

MOTOCYKLOVÝ OKRUH V TEREZÍNĚ 9. IX. 1951

(ha) Když kraj Ústecký dával souhlas AK Litoměřice k uspořádání »Terezínského okruhu, vymínil si, že bude přístupný výhradně jezdci IV. seniorské třídy a výhradně z kraje Ústeckého. K tomuto rozhodnutí vedlo KSO to, že kraj Ústecký vychoval během roku 1951 velký počet seniorů IV. třídy a že bylo záhadno srovnat jejich sportovní výspělost a zručnost ve zlepšování strojů naší seriové výroby.

Tato myšlenka vyvrátila méněni lekterých pořadatelů, že závod, pořádaný bez známých jmen, není pro diváka přitažlivý. Napínavé boje ve všech třídách, přítomnost místních jezdců dobrých kvalit a celkově dobrá organizační úroveň podniku, to vše poskytlo divákovi motoristický a sportovně vyspělému i nevyspělému dokonalý požitek.

Ukázněnost jezdců IV. třídy, z nichž mnozí v tomto závodě byli po první seniory, mohla být příkladem závodům se seniory vyšších tříd. V úpravě strojů v kraji Ústeckém vedly vždy stroje upravené z dílny děčínských Štěpinů. Potěšilo nás, že se vyskytuji stále další a další konstruktéři, kteří již dosahují stejných výsledků. Stroj Jawa 250 ccm s. Černého z Terezína, který byl konstruován s. Štekrem z Litoměřic, ukázal se jako velmi rychlý. I stroj ČZ 125 ccm s. Ernešta z Mototechny, Ústí n. L., dovezl se držet během 45 km stále v přední skupině své třídy. Je nutno též připomenout již dřívější konstrukci ČZ 125 ccm s vodním chlazením s. Svobody z Bíliny. Při bedlivé prohlídce strojů jsme zjistili, že více jak $\frac{2}{3}$ strojů bylo upraveno, a to upraveno dobře a většinou po domácku a »na koleně«. To myslíme, že je hlavní úspěch práce ústeckého KSO — že dociluje masovost konstruktérské činnosti a že se dostavují úspěchy také u těch soudruhů, kteří sami, bez cizí pomoci, ale jen svým důvtipem a omezenými finančními možnostmi, dokáží upravit normální stroje na stroje s velmi slušnými rychlostmi. Nejčastějším vylepšením jsou spádové karburátory, výměna zapalování bateriového za magnet, zlepšené chlazení hlavy zvěšenými žebry, značné zhmotnění brzd a jiné další úpravy uvnitř stroje, které nejsou na pohled patrný.

Potěšitelná je také skutečnost, že závodníci se netají svými pracemi, nýbrž ohotně si vzájemně vyměňují své zkušenosti, jak jsme viděli u s. Oraského z Děčína, jehož Manet je stále ještě bez konkurence.

Zvyšováním kubatury zmenšuje se počet vylepšených strojů. Nejvíce vůbec je jich ve 125 ccm, jejichž počet dělá velké starosti ústeckému KSO při obsazování závodů, kterých je pro tyto jezdce stále málo. Nepatrne menší počet zlepšení je ve 250 ccm, jinak situace stejná. Ve třídě 350 ccm jsme neviděli žádný zvlášť upravený stroj, vyjma montáž spádového karburátoru. Zřejmě jezdci na strojích

350 ccm stačí jejich rychlosť v tovární úpravě, nebo je úprava dvouválcevého stroje svoji obtížnější konstrukci k zlepšování tolik neláká. Také v závodě se ukázalo, že upravené stroje 250 ccm byly rychlejší než stroje 350 ccm. V této třídě do 350 ccm zvítězily stroje o třídě slabší.

Závod, který se jel proti směru hodinových ručiček, měl podle propozic, jak je obvyklé, nařízenou jízdu vlevo a předjíždění vpravo. Již v treningu se ukázalo, že tento způsob jízdy, odlišný od normální jízdy podle dopravního řádu a podle způsobu jízdy, vžitého denněm jezděním dělá seniorům IV. třídy značné potíže. Přes to, že jízda vlevo byla před startem každé třídy zvláště zdůrazňována, jezdci těžko si na ni zvykali a stále a stále se tlačili k pravé straně. V tom také vidíme hlavní příčinu zranění 4 diváků, které se na tomto podniku přihodilo. Pro závažnost otázky, po které straně se mají jezdit závody, připad krátce vypisujeme.

