

Terénní rychlostní závod v Gottwaldově

(ová) Přestože v ranních hodinách 8. října 1950 padala do údolí Januštice pod Varšavou hustá mlha, bylo zde velmi živo. Gottwaldští pořadatelé konali poslední přípravy k terénnímu rychlostnímu závodů motocyklů o putovní cenu, ocelovou přílbu města Gottwaldova.

Trať závodu sestávala z $\frac{1}{3}$ polních cest 2,5 m širokých a ze $\frac{2}{3}$ neupraveného travnatého terénu se dvěma přejezdy přes potok. Byla 2500 m dlouhá, v nejužších místech 2,5 m široká s výškovým rozdílem asi 40 m. Po celé délce se dalo předjíždět. Junioři jeli závod ve třídě 125 ccm na 5 kol, ostatní třídy junioři i senioři na 10 kol.

Na závodišti bylo ohrazeno a dobře stráženo depo pro závodní stroje, vyhrazené jen jezdcům a jejich mechanikům. Zdravotní služba jako i rozhlas byly ve vlečných vozích od autobusů.

Přejímaní strojů začalo o 7. hod. a skončilo o 9. hod., kdy byla na trať vypuštěna třída 125 ccm. Její training byl obtížný, protože trať byla mokrá následkem velké mlhy. Jezdci nemohli proto vyvinout větší rychlosti. Později se vyjasnilo a trať oschla. V trainingu tř. 125 ccm vynikal Sedláček ze Svitav na stroji DKW, který na mokřem terénu jezdil daleko před ostatními jezdci. Dále si dobře vedl tovární jezdec st. č. 22 Dufek z Prahy. Training proběhl hladce bez pádů a skončil o 11. hod.

Přesně o 13. hod. vztyčena státní vlajka a zahrána státní hymna. Na start přijeli jezdci nejslabší třídy do 125 ccm. Brzy po startu se ujal vedení jezdec Sedláček ze Svitav na stroji DKW. Vedl bezpečně pole závodníků a svůj náskok stále zvětšoval. Ale v druhém kole, při skoku přes stružku praskl rám jeho stroje a sekundární řetěz spadl mezi rám a ozubené kolo, tím seablokovalo kolo, které zavinilo pád jezdce. Sedláček nemohl pro poruchu v jízdě pokračovat. Vedení se ujal domácí jezdec Chrastina na stroji DKW, který také projel jako první cílem.

Ve tř. do 250 ccm seniorů, ujal se ihned po startu vedení Alois Dufek na továrním stroji Jawa 250 ccm. V poměrně krátkém čase měl před ostatními jezdci náskok asi 200 m, který stále zvětšoval, takže v 7. kole již předjel posledního jezdce své třídy. Do cíle vjel nikým neohrožován.

Třída do 350 ccm seniorů se jela na 10 kol. Zde se u startu objevila převážná část jezdců třídy do 250 ccm. Tak jako ve třídě do 250 ccm,

ujal se i ve třídě 350 ccm vedení Dufek. Ve 4. kole při skoku se strojem na vinité trati se mu všakablokovala brzda. Dufek upadl. Chvilí trvalo než se postavil a než zdvihl svůj stroj. Zatím kolem něho projeli ostatní konkurenti. Zůstal poslední. Byl lehce zraněn v obličeji a krvácel. Znovu uvedl stroj do pohybu a pokračoval v jízdě, aby vybojoval velký boj. Již v dalším kole předjel posledního jezdce a každým dalším kolem se přibližoval vedoucímu jezdci Plchovi z Litomyšle. Přesto se však Dufkovi nepodařilo vyrovnat náskok vedoucího jezdce. Do cíle vjel první Jaroslav Plch o 1,1 vteř. před Dufkem.

Nejlepší čas dne docílil jezdec Jaroslav Plch z Litomyšle 23:25.7 min. a tím se stal vítězem dne a držitelem putovní ocelové přílby města Gottwaldova.

Celý závod měl rychlý spád a probíhal přesně podle programu. Po stránce pořadatelské byl velmi dobře zvládnut.

