

VELKÁ CENA ČSR MOTOCYKLŮ

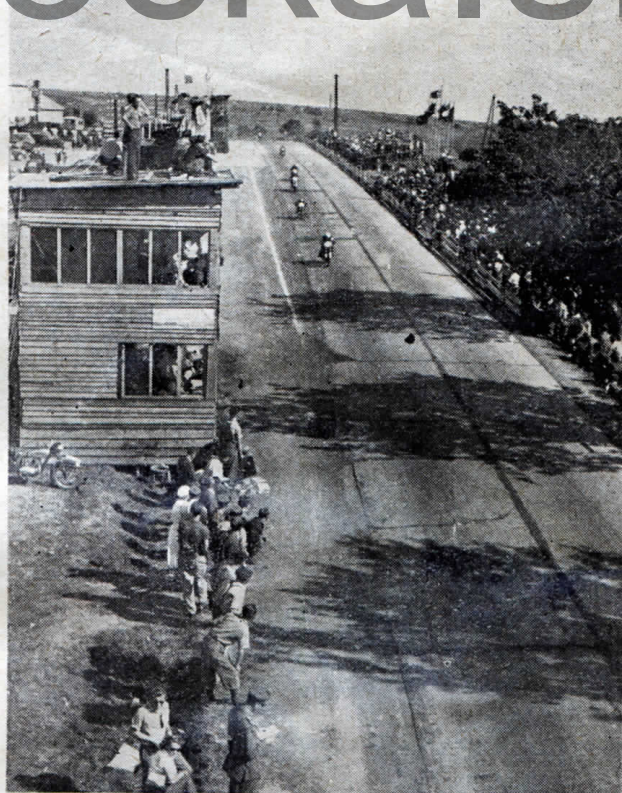
Historie letošního prvního ročníku Velké ceny Československa motocyklů, která se konala 16. září na známém automobilovém okruhu u Brna, zasluhuje si podrobného rozboru a zhodnocení, protože ne vše se dařilo dobře. Tyto zkušenosti musí být poučením jak pro všechny ostatní odbočky, tak i pro Ústředí. Původní termín tohoto největšího závodu byl stanoven na 6. května. Byly vykonány všechny přípravy a jel se dokonce první povinný training, když tu byli pořadatelé nuceni závod odložit na neurčito. Tím vznikla pořadatelstvu Autoklubu Brno značná ztráta hmotná i morální, kterou nebylo možno nahradit jinak, než novým uspořádáním závodu. Původní rozhodnutí znělo na datum 30. září, t. j. termín odřeknuté automobilové Velké ceny. Poněvadž ale na toto datum připadla celostátní vzpomínka umučených vězňů v brněnských Kounicových kolejích, snažili se pořadatelé získat termín 23. září. V Brně nebylo námitek a tak začaly přípravy. Než nebyl konec překvapením. Vyskytla se další překážka. Původní termín Velké ceny Prahy musel být přesunut z 16. září na 23. a Brno byla nabídnuta výměna termínů. Toto rozhodnutí, které oba pořadatelé akceptovali, znamenalo pro Brno opravdu šibeniční termín necelých 4 týdnů na zvládnutí

všech příprav největšího našeho motocyklového závodu. Pro Prahu pak stejně krátkou lhůtu na zajištění mezinárodní konkurence.