Jezdec ve třídě 250 ccm, startovní číslo 30, měl potíže s karburátorem, který upravoval na cílové rovinu během jízdy levou rukou. Podvědomě, podle našeho názoru, podle návyku z denní jízdy do práce, držel se na vozovce spíše po straně pravé. Zá nim jedoucí konkurent, st. č. 27, který chtěl předjet, snažil se tak učinit ve smyslu propozic a předjížděl proto po jeho pravé straně. V okamžiku předjíždění jezdec č. 30 zakolísal, čímž předjíždějící jezdec dotkl se jeho řidítka. Následkem byl pád obou jezdců a zranění čtyř diváků.

Myslíme, že kdyby se závod jel podle předpisů dopravního řádu, nebylo by ke kolizi došlo. Jezdci jsou zvyklí jezdit po pravé straně a předjíždět po levé. Musí si během závodu stále připomínat, že v závodě je tomu opačně. Nastane-li pak okolnost, že jezdec je zaujat něčím jiným, než sledováním své jízdy, může se přihodit, jako v tomto případě, že pod vědomě jede podle svého denního způsobu a zaviní nehodu.

Rozepisujeme se o této havarii proto, že se přimlouváme, aby se co nejdříve, jak je to v nových Sportovních řádech, všechny závody, jak terénní, tak i silniční, jezdily zasadně a jedině ve smyslu dopravního řádu, to je vpravo s předjížděním vlevo. Bez ohledu na to, jedou-li se po směru hodinových ručiček nebo proti směru. Konečně, vždyť to je také smysl závodění, abychom vychovávali jezdce k bezpečné jízdě na silnici. Nevychováme je tím, že je na závodech nutné k tomu, aby jezdili proti nařízení dopravního řádu. Tedy náš názor je ten: co nejrychleji, nejrádeji ihned, zrušit výjimku ve Sportovních řádech a nechat v plném znění ustanovení o jízdě podle směrnic dopravního řádu.

Víme, že v závodech vyšších typů, pro seniory III., II. a I. třídy již není tato námitka tak opodstatněná. Ale

masovost výchovy je právě v seniorech třídy IV. Tam se též musí nejvíce obrátit naše pozornost i naše práce a také naše nejvyšší péče. Při této přiležitosti kritisujieme to, že mnozí pořadatelé, i v závodech místních, prosazují účast seniorů vyšších tříd. Proto každou neděli vidíme ve startovních listinách stále tatáž jména známých jezdců a noví jezdci, ve kterých je naše budoucnost, sí vůbec nezajezdí. Je věci ÚSO, aby tyto přehmaty usměrnily.

Abychom se ještě krátce vrátili k podniku, který nás uvedl na dříve uvedené úvahy, podotýkáme, že byl dobré organován, sportovně zvládnut a měl hladký a rychlý průběh. Závodou bylo umístění tratí kolem nemocnice, takže při vzniklé případu nutného náhlého převozu z nemocnice, t. j. odjezdu sanitního vozu, musel být závod přerušen. Tím byl zkrácen závod třídy do 250 ccm na 11 kol, namísto propoiscem určených 15 kol.

Ve všech třídách byly velmi urputné a zajímavé boje. Ve třídě do 100 ccm dojeli jezdci v pořadí: Oraský-Děčín, Volf-Děčín, oba Manet, jako třetí Cervinka-Litoměřice DKW.

Ve třídě do 125 ccm: Svoboda-Bílina, Süssmilch-Mototechna Ústí n. L., Ernešt-Mototechna Ústí n. L., věsměs ČZ 125.

Ve třídě do 250 ccm: Korous-Litoměřice, Černý-Litoměřice, Moravec-Hornický AK Most na strojích Jawa 250 ccm.

Třída do 350 ccm: Černý-Litoměřice na Jawě 250 ccm, Musil-Děčín a Voborník-Chomutov oba na Jawě 350 ccm.

Všechny třídy jely závod na 15 kol (1 kolo 3 km), jedině třída do 250 ccm jela 11 kol z důvodů již dříve uvedených.

Musíme se ještě zmínit o obecnstvu. Některí diváci se nedali zvládnout. Námitku »když jsem si zaplatil, tak budu stát kde chci«, která je nejnějnější, jistě uslyšíte na všech podnicích. A zranění diváků na závodech nám neubývá, spíše roste. Zabránit tomu musíme. Nedosáhneme toho však nějakými rámcovými nařízeními. Musíme rozpitvat každou nehodu do důsledků a z každé individuálně učinit uzávěry a řešení.

