



● STARTY V ZAHRANIČÍ

Loňský rok přinesl našim silničním závodníkům druhým a třetím místem v mistrovství světa ve třídě do 350 ccm dosud největší úspěch v historii. Navíc ještě tohoto skvělého úspěchu dosáhli na našich strojích. O jednotlivých závodech, započítávaných do MS, byli naši čtenáři podrobně informováni a Šťastný i Havel uveřejnili v našem časopise také svoje vlastní zážitky.

To však nebyly jediné úspěchy v zahraničí. Malina zajel výborně na Sachsenringu a před svým odstoupením v 6. kole jezdil na 8. místě hned za MZ a Hondami. Na Velké ceně Maďarska v jasně vyhraném závodě havaroval a zraněním byl vyřazen po celou další sezonu. V Maďarsku dobyl našim barvám velmi pěkný úspěch Slavíček, který zvítězil ve třídě do 250 ccm. Skoda, že po poruchy na strojích nenastoupili s Čadou také ve třídě do 350 ccm. Po svém neúspěchu na Sachsenringu a v Maďarsku, přivezl si Čada ze SSSR novou CKEB 350, se kterou zvítězil ve velké ceně Finska. V Sovětském svazu zvítězil ve třídách do 125 a 175 ccm s převahou Bojer (Riga) a ve třídě do 250 ccm byl Helikar druhý. V Leningradě Bojer obě vítězství opakoval a Čada vyhrál třídu do 250 ccm.

Mistrovství světa se ovšem prakticky můžeme účastnit pouze ve třídě do 350 ccm. Nižší obsahové třídy prozatím zcela ovládly stroje MZ a Honda.

● PORADATELÉ

Všechny silniční závody u nás až do poloviny minulého sezóny upravené pronásledovalo deštivé počasí. Děšť není nic příjemného pro žádný sportovní podnik pod širým nebem, ale snad opravdu nejhorší je pro silniční závodníky. Nejen, že nemohou podávat vrcholné výkony, ale mají vždycky blíže k havárii a tím i ke zranění. Uměrně s nepříznivým počasím mají ztíženou práci i poradatelé. Uprava tratě, služby zajišťující bezpečnost parkoviště, příjezdy ke startu, dodržení plánované návěstnosti, to všechno deštivé počasí výrazně ovlivňuje.

K uspořádání zdařilého podniku je zapotřebí kromě zkušeností také velká dávka odvahy, nadšení a obětavosti všech členů ZO a automotoklubů. Organizace silničních závodů se stále lepší. Zejména výrazně se to projevilo při všech mistrovských podnicích. Přestalo se vyskytovat časové zpoždění, které jsme v předloňské sezoně musili vytykat téměř všem poradatelům a také plynulý spád závodů, tolik důležitý pro diváky, byl tentokrát téměř všude pravidlem. Někde dosud nestačili zvládnout diváky. To není ovšem ani tak záležitost samé organizace závodu, jako soustavná výchova a zvyšování vlivu svazarmovských organizací během celého roku.

Pomoc orgánů VB jako celku byla neocenitelná a prakticky by se bez ní nikde nemohli obejít. Někde však nebyli příslušníci VB pořadatelem správně informováni o ostatních službách kolem závo-

du a tak zbytečně docházelo k nesrovnalostem.

Ovšem musíme znovu upozornit, že nestačí připravit trať jenom pro závod, ale stejně důležité je, aby byla v pořádku i pro tréninky, kdy se s ní závodníci mnohdy teprve seznamují a kdy jim potom jde o umístění na startovní čáře.

Hlasatelé také nebyli vždycky na výši. Tento nedostatek by si měli poradatelé včas uvědomit a vybrat pečlivěji než dosud. Nejsamozřejmější podmínkou je, aby hlasatel věděl nejen „něco“ o silničních závodech, ale aby toho bylo hodně. Teprve potom může diváky informovat a komentovat pohoťové závody. A hlasatelům samým bychom chtěli říci, že snad není tak nesnadné, zjistit si výsledky z minulého mistrovského závodu, a nebo o nich raději pomlčet.

● MISTROVSTVÍ ČSSR

První tři závody o mistrovství ČSSR byly uspořádány v rozmezí 14 dnů. Toto rozdělení nebylo příliš vhodné a navíc, nemělo žádné opodstatnění, protože se namnoze krylo právě s daty závodů, započítávaných do MS. Tak se stalo, že Rosice byly jediným mistrovským závodem, kterého se mohli účastnit Šťastný a Havel a že do boje o titul nemohli prakticky vůbec zasáhnout.