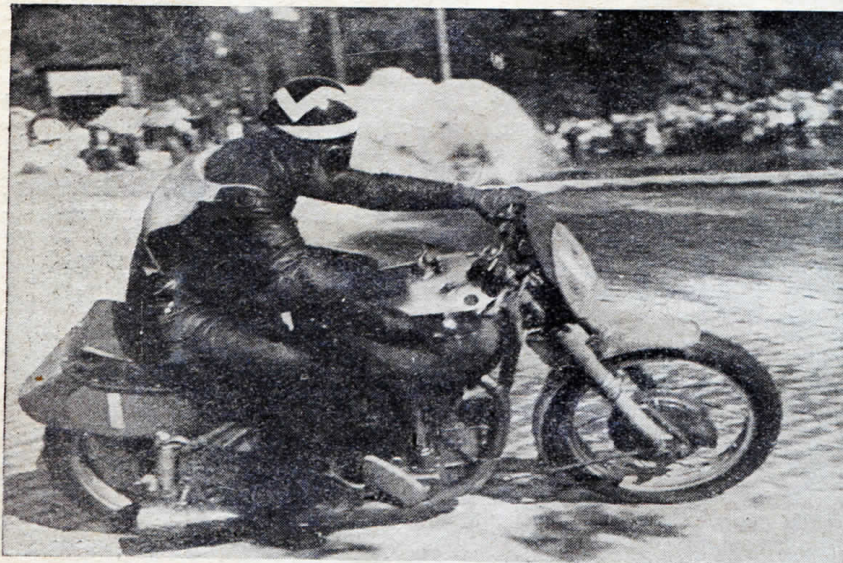
Po obtížném jednání se podařilo zajistit účast jezdců tří sousedních zemí Maďarska, NDR a Polska, což ovšem bylo rozhodnuto teprve dva dny před prvním trainingem. Proto nebylo ani možno toto dobré obsazení závodu účinně propagačně využít. V krátkosti příprav měl i pořádací klub v Brně řadu obtíží, počínaje tiskem a výletem plakátů a konče vypůjčením potřebné tribuny. K chvále Autoklubu Brno budiž řečeno, že veškeré technické přípravy byly skutečně do prvního dne trainingu dokončeny. Bylo upraveno od jara stojící depot, obě věže na startu, bylo smontováno a rozvezeno kolem trati 18 telefonních budek, byla instalována ochranná bariéra před hlavní tribunou a konečně byla dovezena a postavena také tribuna. Kolem trati bylo do nebezpečných míst rozmístěno na 1000 ochranných pytlů, 40 balíků dřevité vlny a řada ochranných deštěných bariér. Před ostrými zatáčkami byly instalovány orientační tabule ve vzdálenostech 300—200—100 m, nesoucí vždy přesnou a výraznou kresbu následující zatáčky, byly umístěny do tří nepřehlédných zatáček pomocné šipky a

proveden bíločerný nátěr zdí a plotů, stojících v čele ostrých zatáček. Bylo instalováno 30 telefonních stanic s příslušným označením tabulkami a provedeno opět již osvědčené spojení t. zv. mluvícím telefonem do telefon. ústředny, ředitel. kabiny, kabiny časoměřičů a k místnímu i státnímu rozhlasu. Novinkou bylo další takové spojení do depot, kam byly sdělovány z trati všechny zprávy o jezdcích, kteří zastavili pro poruchu, kteří měli pád nebo kteří potřebovali něco s trati sdělit svým mechanikům. Toto zařízení se velmi osvědčilo. Odpadlo běhání mechaniků, postrádajících své jezdce, do ředitelské věže. Každý obdržel přesné informace přímo v depot.

Místní rozhlas čítal na 200 silných tlampačů a byl bezvadně připraven a fungoval po oba dny trainingu. V den závodu se ovšem vyskytla celá řada závad, způsobených úmyslným a trestuhodným zásahem nezjištěné tlupy zlomyslných lidí, která zvláště v lesnatých úsecích tratě přestříhla na celé řadě míst polní vedení rozhlasu. Brněnští pořadatelé nespokojili se ovšem pouze dokonalým zvládnutím technických příprav, ale provedli ještě navíc krásnou výzdobu celého prostoru u startu s mohutnou vlajkoslávou, řadou velkých obrazů státníků a výstižnými budo-



Obrázek vlevo: Pohled na slavnostně vyzdobené depot. Obrázek vpravo: Pohled z přechodu přes závodní dráhu na cílovou rovinku.



