

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. Košťil (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 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 výskovský 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 ohrozit. 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, spadlo 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 údivuje 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

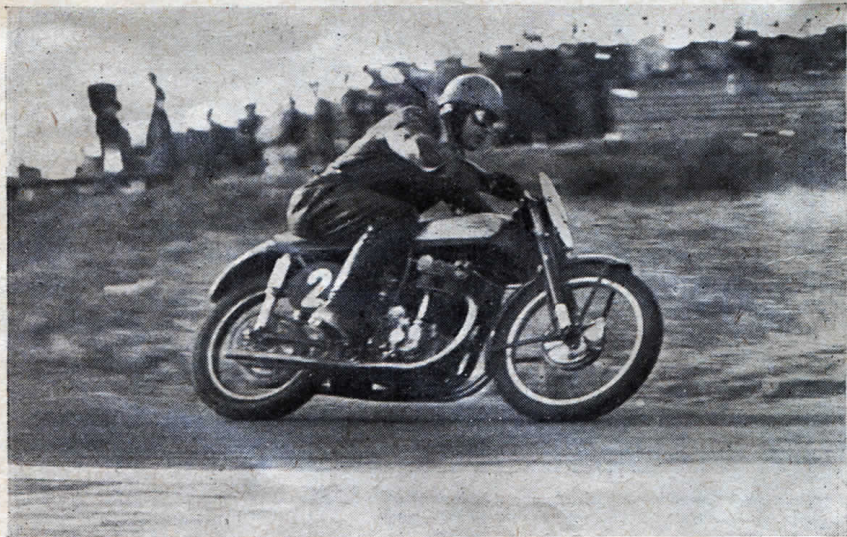
(SO) V místech, vyhrazených různým druhům sportů, jako lehké atletice, kopané atd. — na Strahově — byl v neděli 23. září Autoklubem republiky Československé, krajem Pražským, uspořádán VI. ročník meziná-

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.

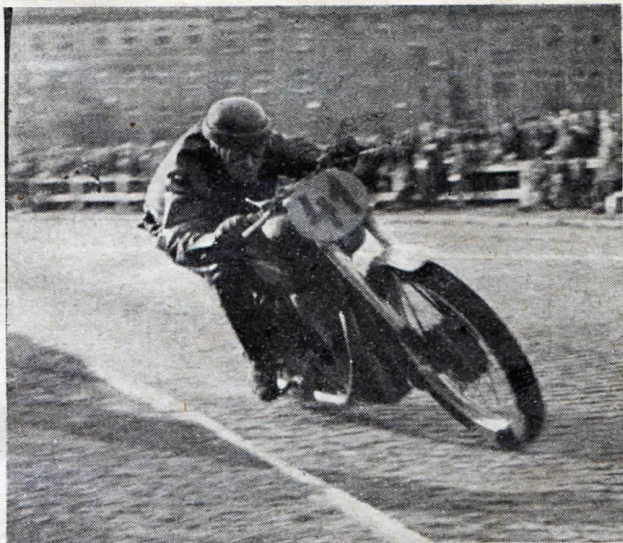
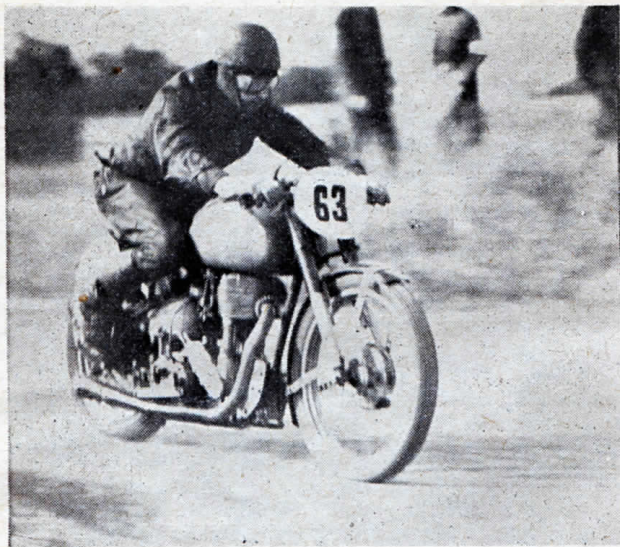
Trať závodu tvořil silniční okruh. Start byl před jižní tribunou Státního stadionu, odkud trať vedla spojovací silnicí přes Hřebenka, Hoření ulicí na Podbělohorskou silnici, odtud kolem Špiritky, Kneizlovky a Armádního stadionu, vládní cestou na Vaníčkovu třídu, kolem brány borečů k jižní tribuně, kde byl také cíl. Trať závodu je dlážděna drobnou kostkou, zčásti asfaltovaná, široká 10—12 m, v nejužším 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.



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



Obrázek vlevo: Strahovský okruh i když byl snadnější pro stroje dvoudobé, vyznačoval se velkým úspěchem strojů Walter ve třídě do 250 ccm. Obrázek vpravo: Vítěz třístapadesátek Makovička jezdil některé zatáčky velmi odvážně, ale také nejrychleji.

Na některých místech trati je nebezpečná sotolina, dále četné zatáčky, někde dokonce opačné klopené, vyžadující od jezdců krajní jezdecké i fyzické vypětí. Rovněž na výkonnost a konstrukci závodních strojů kladl okruh největší požadavky. Vcelku se však dá říci, že okruh lépe sedí strojům dvoudobým než čtyřdobým.

