

MOTOCYKLOVÝ OKRUH V TEREZÍNĚ 9. IX. 1951

(ha) Když kraj Ústecký dával souhlas AK Litoměřice k uspořádání »Terezinského okruhu, vymínil si, že bude přístupný výhradně jezdcům 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 záhodno srovnat jejich sportovní vyspělost a zručnost ve zlepšování strojů naší seriové výroby.

Tato myšlenka vyvrátila mínění leckterých pořadatelů, že závod, pořádaný bez známých jmen, není pro diváka přitažlivý. Napínavé boje ve všech třídách, přítomnost místních jezdců dobrých kvalit a celkové dobrá organizační úroveň podniku, to vše poskytlo divákovi motoristicky a sportovně vyspělému i nevyspělému dokonalejšího požitku.

Ukázánost jezdců IV. třídy, z nichž mnozí v tomto závodě byli po prvé seniory, mohla být příkladem závodům se seniory vyšších tříd. V úpravě strojů v kraji Ústeckém vedly vždy stroje upravené z dílny děčinských Stěpinů. Potěšilo nás, že se vyskytují stále další a další konstruktéři, kteří již dosahují stejných výsledků. Stroj Jawa 250 ccm s. Černého z Terezína, který byl konstruován s. Štekreem z Litoměřic, ukázal se jako velmi rychlý. I stroj ČZ 125 ccm s. Ernesta z Mototechny, Ústí n. L., dovedl se držet během 45 km stále v přední skupině své třídy. Je nutno též připomenout již dřívejší konstrukci ČZ 125 ccm s vodním chlazením s. Svobody z Biliny. Při bedlivé prohlídce strojů jsme zjistili, že více jak 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 docílí masovosti konstruktérské činnosti a že se dostávají 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 zvětšenými žebry, značné zmožutnění brzd a jiné další úpravy uvnitř stroje, které nejsou na pohled patrné.

Potěšitelná je také skutečnost, že závodníci se netají svými pracemi, nýbrž ochotně 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. Nepatrně menší počet zlepšení je ve 250 ccm, jinak situace stejná. Ve třídě 350 ccm jsme neviděli žádný zvlášť upravený stroj, vyjma montáž spádového karburátoru. Zřejmé jezdčům na strojích

350 ccm stačí jejich rychlost v tovární úpravě, nebo je úprava dvouválcového stroje svojí obtížnější konstrukcí 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 třídu slabší.

Závod, který se jel proti směru hodinových ručiček, měl podle propisic, jak je obvyklé, nařazenou 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, vztáho denním ježděním 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 rovině během jízdy levou rukou. Podvědomě, podle našeho názoru, podle návyku z denní jízdy do práce, držel se na vozovce spíše po straně pravé. Za ním jedoucí konkurent, st. č. 27, který chtěl předjet, snažil se tak učinit ve smyslu propisic a předjížděl proto po jeho pravé straně. V okamžiku předjíždění jezdec č. 30 zakolísal, čímž předjíždějící jezdec dotkl se jeho řídicího. Následkem byl pád obou jezdců a zranění čtyř diváků.

Myslíme, že kdyby se závod jel podle předpisů dopravního řádu, nebylo by ke kolisi 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 přehodit, jako v tomto případě, že podvědomě jede podle svého denního způsobu a zavíná nehodu.

Rozepisujeme se o této havarii proto, že se přimlouváme, aby se co nejdrive, jak je to v nových Sportovních rádech, všechny závody, jak terénní, tak i silniční, jezdily zásadně a jediné ve smyslu dopravního řádu, to je vpravo a 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 nutíme k tomu, aby jezdili proti nařízení dopravního řádu. Tedy náš názor je ten: co nejrychleji, nejraději ihned, zrušit výjimku ve Sportovních rádech 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 seniorské třídě IV. Tam se též musí nejvíce obrátit naše pozornost i naše práce a také naše nejvyšší péče. Při této příležitosti kritizujeme 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, si vůbec nezaježdí. Je věcí ÚSO, aby tyto přehmaty usměrnil.

Abychom se ještě krátce vrátili k podniku, který nás uvedl na drive uvedené úvahy, podotýkáme, že byl dobře organizován, sportovně zvládnut a měl hladké a rychlé průběh. Závadou bylo umístění trati kolem nemocnice, takže při vzniklém 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 propisicemi 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 Červinka-Litoměřice DKW.

Ve třídě do 125 ccm: Svoboda-Bilina, Süssmilch-Mototechna Ústí n. L., Ernest-Mototechna Ústí n. L., vesměs 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), jediné třída do 250 ccm jela 11 kol z důvodů již drive uvedených.

Musíme se ještě zmínit o obecněst. Někteří diváci se nedali zvládnout. Námitku »když jsem si zaplatil, tak budu stát kde chci«, která je nejnebezpečnější, jistě uslyšíte na všech podnicích. A zranění diváků na závodech nám neubývá, spíše roste. Zabránit tomu musíme. Nedosáhneme toho však nějakými rámcovými nařízeními. Musíme rozptýlit 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 odbočka Autoklubu RČS. Závod byl velmi dobře 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. Vojín Štěpánek, Puch, 23:37,8 min., 2. Lakomý, DKW, 23:37,9 min., 3. Paloušek, ČZ, 34:27,8 min.