Antonín Vitvar zvítězil v nejsilnější třídě bezpečnou a jistou jízdou.

vatelskými hesly. Bylo to opravdu krásné prostředí v jakém se závod konal; proti všem brněnským tradicím panovalo dokonce krásné počasí. Přesto, a to je nejzávažnější bod závodu, nad kterým se musíme všichni zamyslet, neprojevilo brněnské obyvatelstvo očekávaný zájem a obsadilo 17,8 km dlouhou trať okruhu pouze v počtu 25.000 osob. Je to škoda jak po diváky, kteří si nechali ujít nejsilnější obsazený motocyklový závod letošní sezóny, tak pro pořadatele, kteří se překonávali v obětavosti a kteří nyní musí vážně uvažovat, zda mají ještě někdy v budoucnu vynakládat bezpříkladné úsilí, když v Brně není dostatečný zájem o závody a když si Brňané zřejmě neváží skutečnosti, že mohou každoročně vidět největší událost našeho motocyklového sportu.

Na druhé straně je ovšem třeba po pravdě konstatovat, že dnes nemáme dostatečný kádr vyrovnané jezdecké konkurence, která by mohla tak dlouhý závod udržet zajímavým i pro nemotoristy a že podle startovní listiny bylo již před závodem jasné, že třídu 250 ccm vyhraje bez ohrožení Fr. Bartoš z Ostravy, třídu 350 ccm Bořivoj Sedlák z Brna a třídu 500 ccm Antonín Vitvar z Nové Paky. Tato předpověď selhala jen ve třídě 350 ccm, kde daleko vpředu jedoucí Sedlák byl v posledním kole postižen defektem řetězu a přestože závalu opravil v rekordním čase asi 5 minut, byl předstížen Kostem a Dostálem. Z mezinárodní konkurence jen Poláci tvořili dobrý průměr. Maďaři měli stále potíže se stroji a závod nedokončili a také Němci přes výborné jezdecké kvality museli se sklonit před následky poruch.

Vlastní průběh závodu byl zcela hladký; nedošlo k zranění žádného jezdce. Svědčí to při obtížnosti trati okruhu o skutečně nejlepším výběru našich jezdců a je to ovšem také důsledek dokonalého označení nepře-

hledných míst pořadatelů. Několik pozorovatelů, kteří po technické a jezdecké stránce sledovali závody v nejobtížnějších úsecích, podalo zajímavý posudek, který zdůvodňuje veliký náskok dvou vítězů tříd 250 a 500 jakož i morálního vítěze třídy 350 před ostatním polem závodníků. Nelze říci, že by stroje Bartoše, Sedláka a Vitvara byly nějak zvlášť výkonné — jejich náskok je výsledkem opravdu výjimečných jezdeckých kvalit jmenovaných závodníků. Jedině tito tři jezdci mají to srdce a odvahu, aby projeli na př. tři obtížné zatáčky v Bosonohách nebo prudký svah u Kohoutovic k Libušinu údolí na plný plyn. Poněvadž pak se v těchto případech jedná o poměrně dlouhé úseky, získávají v oněch místech ne desetiny vteřiny, ale řadu cenných vteřin celých. To je nakonec onen rozdíl mezi nimi a celým dalším polem našich jezdců. Nepomůže riskovat v ostrých zatáčkách, což může vynést buď jen zlomky vteřin

