

Tradiční ROSICE

Brněnský Hejmala
zasloužil z vítězů
ve třídě do 125 ccm



Václav Parus již
obhájil loňský titul
mistra ČSSR ve třídě
do 175 ccm

A tradiční špatným počasím. Divák, který přijíždí do Rosic jenom jednou do roka, aby zhlédl boje „O hornickou rubáčku“, musí být přesvědčen, že v Rosicích přišli vlastně nepřetržitě. Zahájení letošních závodů musilo být dokonce o dvacet minut odloženo, s ohledem na bezpečnost jezdců, protože skutečně „lilo jako z kon-

ve“. Později se sice počasí již umoudřilo, ale mnoho diváků se nechalo deštěm odradit.

Parkoviště závodních strojů bylo uzavřené. Jezdci si mohli v klidu připravit motocykly i automobily, nocleh měl každý zajištěn, a půl hodiny po skončení závodu byli již všichni startující na cestě domů.

Tratť měla 4141 m a měla výškový rozdíl téměř 70 m. Závodníci všech obsahových tříd ji absolvovali patnáctkrát, pouze automobilisté třináctkrát. Některé úseky byly nově upraveny, pouze krátký úsek s „vlahami“ si počká na opravu do příštího ročníku.

Také hlasatelé patří tentokrát naše uznání za pohotovost, s jakou dovedl udržet zájem diváků při nenadálém dvacetiminutovém zpoždění pro silný déšť.

Závod v Rosicích byl po Hořicích a Znojmu třetím mistrovským podnikem. Ve třídě do 175 ccm je již mistrem Parus, který ve třech startech třikrát zvítězil. V ostatních obsahových třídách není situace zdaleka tak jasná, zejména pro časté starty našich špičkových jezdců v zahraničí. Při hodnocení loňské sezóny jsme naše čtenáře upozornili na dobré výkony brněnského Hejmalu. Způsob jakým zvítězil ve třídě do 125 ccm nám dal plně za pravdu. Mrázek ve třech závodech dojel třikrát druhý a také toto umístění mu dává velké naděje do konečných bojů. Peroutka dokázal svým třetím místem, že



dojezd ve špičce závodníků je závislý jenom na výdrži jeho stroje. Krmíček, Chalupník, Schifauer a řada dalších jezdců se stále častěji objevuje na předních místech a tak našim nejlepším jezdcům rostou závody do závodu dobří soupeři.

PRVNÍM ZAVODEM

byla třída do 125 ccm. Po svém vítězství ve Znojmě byl i tentokrát Zípek velkým favoritem. Také se ujal vedení, následován v těsném závěsu Bočkem, dále Hejmalou a od druhého kola i Parusem. V šestém kole došlo mezi oběma vedoucími závod-

VELKÁ CENA BELGIE

byla třetím závodem, započítávaným do mistrovství světa závodních vozů formule 1. Jak jsme již v referátě o VC Monaca uvedli, dalo se očekávat vítězství Skota Jimmy Clarka, který je dnes při neúčasti Stirlinga Mosse skutečně jezdcem č. 1. Jeho Lotus měl nové elektronické tranzistorové zapalování, výkon osmiválcového motoru Coventry-Climax byl zvýšen na 188 koní. I když Ferrariho vozy (motory V6) se na této trati ukázaly dostatečně rychlými, přece jen anglické vozy BRM jezdce Grahama Hilla, Lotusa Clarka a Taylora a Cooper Mc Larena byly o něco rychlejší. Celkem překvapilo, že nejrychlejší z vozů Ferrari byl svěžen Mairesseovi – snad proto, že je zkušeným jezdcem firmy – a zcela určitě nejpomalější fidil loňský mistr světa Phil Hill. Značka Porsche se závodů nezúčastnila. Pořízce, které má se svým novým osmiválcovým závodním vozem, nemohly být zřejmě ještě odstraněny. A ještě jedna poznámka: před 3 lety by byl sotva kdo očekával, že 1/1 litrové vozy nynější formule 1 budou tak rychle nebo dokonce rychlejší než tehdejší závodní vozy formule 1 o obsahu 2,5 litru. A přece Jimmy Clark na této Velké ceně vytvořil nový rekord tratě, když na jedno kolo okruhu dosáhl průměrné rychlosti 215,449 km/h!!!

PRŮBĚH: Hned po startu se rozpoutal ostrý boj o vedení a než skončilo první kolo, vystřídali se na špičce závodního pole: Graham Hill, Mc Laren, Mairesse a Trevor Taylor.