Výsledky:

Junioři do 125 ccm, 5 kol.

1. Chrastina Vladisl., DKW, 13:27.2 min., 2. Bureš Stanislav, ČZ, 13:46.7 min., 3. Drapal Otakar, DKW, 13:51.4 min.

Junioři do 250 ccm, 10 kol.

1. Gorgoš Miroslav, Jawa, 23:56.6 min., 2. Čada Miloslav, Jawa, 24:00.6 min., 3. Král Vladimír, Jawa, 26:04.6 min.

Junioři do 350 ccm, 10 kol.

1. Čada Miloslav, Jawa, 23:44.9 min., 2. Gorgoš Miroslav, Jawa, 23:50.9 min., 3. Kuchyňka Drahomír, Jawa, 24:09.2 min.

Senioři do 250 ccm, 10 kol.

1. Dufek Alois, Jawa, 23:51.1 min., 2. Šoustal Josef, Jawa, 24:14.2 min., 3. Moudrý Oldřich, Jawa, 24:52.8 min.

Senioři do 350 ccm, 10 kol.

1. Plch Jaroslav, Jawa, 23:25.7 min., 2. Dufek Alois, Jawa, 23:26.8 min., 3. Jan Miroslav, Jawa, 23:38.8 min.

✱

Závodní autoklub Mototechna Ústí n. L. ve sportu

(jč) Není možné, abychom psali o každé jízdě zručnosti, kterou pořádá některá naše odbočka, protože je jich velmi mnoho. Činíme-li v tomto případě výjimku, tedy proto, že jde o jízdou zručnosti poněkud jiného druhu, než jak se obvykle pořádá. Závodní autoklub Mototechna, Ústí n. L. vyzval totiž k soutěžení závodní autoklub Chemických závodů a místní autoklub Děčín v jízdě zručnosti. Závodilo se v těchto disciplínách:

- a) v hladké jízdě, t. j. 3 kruhy po celé délce sportovního stadionu,
- b) jízdě v kruzích,
- c) jízdě slalomové,
- d) jízdě zručnosti: prkno, sebrání tenisového míčku se země a odhození do vědra, houpačka,
- e) jízda pomalostí,
- f) montáž přední pneumatiky.

Ve všech těchto jízdách byly obsaženy prvky z jízdy TOZ. Závodilo se



Polští sportovci startují s úspěchem na československých strojích v motoristických soutěžích a závodech. Na obrázku jsou odleva polští jezdci Rusiniak, Morawski a Zvrachowski, kteří získali v letošním polském Raidu Tatranském stříbrnou teamovou cenu na strojích Jawa 250. Startovalo 84 jezdců ve 28 teamech. Všichni tři jezdci pozdravují srdečně čtenáře Motocyklu. (Foto St. Grabowski.)

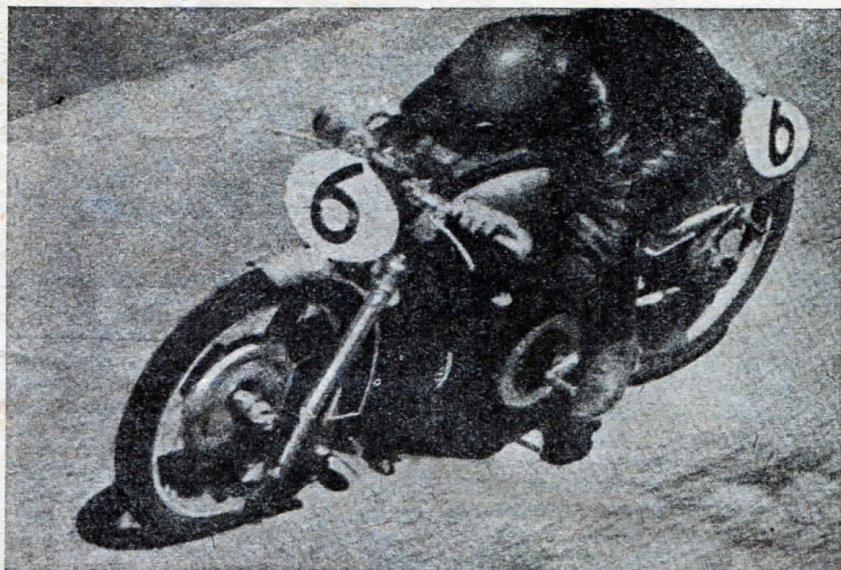
současně na 3 tratích, takže současně jel jezdec start. č. 1 za Mototechnu, Chemičku a AK Děčín, dále současně č. 2 atd. Bodovali se sice jednotliví jezdci, ale klasifikována byla jediné celá družstva, a to po skončení každé disciplíny. Toto uspořádání jízdy zručnosti mělo tu přednost, že obecnost, které se ve valné většině skládalo ze soudruhů z Mototechny a Chemických závodů, bylo stále ve značném napětí o výsledcích svého družstva a svoje jezdce během jízdy povzbuzovalo.