nebo spíše zdržení při přebrání zatáčky. Je třeba učit se od těch několika špičkových jezdců. Proto někteří závodníci trenovali jen jeden povinný trening a ve druhém seděli na obtížných místech trati, aby mohli sledovat takového Vitvara. Byl to právě Sedlák, který soutěsku pod Kohoutovicemi projížděl i loňského roku po fazení »trojky« a mírném »odstavení« stroje; teprve letos po důkladném pozorování Vitvara začal ji projíždět v druhém treningu již na plný plyn a dokázal ve velmi krátkém úseku mezi dvěma zatáčkami »zlomit« stroj stejně odvážně jako Vitvar. Těchto míst, kde se ukazuje jezdecká zkušenost a opravdová odvaha jezdců, je na brněnském okruhu několik a je nutno pro příště všem našim jezdcům připomenout, že nestačí jen trenovat a spokojovat se vlastním dosavadním uměním, ale že mohou mnoho získat pozorováním jiných, vyvarováním se viděných chyb a přizpůsobením se těm, kteří to v tom kterém místě trati jezdí lépe a rychleji. Taková Velká cena musí být školou všech, musí ji využít právě jezdci nižších kvalifikačních tříd a nesedět v depot nebo na tribuně, ale sedět právě na trati, kde mohou po jezdecké stránce nasbírat řadu cenných zkušeností.

A ještě jeden poznatek pro naše jezdce. Nevzdávejte se, dokud nejsou vyčerpány všechny možnosti. Byli jsme loni svědky nepěkného chování jednoho jezdce, který po zaviněném pádu kopl do ležícího stroje, ačkoliv se ani nepřesvědčil, zda motocykl může pokračovat v jízdě. Letos jsme viděli opravdovou snahu a chuť bojovat u jezdce Sedláka, kterému se 8 km před cílem přetrhl řetěz. Po zastavení běžel mnoho desítek metrů zpět pro ležící řetěz, pak vnikl do opuštěného automobilu, našel kladivo a za pomoci náhradní sponky, kterou měl v kapse, v rekordním čase řetěz opět namontoval. Ve chvíli, kdy opravoval u příkopu, projelo kolem mnoho závodníků a Sedlák nemohl vědět, zda se po dojetí ještě vůbec umístí.

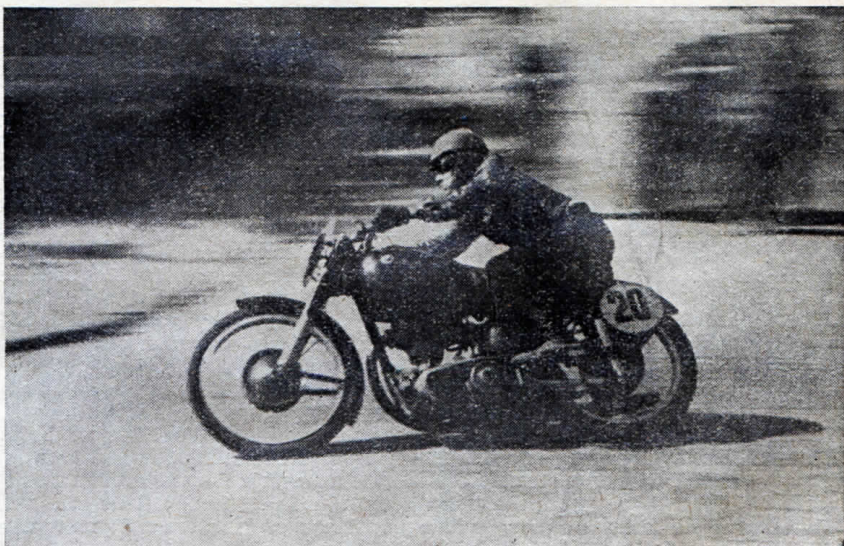


Vítězové třídy 350 a 500 ccm po slavnostním dekorování.

Měl proto jistě možnost závod vzdát, zvláště když se mu porucha stala ve chvíli, kdy celý okruh jej považoval za jistého vítěze. Přesto však opravu dokončil a odjel k cíli, kde byl sám nejvíce překvapen tím, že je třetí ve třídě. To bylo vzorné chování sportovce, které všichni přihlízející na místě poruchy odměnili po zásluze spontánním potleskem.