Ale toto rozdělení mělo i další nevýhody. Jestliže se některému jezdci poškodil stroj, mohl ho těžko v těch několika málo dnech opravit a „vyladit“, jak vyžaduje start na mistrovství ČSSR. Dalším neblahým důsledkem těchto blízkých termínů je nervový stav závodníka třeba i po lehké havárii, kdy se nejedná přímo o vyléčení fyzického poranění. Téměř každý jezdec znejistí a do příštího závodu, který následuje týden po nehodě, nenastupuje nervově zcela v pořádku. Tím spíše, je-li to závod mistrovský.

Ideální by bylo, uspořádat závody vždy přibližně po měsíci, aby měli všichni účastníci dost času na přípravu a pokud tomu tak nebude, aby to mělo důvod v termínovém kalendáři podniků MS. (Jako je tomu letos.)

Dalším nedostatkem byl počet mistrovských závodů. Téměř všichni závodníci se shodli v názoru, že 4 závody, z nichž se započítávají tři nejlepší výsledky, jsou málo. Stačí, aby jednou vynechal stroj a jednou byl jezdec nemocen a titul je beznadějně ztracen. To by mohlo v budoucnu vést k opatrnické jízdě „na výdrž“ a tu bychom na našich silnicích neradi viděli.

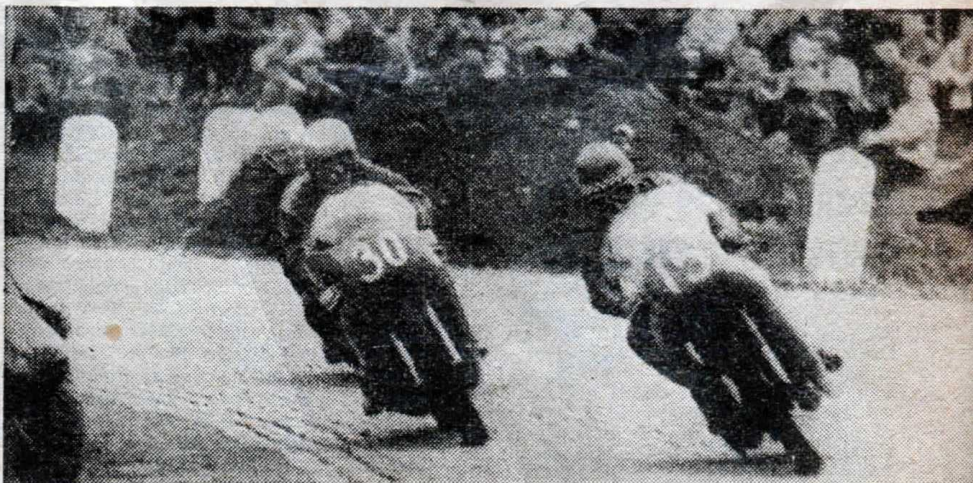
● JEZDCI

Z předloňských mistrů titul neobhájil žádný. Bartoš zanechal závodní činnosti. Kročkoví nestačilo ani jednou druhé a dvakrát třetí místo a Šťastný s Havlem se zúčastnili mistrovství jenom v Rosicích, kde oba s velkou převahou vyhráli. (Šťastný do 250 ccm, Havel do 350 ccm). V sajdkárách byl Stajner pronásledován takovou smůlou, jako nikdy předtím. Do cíle dojel pouze ve Stramberku.

Po anulování závodu v Táboře (pro nedostatečný počet účastníků), získal ve třídě do 125 ccm titul Bojer za vítězství v Nepomuku a druhé místo v Rosicích. Kročka měl k obhájení titulu ve třídě do 175 ccm opravdu jenom krůček. Zúčastnil se všech mistrovských závodů, vždycky dojel mezi prvními čtyřmi a přece to nakonec na Paruse, který zvítězil v Nepomuku a ve Stramberku a v Táboře dojel druhý, nestačilo.

Ve třídách do 250 a 350 ccm se tvrdě bojovalo o každý bod a rozhodnutí o mistru padlo až v posledním závodě. Nejúspěšnějšími byli Srna a Janouš.

Je potěšitelné, že do bojů o přední místa zasahovalo podstatně více jezdců (Bo-



Loňský mistr republiky ve třídě do 350 ccm Janouš bojuje se soupeři v Sezimově Ústí



Mokrý silnice, typická pro první polovinu loňského mistrovství. Malina na Nepomuckém okruhu

ček, Beneš, Novosad, Svítal, Lukšík, Gorus a další) a že také naši jezdci neustrnuli. Velkou bojovností vyniká zejména Slaviček, bohužel, někdy ho tato bojovnost vyřazuje předčasně ze závodu, spolehlivě jezdili po celou sezónu Parus, **Kročka**, Srna, Janouš a velmi se zlepšil Hejmala, který stále nemá dostatečné výkonné stroje. Motocykly jsou bohužel boletí více závodníků.