Od počátku soutěžení vedlo družstvo Mototechny, zatím co o druhé místo urputně závodila družstva Chemičky a AK Děčín se střídavým štěstím. Je jen litovat, že pro časovou tíseň, způsobenou tím, že jezdci byli současně angažováni na mírové štafetě, nebylo možno provést soutěž v montáži pneumatik u všech startujících a bylo nutno omezit se jen na dva jezdce z každého družstva. Byl velmi radostný pohled na soudruhy z Chemičky, kteří měli viditelně montáž nacvičenu, takže v ní získali velký bodový náskok proti družstvu AK Děčín a snížili rozdíl bodů proti družstvu Mototechny. Tato disciplína by měla být zařazena do každé jízdy zručnosti. Montáž předního kola byla stanovena proto, aby práce s ní byla přibližně stejná u kteréhokoli stroje a aby tak podmínky soutěže byly rovnoměrné, což by u zadního kola nebylo.

Jízda zručnosti byla ukončena fotbalovým utkáním na motocyklech. Nevíme, jak se k němu máme vyjádřit. Sportovně považujeme tuto vložku za zcela bezcennou, nemůžeme však zapřít, že značně pozvedla náladu přihlížejších. Obáváme se však, aby pro svoji atraktivnost se nová hra příliš nevžila, protože v ní opravdu nemůžeme najít nic cenného.

Jako nemůžeme plně souhlasit s fotbalovým utkáním, vidíme velký přínos závodních autoklubů v krásném zahájení. Po projevu soudruha z KRO, který velmi výstižně vyzvedl rozdíly mezi autokluby předúnorovými a poúnorovými, zejména pak posláni autoklubů závodních, provedli všichni zúčastnění a ještě další jezdci krásnou zahajovací scénu, která měla asi tento průběh: Z každé strany hřiště vyjely dvě čtyři motocyklistů, z nichž jedna jela za velkým sovětským praporem a všichni jezdci měli malé sovětské vlajky. Druhá četa jela za velkým československým praporem a jezdci měli všichni malé československé vlajčky. Po několika průjezdech celého stadionu spojila se obě družstva a ve dvojicích prorazila velký nápis, který byl uprostřed hřiště s nápisem »válka«, při čemž za vedoucími jezdci byl rozvinut velký prapor s nápisem Mír. Všichni jezdci pak přešli nápis Válka, který zcela rozdrtili a zničili. Dále pak v těsných dvojicích, vždy vedle sebe jezdec s vlajkou SSSR a jezdec s vlajkou ČSR, ještě několikrát povaleny nápis přešli a pak společně objeli stadion.

Toto zahájení bylo pečlivě nacvi-



Fergus Anderson má pověst, že svých 185 cm délky dovede při závodě opravdu složit, aby kladl co nejmenší odpor. Obrázek (na Guzzi 250 ccm) dokazuje, že pověst nelže.

čeno, takže vyznělo opravdu velmi dobře.