Při celkovém zhodnocení letošní Velké ceny motocyklů s radostí zjišťujeme, že nové stroje ČZ-OHC jsou o mnoho výkonnější než roku loňského a že jsou o mnoho spolehlivější. O strojích Jawa lze říci, že se rychlostí rovnají Vitvarovu Nortonu a až se podaří odstranit ještě drobné závady, které zatím tyto vážné konkurenty téměř vždy předčasně vyřadily ze souboje, stane se třída 500 ccm rázem o mnoho zajímavější. Je chvályhodná snaha pořadatelů obsadit každou třídu co největším počtem startujících, zvláště vzhledem k délce každého závodu (178 km). Nelze však napříště spojit ve třídě stroje čtyřtákní s upravenými dvoutákní, protože zvláště v neprehledných zatáčkách dochází k nebezpečným situacím, když rychlý stroj čtyřtákní před zatáčkou nikoho nevidí a po jejím průjezdu má najednou před sebou dva i tři dvoutákní, jedoucí o 30 km menší rychlostí.

Jinak se zhostili brněnští pořadatelé všech úkolů bezvadně a dokázali připravit a provést největší náš motocyklový závod v době kratší 4 týdnů. Je to nejlepší důkaz toho, že v Brně je kádr zkušených a obětavých funkcionářů, kteří pracují s chutí a láskou k motorismu. Méně již obstálo obecnstvo a tento referát budiž Brňanům vážnou připomínkou do budoucna. Nikdo nechce Brno a Moravu vůbec ochuzovat o tradiční velké závody. Autoklub Brno však také nemůže trvale na své podniky doplácet. Kdyby se Brňané nadále



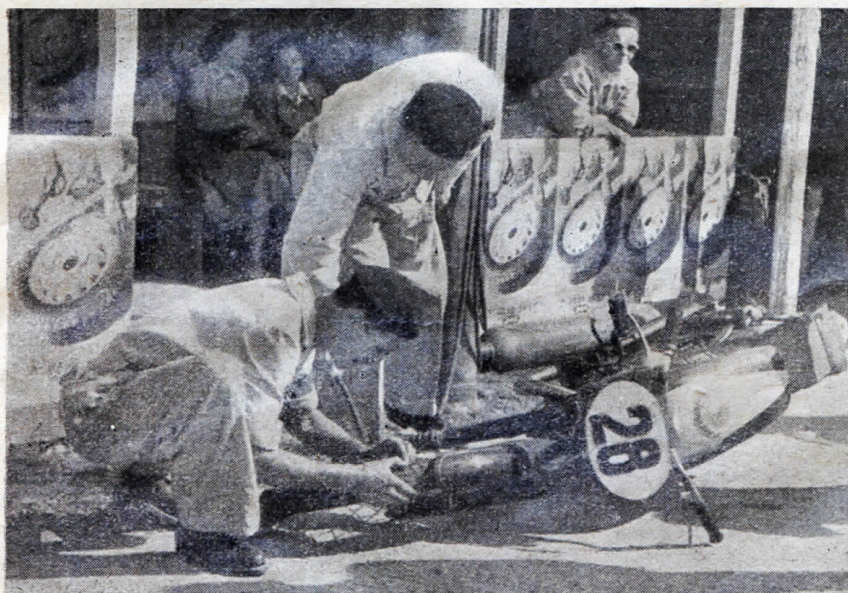
František Bartoš z Ostravy vyhrál bezpečně třídu 250 ccm.

stavěli k poctivé snaze brněnských motoristů zády, nemohli by počítat s tím, že by Velké ceny napříště viděli na svém tradičním okruhu. Motorový sport prodělal v této sezóně závažnou reorganizaci, jde nyní milovými kroky vpřed a má být postaven na základně širokých mas našeho pracujícího lidu. Pořadatelé AK Brno jsou si této skutečnosti plně vědomi a budou muset nyní celou svoji práci zaměřit právě na veřejnost, aby dovedli všechny přesvědčit o své práci i na jiných úsecích motoristické činnosti a tím získat opět přízeň občanů druhého největšího města republiky, která zatím není taková, jakou bychom si ji představovali. Průběh letošní Velké ceny měl řadu kladů a měl také několik nedostatků — obojí musí být důkladně zváženo a bráno v úvahu při přípravě sportovního kalendáře na příští motoristickou sezónu.