Velmi špatným vysvědčením pro některé jezdce je nedostatek odpovědnosti k pořadatelům i k divákům. Závodník se přihlásí a potom se bez omluvy nedostaví. Tento nešvar by se letos již neměl opakovat, a jezdci by si měli uvědomit, že trochu lehkomyšlné hazardují s přízní diváků.

Také výběru zahraničních závodníků bychom měli věnovat více pozornosti, neboť startovali mnohdy jezdci (i stroje), kteří ani našim závodníkům II. výkonnostní třídy nebyli důstojnými soupeři. Zhusta zůstávali na trati již v několika prvních kolech závodu, aniž by ani z počátku zasahovali do bojů o přední místa (Merunka, Touzalin aj.).

● STROJE

Šťastný a Havel se vloni poprvé zúčastnili všech sedmi závodů o mistrovství světa. Bylo to správné rozhodnutí, které také přineslo své ovoce. Ovšem v posledním závodě, v Monze, se již projevilo opotřebení strojů, které jezdily po celou sezónu doma i v zahraničí a vinou únavy materiálů nebyly již tak spolehlivé, jako na počátku. Už v tréninku se Šťastnému porouchal píst a závod jel na náhradním tréninkovém stroji. V 10. kole musel pro zadření ložiska klikového hřídele ze závodu odstoupit.

V minulé sezóně u nás také poprvé startovaly japonské čtyřdobé Hondy. Nezůstaly své pověsti nic dlužny a zvítězily v každém startu. Od původních jednoválcových čtyřpřevodových Nortonů přešli někteří zahraniční jezdci, jako například vítěz Velké ceny Československa Thalhammer, na šestipřevodové, které se vesměs lépe osvědčují.

Italské dvouválce Bianchi přidávají ke své rychlosti i spolehlivost a v některých závodech se před nimi musela sklonit i naše Jawa. V pětistovkách chce Bianchi ještě letos zlomit hegemonii stroje MV Agusta a čtyřválcová Benelli je již rovněž na světě.

Také u nás nezahálíme. V Oseku se objevil na nové čtyřdobé stopětasedmdesátce Parus a jak ukázaly zkoušky, bude zřejmě velmi rychlý. Schifauer si stavi dvoudobý čtyřválcový motocykl o obsahu 350 cm³, který slibuje být také rychlý, ovšem nebude-li trpět přílišnou poruchovostí.

● NEKROLOG ZA SAJDKÁRYMI

Vloni se u nás jelo naposledy (alespoň prozatím) mistrovství sajdkářů. Mistry se stali po zásluze bratři Novotní. O Štajnerově smůle jsme se již zmínili. Na špičce se stále častěji objevovala mladá dvojice Spak—Pták na velmi dobře připravené Jawě. Krok s jejich stroji stačili udržet

ještě Ruboš—Černoch (Norton) a Vyskočil—Fabián (ESO). Ostatní stroje těmto pěti prostě nestačily.

Je bezesporu, že závody sajdkářů vždycky přivábily pozornost diváků. Ovšem, důvody pro zrušení této kategorie ve třídě do 500 cm byly skutečně objektivní. Již před rokem jsme psali, že jsou všechny stroje značně přestárle. I když se zhusta na start dostavilo patnáct i více jezdců, málokdy jich dojela polovina, a to ještě se ztrátou jednoho i více kol za vedoucími jezdci. A tak se prozatím musíme smířit s tím, že sajdkáry jako mistrovský závod na našich silnicích neuvidíme. Pořadatelé je však mohou vždycky vypsat a osvěžit tak svůj program.

Nakonec ještě malou zmínku. Všude se jezdí závody třídy do 50 cm. Vloni měla tato obsahová třída své mezinárodní závody „Evropský pohár“, letos bude mít také mistrovství světa. Stroje jako Tomos (Jugoslávie) a Kreidler (NSR) dosahují průměrné rychlosti až kolem 110 km/h. Neměli bychom také my uvažovat o vypsaní závodu v této třídě?

● KONEČNÉ VÝSLEDKY MISTROVSTVÍ ČSSR

v silničních motocyklových závodech 1961.

Třída do 125 cm: 1. Bojer 14 b., 2. Zípek 12 b., 3. Vavřa 9 b., 4. Malina 8 b., 5. Havlík 6 b., 6. Hejmala 6 b.

Třída do 175 cm: 1. Parus 22 b., 2. Boček 14 b., 3. **Kročka** 14 b., 4. Bojer 8 b., 5. Chrappa 6 b., 6. Beneš a Smatlánek po 4 b.