Šumperský kotel

(kv.) V Šumperku se jel v neděli 30. září t. r. odpoledne již třetí ročník terénního motocyklového závodu, jehož pořadatelem byla odböcka Autoklubu RČs. Závod byl velmi dobré obsazen ve všech třídách a také dobře organizován. Přihlíželo mu přes 6000 diváků. Trať, neobyčejně obtížná, byla dlouhá 993 metrů a jezdci ji absolvovali 25krát.

Technické výsledky:
Třída do 150 ccm: 1. Vojin Štěpánek, Puch, 23:37,8 min., 2. Lakomý, DKW, 23:37,9 min., 3. Paloušek, ČZ, 34:27,8 min.

Třída do 250 ccm: 1. Ambrož, Jawa 250, 21:46,2 min., 2. Pobořil, Jawa 250, 21:49,9 min., 3. Lakomý, Jawa 250, 21:53,2 min.

Třída do 350 ccm: 1. Lakomý, Jawa 250, 21:42,9 min., nejlepší čas dne, 2. Ambrož, Jawa 250, 21:49,9 min., 3. Chrustina, Jawa 250, 21:57,1 min.

V Karlových Varech vyhrál vojín Janouškovec

(-kn-) V Karlových Varech uspořádala tamní odbočka Autoklubu RČs terénní závod motocyklů v neděli 30. září t. r., jemuž přihlíželo na 7000 diváků. Závodní trať měla písčitý, zčásti travnatý terén a jezdci projížděli ve dvanácti kolech závodu hlubokým bahnitým terénem, jehož zdolání patřilo k nejtěžším podmínkám závodu. Okruh měřil 1500 metrů a měl místy až 30% stoupání. Dobře uspořádaný závod přinesl pěkné sportovní úspěchy domácím strojům.

Technické výsledky:
Třída do 150 ccm: 1. Jiří Pinta, ČZ 125, 35:09,4 min., 2. Vladimír Stádník, ČZ 125, 35:29,0 min., 3. Jan Raba, ČZ 125, 36:35,0 min.

Třída do 250 ccm: 1. Vojin Janouškovec Václav, Sušice, Jawa 250 30:51,2 min., nejlepší čas dne, 2. Václav Dvořák, Jawa 250, 31:21,1 min., 3. František Janout, ČZ 250, 32:13,2 min.

Třída přes 250 ccm: 1. Václav Dvořák, Jawa 250, 32:08,4 min., 2. Jaroslav Ančinec, Jawa 250, 33:47,8 min., 3. Jiří Meduna, Jawa 350, 34:35,6 min.

Terénní závod motocyklů ve Slaném

(-kv-) Odbočka Autoklubu RČs ve Slaném uspořádala v neděli 16. t. m. odpoledne na upraveném terénním okruhu, dlouhém 1200 metrů, motocyklový závod za účasti 40 jezdců. Závodům přihlíželo za pěkného počasí přes 10.000 diváků. Jezdilo se na 30 kol, tedy celkem na trati 36 km. Ve všech třídách stal se závod záležitosti strojů čs. výroby.

Technické výsledky:
Třída do 150 ccm: 1. Miroslav Studničný, ČZ 125, 31:13,0 min., 2. Miroslav Hájek, ČZ 125, 32:00,5 min., 3. Václav Chlad, ČZ 150, o 1 kolo zpět.

Třída do 250 ccm: 1. Jaroslav Henník, Jawa, 29:28,0 min., 2. Sláva Morávek, Jawa, 29:39,5 min., 3. Miroslav Hudeček, Jawa, 29:56,0 min.

Třída do 350 ccm: 1. Karel Nehasil, Jawa, 28:56,8 min., 2. Antonín Hanus, Jawa, 28:57,0 min., 3. Sláva Morávek, Jawa, 28:09,3 min.

Nejlepšího času dne dosáhl Karel Nehasil z Prahy na stroji Jawa 350 ccm a to 28:56,8 min.

U příležitosti závodu byla uspořádána slavnost předání odznaků vzorných řidičů 27 řidičům, z nichž 18 ujelo bez nehody z vlastní viny 50.000 km a dalších 9 25.000 km. Šlo o řidiče ČSAD, ČKD a příslušníky odbočky Autoklubu RČs ve Slaném.

II. BANSKO-BYSTRICKÝ TERÉNNÝ OKRUH

ZDENĚK SEDLÁČEK

Krajský športový odbor AKRČs v Ban. Bystrici usporiadal dňa 23. septembra 1951 celoštátny rýchlosný motocyklový terénný okruh v znamení úzkej spolupráce s robotníctvom, reprezentovaným KOR, resp. patronátom závodom. Ideový vedúci tohto vrcholného preteku na strednom Slovensku s. Koska vedel správne zapojiť športový podnik veľkého formátu pracujúcich s celého širokého, d'alekého okolia a výsledkom tejto cieľavedomej práce bolo niekoľko novinek v podujatí športových podnikov.