Otakar Beer.

Průběh závodu.

Třída do 250 ccm, kterou byl meeting zahájen, měla největší počet účastníků: 52. Byla odstartována v 11 hod. 22 minut. Jak se očekávalo, ujal se ihned od počátku vedení ostravský F. Bartoš na stroji ČZ OHC. Až do 8. kola včetně jezdil naplno, jednotlivá kola za 9 min. 32 až 9:41. Teprve v posledních dvou kolech, když už měl bezpečný náskok a vítězství téměř jisté, poněkud zpomalil. První 4 kola jezdil za ním Košťiř na stroji Walter, těsně sledovaný Markvartem na ČZ OHC. Souboj těchto dvou jezdců o druhé místo rozhodl pro sebe v 5. kole Markvart, avšak jen na přechodnou dobu: po absolvování 7. kola zajel totiž do depot, kde už zůstal. Tak se dostal Košťiř zase na své původní 2. místo, jež pak už do konce závodu uhlájil. Zloch, který byl ještě v 5. kole na 4. místě, odpadl v 6. kole o 2 místa, ale pak se zrychlil, takže v 9. kole byl zase už na 4. místě, které si podržel až do cíle. V době, kdy se mu dobře nedařilo, t. j. v 6. kole, dostal se před něj Janka (Walter), který po odpadnutí Markvarta v 8. kole postoupil na 3. místo. Velmi dobře se držel také Skalský (Walter): od počátku jezdil na 4. až 6. místě, aby do cíle přijel jako pátý. Zvláštní zmínky zasluhuje Posekaný (ČZ OHC), který — v 1. kole sedmý — odpadl už v příštím kole až na 39. místo, krásnou jízdou však se pak od kola ke kolu zlepšoval vždy o několik míst, takže v posledním kole se probojoval až na 13. místo. Také Žipek (ČZ OHC) z počátku mnoho sliboval, když v prvních dvou kolech byl 8. resp. 7., potom však se značně zdržel a v 5. kole byl zcela vyřazen. Preisler (Jawa) byl ještě v polovině závodu na 7. místě, v 6. kole však odpadl. Jezdec Kirchner (NSU) z Německé demokratické republiky jezdil velmi pravidelně na 12. až 15. místě a dokončil závod jako čtrnáctý. Řada jezdců najezdila do konce závodu jen



Všem motoristům již dobře známá služba Jas pomáhala vydatně i v Brně.

osm, ba dva jen sedm kol, nikoliv snad proto, že by byli museli dlouho opravovat, nýbrž protože byli hned od začátku velmi pomalí. O obtížnosti závodu pro některé jezdce a o celkem ne příliš vzorném stavu mnoha strojů svědčí také vysoké procento odpadlých: neméně než 20 strojů zůstalo na trati.

1. Bartoš (ČZ OHC) 1:37:01,8, 2. Košťál (Walter) 1:39:21,3, 3. Janka (Walter) 1:40:02,6, 4. Zloch (ČZ OHC) 1:40:29,8, 5. Skalský (Walter) 1:41:41,8 a dalších 27.

Třída 500 a třída 350 ccm byly odstartovány v dvouminutovém intervalu, takže v počáteční fázi jízdy byly na okruhu současně 62 stroje. Ač obě třídy byly rozlišeny barvami, bylo přesto pro diváka velmi obtížné udělat si přesný obraz o situaci. Pozornost diváků byla proto soustředěna hlavně na několik málo jezdců v jedné i druhé třídě, kteří se hned od počátku dostali zřetelně do čela.