Třída do 250 cm: 1. Srna 20 b., 2. Helikar 16 b., 3. Lukšík 13 b., 4. Gorus 10 b., 5.—6. Šťastný a Slaviček po 8 b.

Třída do 350 cm: 1. Janouš 17 b., 2. Hejmala 14 b., 3. Helikar 12 b., 4.—5. Havel a Slaviček po 8 b., 6.—7. Schifauer a Mrázek po 6 b.

Sajdkáry: 1. Bratři Novotní 20 b., 2. Ruboš—Černoch 16 b., 3. Spak—Pták 14 b., 4. Vyskočil—Fabián 10 b., 5. Štajner—Lukšík 8 b., 6. Solc—Krych 6 b.

Jan Smíd



TOMOS — UCHAZEČ O TITUL MS

Letos mají poprvé také motocykly do 50 cm své mistrovství světa. Očekává se v něm velmi silná a početná mezinárodní konkurence. Jugoslávský časopis Motorevija oznamuje, že se ho zúčastní také značka Tomos. Bude to poprvé, že také jugoslávský průmysl se bude ucházet o titul mistra světa. Malé stroje Tomos nebudou úplným nováčkem ve velkých závodech. Je ještě v dobré paměti loňská V. cena NSR (14. 5.) na okruhu Hockenheim, jež se ve třídě 50 cm stala kořistí Jugoslávce Zelnika právě na tomto Tomosu, kterýho průměrem 113,4 km/h. Další stroje Tomos obsadili tehdy 3. a 5. místo, zatímco favorizované německé stroje Kreidler vzaly za vědek 2., 4. a 6. místem. Továrna Tomos je v městečku Koper na západním pobřeží Istrii, nedaleko italského Terstu.

JAPONCI ODCHÁZEJÍ A PŘICHÁZEJÍ

Japonci se objevili vloni se svými dvou- a třídobými motocykly Yamaha 125 a 250 cm v několika málo evropských závodech, nepochodili však s nimi a vrátili se domů. Letos už se závodů v Evropě nezúčastní.

Zato však tento úmysl projevila jiná továrna ze země východního slunce: Tokio Hatsudoki. Pro závodní účely připravila si dva modely: 50 cm „CR“ a 125 cm „LR“, oba dvoudobé. Značka: Tohatsu.

SILNIČNÍ MS 1962

Pro letošní motocyklové MS se počítá s 11 závody. Prozatím je jen u sedmi z nich známo, pro které třídy strojů budou vypsaný. Třidu 350 cm, která nás nejvíce zajímá, si dosud zvolili pořadatelé pěti podniků: anglické T. T. a Velkých cen v Holandsku, Ulsteru, Itálii a ve Finsku. FIM očekává ještě rozhodnutí z Francie, Belgie, NDR a Argentinu.

NOVINKY NA PLOCHÝCH DRAHÁCH

V minulých dnech se sešli v Londýně zástupci všech tří složek, interesovaných v britském plochodrážním sportu: řídicího orgánu, pořadatelů a jezdců. Probrali svědomitě všechny starosti, jež je tíží, a dohodli se na řadě opatření, jež mají tomuto sportu zaručit hladký chod, slušnou úroveň a přízeň diváků. Některá z těchto opatření jsou — na britské poměry — až revoluční. Tak nemohou cizinci už být čle-

ny britských klubových týmů. Trojnásobný mistr světa, Švéd Ove Fundin, nebude už jezdit v barvách Norwiche, jeho krajan Bjorn Knutsson už se nevrátí do mužstva Southamptonu, Oxford ztratí dánské šampiona Arne Pandera, Leicester a Coventry zůstanou bez Poláků atd. Pro ligová utkání se zavádí handicap. K tomu účelu byli jezdci podle kvalifikace rozděleni do tří tříd: „hvězdy“ (celkem tři) budou startovat 20 yardů za startovní čarou, „prostředníci“ (je jich 6—7) 10 yardů za čarou a ostatní pojedou od meče. Toto zařazení bude každý měsíc přezkoumáno a podle potřeby upraveno. Reaguje se jím na často vznášenou výtku „první v první zatáčce je vítězem“. Teď bude muset Ronnie Moore, Peter Craven nebo Barry Briggs předvést tři krásná předjetí, aby zvítězili.

MOTORODEO

Motocyklové závody na krátkém, přehledném okruhu, vybaveném umělými překážkami, mají být — podle kontinentálního vzoru — nyní také v Británii. Ježto jde o novorozené, bylo nutné je nějak pojmenovat. Návrhů bylo mnoho. Za nejvýstižnější byl uznán a přijat název „motorodeo“. U nás známe tento druh podniku ze „Závodů vítězství“, pořádaného ve velkém stadiónu na Strahově.