V druhém kole postoupil dopředu Mairesse, jemuž zřejmě byla manažerem přičtena role útočníka (značka Ferrari nevíťvila letos ve Velké ceně) a až do 8. kola se stále střídaly v vedení s Taylorem (Lotus). Za tuto vedoucí dvojici se mezitím vypracoval Clark a v 8. kole si nezadržitelným nástupem získal vedení, které si udržel až do cíle. Po 8. kole bylo v závodě toto pořadí: Clark, Taylor, Mairesse, G. Hill, Mc Laren, Surtees. V té

době pro závody na vozech vzdali Baghetti a Ireland a krátce nato Gregory, Mc Laren a Ginther. A zatím co Clark ostatním stále ujížděl, o druhé místo rozhodně bojovali Mairesse a Taylor až... Ve 26. kole došlo k nehodě. Mairesse, který jel zřejmě nad své schopnosti, při nájezdu do zatáčky Blanchimont asi ve 200kilometrové rychlosti najel ze zadu na Taylorův vůz, takže oba jezdci vylétli z dráhy. Zároveň Taylor zůstal nezraněn. Mairesseův vůz se po řadě přemetů vzňal a jezdec kromě zlomenin utrpěl i těžší popáleniny. Byla to během 14 dnů druhá nehoda, kterou Mairesse svou zbrklostí způsobil. Kromě Clarka, který podal vynikající jezdceký výkon, předvedl velmi taktickou jízdu Graham Hill a dokázal si udržet druhé místo, i když jeho vůz v poslední třetině závodu neměl plný výkon.

VÝSLEDKY (32 kol, tj. 451 km): 1. Jimmy Clark, GB, Lotus, čas 2 h. 7 min. 32,3 v. (průměrná rychlost 212,3 km/h), 2. Graham Hill, GB, BRM, 3. Phil Hill, USA, Ferrari, 4. Ricardo Rodriguez, Mexiko, Ferrari, 5. John Surtees, GB, Lola, 6. Jack Brabham, Austrálie, Lotus.

STAV MISTROVSTVÍ SVĚTA JEZDCŮ PO TŘECH ZÁVODECH

1. Graham Hill	16 bodů
2. Phil Hill	14 bodů
3. Jimmy Clark	
4. Bruce Mc Laren	9 bodů
5. Trevor Taylor	6 bodů
6. John Surtees	5 bodů

G. HOCKING ODPSTUPUJE

Velké překvapení v celém motocyklovém světě vyvolalo srušení sdělení, jež učinil v Salisburie (Rhodesie) dvojnásobný motocyklový mistr světa z roku 1961 Gary Hocking, že zanechává závodění. Přirozeně, že byl okamžitě ze všech stran zahrnut dotazy, co je na věci pravdy a co je přičinou jeho tak neočekávaného rozhodnutí. Shrneme-li dnes jeho odpovědi, vyplývá z nich v prvé řadě, že skutečně už nebude dále závodit, s výjimkou snad občasných

malých domácích podniků. Velkého závodění je pryč už absolutně syt, usadí se na trvalo doma v Bulawayo, ožení se a věnuje se obchodu. Říká, že v každém případě by byl skončil se závoděním po letošní sezóně. Tragická smrt jeho přítele T. Phillise nyní jeho rozhodnutí urychlila víc než cokoliv jiného. Také není tajemstvím, že nevycházal právě nejlépe se šéfem továrny MV Agusta, kde byl smluvním jezdcem. Rád by byl jel na MV 500 na okruhu San Remo, byl už v Miláně, ale nedostal z továrny stroj. (Stejně tak tam byl i Hailwood, ale také on nedostal stroj. Továrna to vysvětluje „pracovními pořízkami“, jež znemožnily přípravu motocyklů.) G. Hocking je teprve čtyřiatřicetiletý, je vyučen automek anikem, u nás startoval v Brně v letech 1958, 1959 a naposledy 1960, kdy na MV vyhrál třídou do 500 ccm. V letošním anglické TT zvítězil v pětistovkách novým rekordním průměrem: 103,51 resp. v nejrychlejších kole 105,75 mil/h. vr.

JAKÝ TO SKVELÝ TÝM!

Pod tímto titulkem (a podobnými) objevuje britský odborný tisk svůj souhlas se sestavou britského Trophy-týmu pro letošní 6D soutěž FIM v Ga-Pa. Po generální zkoušce, 3D soutěži ve Walesu, byli do něho zařazeni: F. Billot (347 AJS), G. Blakeway (348 Triumph), T. Gibbs (498 AJS), J. Giles (490 Triumph), J. Harris (499 BSA) a K. Heanes (649 Triumph). Manager této národní šestky Hugh Viney – sám zkušební a úspěšný kapitán britského Trophy-týmu v několika ročnících 6D – je s výběrem jezdců a strojů velmi spokojen. „Je to náš nejlepší tým za posledních mnoho roků“, říká. Ve čtyřčlenných družstvech o Stříbrnou vázu jsou zařazeni též někteří terénní závodníci jako Arthur Lampkin (249 BSA), bratři Bryan a Triss Sharpové (oba na 246 Greeves), také u nás známý soutězák Johnny Brittain (248 Royal Enfield) atd. Poprvé od roku 1958 má letošní 6D zase plnou podporu britských továren. Naposledy vyhráli Britové soutěž o Trofej v roce 1953.