Ve třídě do 350 ccm, která měla 40 startujících, byli to Sedlák, Makovička, Frištenský a Kost. Sedlák vedl naprosto suverenně a zdál se být jistým vítězem. V posledním kole měl však poruchu řetězu a opravou ztratil asi 7 minut, což jej odsunulo až na 3. místo v cíli. Makovička (Walter) byl ještě ve 4. kole na 2. místě, ale už v příštím kole měl potíže a odpadl až na 14. místo, aby v 8. kole odpadl vůbec. Frištenský (ČZ OHC) stačil si držet 3. místo jen v prvních třech kolech, v 5. kole však už byl až poslední a 6. kolo už vůbec nedojel. Když Makovička a Frištenský začali ztrácet, dostal se Kost

(Norton) postupně až na 2. místo a v posledním kole, když Sedlák opravoval, až na místo první. Předtím však musel ještě tvrdě bojovat, a to s polským reprezentantem Jankowskim a Kopalem. Jankowského se definitivně zbavil, když ten zastavil a v 8. kole vzdal. Podobně i Kopal uvolnil Kostovi své 2. místo, jež držel ještě v 8. kole, protože v příštím, tedy v předposledním kole odpadl. Na konečném vítězství Kostově se tedy silně podílela i jeho štěstěna. Vyřazení vedoucích jezdců pomohlo také Dostálovi značně k jeho druhému místu. Velmi pěkně jel též vyškovský Butula, který se z 13. místa v 1. kole postupně vypracoval do cíle až na 4. místo. Jezdec Barth z NDR odpadl v 2. kole, když byl na 9. místě. Celkem odpadlo v této třídě v průběhu závodu 21 jezdců, tedy více než polovina; z nich dokonce 11 už v prvních třech kolech.

1. Kost (Norton) 1:37:00,8, 2. Dostál (Walter) 1:40:00,7, 3. Sedlák (ČZ OHC) 1:40:54,0, 4. Butula (Walter) 1:41:00,1, 5. Kába (Jawa) 1:41:02,6 a dalších 14.

Třída 500 ccm měla 22 startujících a slibovala hlavně další utkání továrních strojů Jawa, vedených Novotným a Štajnerem, s Nortonem Vitvarovým. Utkáni se uskutečnilo, netrvalo však dlouho. Novotný, který v prvních čtyřech kolech sledoval vedoucího Vitvara, se už v 5. a 6. kole zpomaloval, aby v 7. kole odpadl. Na jeho dosavadním druhém místě vystřídal jej Štajner; i ten však začal v 8. kole ztrácet a v 9. kole odpadl.

Na druhé místo se nyní, t. j. v 8. kole dostal Ježek (Jawa), který však byl v té době už celé 2 minuty za Vitvarem, takže jej nemohl ohrožit. Tak vyhrál Vitvar další závod letošní sezóny, a to s náskokem více než dvou minut. Velmi dobře si vedli polští reprezentanti Markowski, Zymirski a Brun, kteří obsadili 3., 4. a 6. místo. Bílý na Nortonu skončil na 5. místě. Pouze šest jezdců dokončilo všech 10 kol, zatím co 13 jezdců, tedy opět více než polovina, odpadlo v průběhu závodu, z nichž 7 hned v prvních třech kolech.

1. Vitvar (Norton) 1:28:27,3, 2. Ježek (Jawa) 1:30:32,9, 3. Markowski (Triumph) 1:33:19,9, 4. Zymirski (Triumph) 1:34:06,3, 5. Bílý (Norton) 1:34:28,9 a další 4 jezdci.

Pro zajímavost uvedme jednotlivá kola nejrychlejších jezdců ve třech třídách závodu:

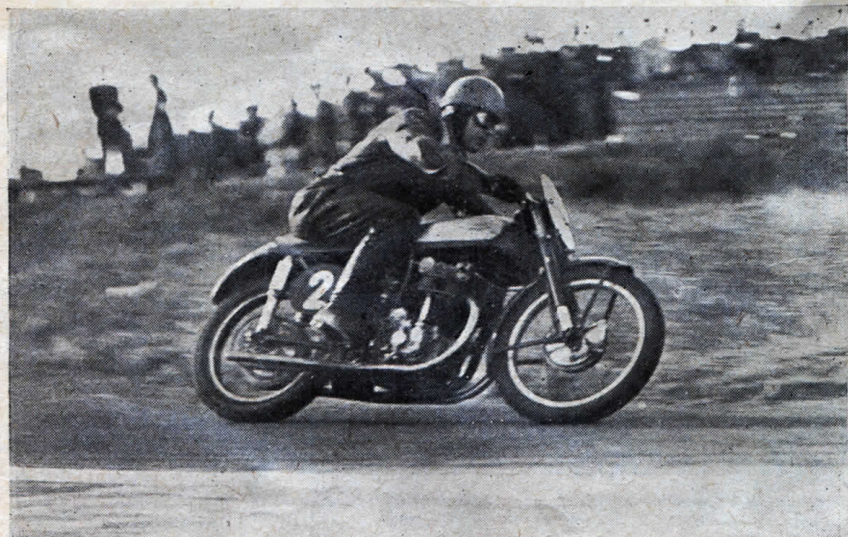
	Bartoš 250 ccm	Sedlák 350 ccm	Vitvar 500 ccm
1. kolo	9:55,5	9:31,0	8:51,6
2. kolo	9:31,7	9:19,1	8:44,5
3. kolo	9:40,9	9:19,8	8:48,4
4. kolo	9:37,4	9:17,4	8:55,4
5. kolo	9:36,5	9:14,2	8:52,9
6. kolo	9:33,3	9:23,6	8:52,2
7. kolo	9:32,2	9:20,5	8:50,9
8. kolo	9:38,4	9:24,3	8:46,2
9. kolo	10:10,1	9:31,4	8:54,1
10. kolo	10:45,8	16:32,7	8:51,1

Zejména Vitvarova jízda udívá pravidelností: nejrychlejší kolo liší se od kola nejpomalejšího o pouhých 10,9 vteřiny, a to na okruhu dlouhém 17,8 km. Vil. Ronovský.

VELKÁ CENA PRAHY

(SO) V místech, vyhrazených různým druhům sportů, jako lehké atletice, kopané atd. — na Strahově — byl v neděli 23. září Autoklubem republiky Československé, krajem Pražským, uspořádán VI. ročník meziná-

rodního motocyklového závodu o Velkou cenu hlavního města Prahy. Závodu přihlíželo asi 30 tisíc diváků a záštitu nad ním převzal primátor hlavního města Prahy JUDr. Václav Vacek.



Vítěz třídy 500 ccm, Ladislav Štajner, v plné jízdě na Strahově.

Trať závodu tvořil silniční okruh. Start byl před jižní tribunou Státního stadionu, odkud trať vedla spojovací silnicí přes Hřebenka, Hoření ulicí na Podbělohorskou silnici, odtud kolem Špiritky, Kneizlovky a Armádního stadionu, vládní cestou na Vaníčkovu třídu, kolem brány borců k jižní tribuně, kde byl také cíl. Trať závodu je dlážděna drobnou kostkou, zčásti asfaltovaná, široká 10–12 m, v nejúžším místě 4 m. Délka okruhu je 5150 m, výškový rozdíl 72,5 m. Závod se jel ve směru hodinových ručiček; sportovní automobily jely 20 kol, t. j. 103 km a závodní motocykly všech tříd 25 kol, t. j. 128,75 km.

I když si pořadatelé dali na úpravě trati záležet, přece nemohli odstranit všechny vady tak, aby povrch závodní trati byl ideální pro uspořádání mezinárodního závodu. Jezdcům nejvíce vadil zejména jeden úsek hrbokaté silnice, na kterém, i když byl rovný, museli jezdit zmenšenou rychlostí. Zde byly ve velké výhodě stroje s pečlivě odpérováním zadním kolem, jako Jawa 500, které poměrně ještě dobře seděly.

Co do obtížnosti trati je Strahovský okruh jedním z nejtěžších u nás.