Celé utkání bylo pořadatelé velmi dobře zvládnuto a bylo dostatečně pořadatelé obsazeno, takže bylo bez kazu. S ohledem na poměrně špatné počasí sledovalo podnik dostatek diváků.

Jízda zručnosti měla 3 klady: Za prvé ukázala, že závodní autokluby jsou schopny dokonalého uspořádání sportovních podniků vzhledem ke svému ukázněnému pořadatelskému kádru. Za druhé závodní autoklub Mototechna přinesl nový způsob uspořádání jízdy zručnosti, který valně přispěje k jeho oblíbě a rozšíření. Konečně zavedl do jízdy zručnosti slavnostní zahájení, které mělo ideologický smysl a plně zapadalo do časových politických událostí.

V soutěži zručnosti (fotbalové utkání nebylo bodováno, což bylo správné) zvítězilo: I. družstvo závodního autoklubu Mototechna, Ústí n. L., II. družstvo závodního autoklubu Chemických závodů, Ústí n. L., III. družstvo místního autoklubu AK Děčín. Ceny byly rozděleny úderníky, kteří měli nad podnikem záštitu. Opět správné.

Vzorná honba za liškou

(So) Autoklub Praha VII, odbočka AKRČS, uspořádal 4. listopadu odpoledne Honbu za liškou. Podnik byl opět vřorně uspořádán. Je ovšem třeba říci, že Autoklub Praha VII pořádá tyto podniky již od roku 1947 podle článku 19 c Sportovních řádů, takže sportovní činitelé této odbočky mají s nimi již velké organizační a pořadatelské zkušenosti.

Trať vedla z Argentinské ulice v Praze VII přes Libeň, Vysočany, Letňany, Kbely, Radonice, Zápy, Toušeň do Staré Boleslavi, odtud po staroboleslavské silnici na Lysou, kde odbočovala na širokou lesní

cestu do Káraného a do cíle v Novém Vestci. Trať se líbila zvláště zkušeným jezdčům, jimž nevalid ani týdenní dešť, který zbahnil povrch silnic a z cesty v lese udělal dobrou terénní vložku. Pořadatelé označili trať pěkně viditelnými značkami.

K honbě se přihlásilo 106 jezdců, motocyklistů i automobilistů. Na startu jsme viděli také jezdce mezinárodních kvalit, jako arch. Kohouta se Zdeňkem Treybalem. Tato dvojice jela na sportovním BMW a stala se absolutním vítězem, když trať 50 km dlouhou ujela v nejkratším čase 52,03 minut. V kategorii motocyklů to byl vítěz terénního závodu na Pražáče, nejlepší vojenský jezdec, svobodník Čížek, harleyista Karel Cimmermann a téměř kompletní odbor závodník v čele s ostrilenu soutěžačkou, Lídou Rutkovou. Z průběhu honby nutno vyzdvihnout jednoho vojenského jezdce, který bez ohledu na své umístění vypomáhal druhému soutěžícímu jezdci, který měl mechanickou poruchu na svém motocyklu. Tento voják dojel i přes značnou časovou ztrátu ve stanoveném limitu. Jednotlivé výsledky: kategorie motocyklů, třída do 150 ccm: Jan Lejčok, ČZ čas 71 min. Třída do 250 ccm: Jan Procházka na Jawě za 69,05 min. Do 350 ccm: svob. J. Čížek, Jawa, 54,05 min. Třída přes 350 ccm Karel Cimmermann, Harley Davidson, 62,15 min. Kategorie sidecarů: Jos. Očenašek se spolujezdcem K. Bobkem na Harley Davidson 59 min. Automobily do 1100 ccm: O. Pasch s Macháčem na Minoru, čas 63,45 min. Do 1500 ccm: Václav Kulhánek s manželkou na Opel-Olympii, 58,50 min. Třída přes 1500 ccm: Arch. Kohout se spolujezdcem Treybalem na BMW za 52,03 min.

V honbě, která obsahovala jak orientační, tak i branné prvky, přijelo 14 jezdců po limitovaném čase a nebylo klasifikováno.