Poradatelé udělali velkou chybu v nedostatečně opracovaném a připraveném programu; také s informováním diváků během závodu. Ani nejpohotovější hlasatel nemohl již tuto závalu během jízdy závodních motocyklů napravit. Vypuštěním všech tříd v jedné jízdě v minutových intervalech byl sice hodně zrychlen spád celého závodu, takže, i když několik jezdců během závodu odpadlo, neustále se na trati něco dělo. To snad dávalo pořadatelům iluzi, že závody jsou zajímavé a přítomné obecenstvo je spokojeno. Bohužel, nebylo. Již během několika kol, když se jezdci na strojích různého obsahu pomíchali, ztratilo mnoho diváků pojem o stavu závodu v jednotlivých třídách, čímž pro ně závod pozbyl zajímavosti. I když třída do 500 ccm a do 250 ccm měla bílá startovní čísla a třída do 350 ccm startovní čísla žlutá, přece to nestačilo. Každá třída měla být označena zvlášť a jezdci měli mít různobarevné látkové vesty, jak jsme to již viděli na některých větších závodech.

Mezinárodní konkurence na Velké ceně Prahy byla celkem slabá. Z cizích jezdců přijeli pouze závodníci z NDR, z nichž jeden v závodě startoval na našem stroji ČZ OHC 250 ccm.

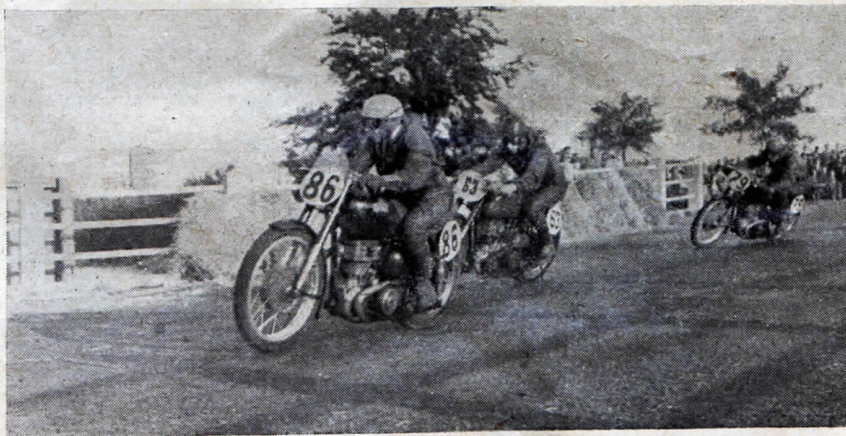
Průběh závodu: První byla odstartována třída do 500 ccm, kde v prvním kole se ujal vedení Novotný na Jawě 500, sledován Štajnerem (Jawa), Rezlerem (Jawa) a Bílým

(Norton). V dalších kolech převzal vedení závodu výborně jezdcí Štajner a na druhé místo se vypracoval Rezler. V polovině závodu se Rezler nebezpečně přiblížil k vedoucímu Štajnerovi a jzdil v těsném závěsu. V 18. kole byl však ze závodu vyřazen poruchou magnetu. V cíli bylo toto pořadí jezdců: 1. Štajner (Jawa) časem 1:31:41,9 hod., 2. Bílý (Norton) 1:34:17,1 hod., 3. Bednář (Jawa) 24 kol, 4. Smíšek (Jawa) 23 kol. V tomto závodě nestartoval Vitvar, který v sobotním tréninku utrpěl na stroji takovou poruchu, že ji do závodu nemohl opravit.

Třída 350 ccm, odstartovaná za 1 minutu po silnější třídě 500 ccm, byla ve znamení ukázkové a rychlé jízdy jezdce Makovičky na stroji Walter 350. Hned od startu se ujal vedení, svůj náskok si neustále udržoval a do cíle dojel jako první časem 1:35:30,0 hod. O další místa se již tvrdě bojovalo. Klidnou jízdou si jezdce Kopal (stroj Norton) vypracoval druhé místo v čase 1:36:05,4 hod.

Třetí místo obsadil jezdec Dostál na Waltru 1:36:51,6 hod. před Parusem (Walter), který byl čtvrtý časem 1:38:55,5 hod.

Poslední byla odstartována třída do 250 ccm, ve které startoval největší počet jezdců. Po startu se ujal vedení ostravský Bartoš na stroji CZ OHC, který ve třetím kole byl nucen ze závodu odstoupit pro poruchu mazání. Poté se do čela závodu vypracoval Košťil na Waltru, sledován Vejvodou (Walter). V 9. kole si tito jezdci vyměnili pořadí; do čela závodu se tedy dostal Vejvoda a v polovině závodu bylo pořadí jezdců: Vejvoda, Košťil, Skalský, Markvart a Janka. Toto pořadí se již do konce závodu nezměnilo. Zajímavým úkazem je, že první tři jezdci ve třídě do 250 ccm dosáhli lepšího celkového času než vítěz silnějších strojů 350 ccm. Pořadí jezdců v cíli: 1. Vejvoda (Walter), čas 1:34:29,2 hod., 2. Košťil (Walter), 1:34:55,2 hod., 3. Skalský (Walter), 1:35:09,5 hod., 4. Markvart (ČZ OHC), 1:35:30,8 hod.



Skupina vedoucích závodníků třídy do 250 ccm v jedné z četných strahovských serpentin.