Prvým veľkým kladom bol ten fakt, že Krajská odbor. rada v Ban. Bystrici, vzala si záležitosť tohto celoštátnego preteku za svoju a prostredníctvom svojho kult. prop. referátu zainteresovala všetky podniky

nom záujme pracujúcich nezostala mimo ani Ludová správa, ktorá nelen že venovala viťazom krásne pocháre, ale pri slávnostnom uvítaní pretekárov v sobotu večer videli sme zástupcu JNV v Ban. Bystrici s. Gašpara, ktorý vital milých hostí z Čiech a Moravy menom obyvateľstva Ban. Bystrice. Vo svojom prívete zdôraznil, že povstalecká Ban. Bystrica je hrdá na to, že elita jazdcov z ČSR sa stretne v Ban. Bystrici pred očami pracujúcich v fažkom, čestnom boji a presvedčení tak pracujúcu triedu nášho kraja, že dnešné chápanie motoristického športu nemá už nič spoločného s buržoáznymi spôsobmi vedenia AKRČs.

Pri zahájení preteku mal krátky preslov zástupca KNV s. Paška a rovnako zástupca KOR s. tajomník Lošoncy pozdravil pretekárov i obeценstvo.

Druhým bodom, ktorý svedčil o dôkladnej príprave usporiadateľstva, bol slávnostný akt predvečer preteku, keď všetci zúčastnení pretekári spolu s usporiadateľstvom položili veniec k pomniku padlých sovietskych hrdinov na námestí v Ban. Bystrici dotáhne. Tak ustanomili klubu Parteji ďalšiu súčasnosť umenia. Na výročných jízdach byl odcia a s. Koska. Tohoč a současnú vyslouha pocty hrdinom zúčastnilo sa aj četné obyvateľstvo Ban. Bystrice.

Konečne stojí za zmienku aj tā okolnosť, že usporiadateľstvo v predvečer preteku usporiadalo pre všetkých pretekárov pred rozpravou priateľské posedenie s kultúrnym programom, o ktorý sa postarali jednak členovia pionierskej skupiny Strednej školy a jednak sväzákky z pedagogického gymnázia v Ban. Bystrici, ktoré prednesly niekoľko ruských a slovenských národných piesni.

Z uvedeného je zrejmé, že bol tento športový podnik po stránke ideovej pečlivě pripravený a nie je preto nič zviaživého, že aj po stránke športovej sa veľmi dobre všakaril.

Trať terénného preteku merala cca 4160 m a bola vedená tak, že boly v nej všetky možné terénné prekážky, aké sa vôbec možu v jazde terénom vyskytnúť. Prudké výstupy striedaly sa s neprijemnou barinou, dva prírodné brody postaraly sa o mnohú nesnáz pretekára a efektívne terénné skoky boli príťažlivým magnetom pre obecenstvo. Celá trať mala značne výškové rozdiely a všetky triedy absolvovaly 10. kol. Cieľová rovinka bola slávnostne vydekorovaná zástavami, transparentmi ako aj obrazmi štátiniek. Parkovište závodných strojov bolo v hodne umiestnené v bezprostrednej blízkosti štartu. Celá trať bola dobre obsadená poriadkovou i zdravotnou službou a riadiťstvo závodu malo po ruke nielen telefon, ale aj krátkovlnné vysielače, takže bolo v stálom spojení



Brod v bansko-bystrickém terénu.

v kraji, ktoré pochopily správne tento nový smer motoristického športu a ochotne sa k spolupráci zapojily.

Nár podnik Slovenka v Ban. Bystrici prevzal patronát nad pretekom a okrem venovania krásnych hodnotných vecných cien zúčastnil sa slávnostného zahájenia preteku so svojimi zástavami, standardami, najlepšími pracovníkmi i pracovníckami, úderníkmi a novátormi, aby na tvári miesta mali možnosť bližšie poznat problémy motoristického športu, a soznáti sa s jednotlivými pretekárami. Okrem národného podniku Slovenka zapojily sa do podpory tohto podniku nár. podniky Harmanecké papiere, ČSSZ, pridružená výroba, Králová, ISKRA Banská Bystrica, Krajská vodohospodárska služba atď. Je samozrejmé, že pri spontán-