, čega tada nije bilo: tako je bio sposoban i inventivan, u Tomosu mu nisu bila otvorena baš sva vrata, te je često bio sputan u svojim idejama i izvedbama. Kako su se mogućnosti sužavale, Jakovljević se povukao i posvetio se prometnim znanostima.

Na kraju našeg kratkog razgovora "šjor Ivo" nas je odveo kod svojih prijatelja gdje je nakratko - čak i "pala pisma" s našim Floranom. Svaki od nas se je s bocom dobrog vina kao poklonom oprostio od Ive Jakovljevića, kojemu smo zahvalili na razgovoru i lijepim uspomena. ■

Tomosov trkaći motocikl D-7 na kojem je ing. Ivo Jakovljević konstruirao mjenjač sa sedam stupnjeva prijenosa



Prvak na Parilli

● U mladim godinama Ivo Jakovljević bavio se, za ono vrijeme, vrlo popularnim moto-sportom. Natjecao se u cestovnom motociklizmu, brzinskim utrkama u klasi do 175 kubičnih centimetara na talijanskom motociklu Parilla, kojeg je sam pripremao za natjecanja. Osvojio je i državno prvenstvo u istoj kategoriji. Kako je bio vičan talijanskom jeziku, mogao se konzultirati i razmjenjivati iskustva s Talijanima iz te tvrtke, tako da je sam sebi mogao biti mehaničar. Kao i mnogi drugi, "šlepao" je motor na zadnjem kotaču do udaljenih utrka, dok bi se na one bliže dovezao na motociklu s kojim se i natjecao. Dakako da to danas izgleda smiješno, no u to pionirsko doba to je bila učestala praksa. Moramo imati na umu da su to bila vrlo tmurna vremena najekstremnijeg komunizma u kojima se putovnica dobivala vrlo teško. Pri prelasku državne granice bili ste sumnjivo gledani i detaljno pretraživani od "brkatih" carinika koji nisu razumjeli što vi to nosite i kuda idete. Uglavnom, bili ste tretirani poput švercera ili državnih neprijatelja. Edukacija i informacije bile su svedene gotovo na nulu, a novine sportsko-motociklističkog ili tehničkog sadržaja niste mogli kupiti nigdje osim u inozemstvu. Kod nas je, u izdanju Vjesnika, nekoliko godina izlazio vrlo dobar časopis "Moto magazin", koji je kasnije ukinut. Ovo spominjemo iz razloga da lakše shvatite tadašnje prilike koje današnja generacija mladih teško može razumjeti.