

III. DĚČÍNSKÝ OKRUH

(fm) Závod, určený v dřívějších ročnících pro juniory, byl letos sestaven ze tří jízdy seniorů IV. třídy a jedné jízdy seniorů I., II. a III. třídy. Než uvedu technické výsledky závodu, chtěl bych se zmínit o různých okolnostech, které se v menší nebo větší míře vyskytují na všech podnicích a z děčínského okruhu, jednoho z posledních letošních bohatých sezón, udělat takový školní případ dobrého i špatného. Nemá to znamenat drtivou kritiku těch, kteří okruh připravovali a provedli. Musíme si však uvědomit, že z vlastních chyb a chyb druhého se stále musíme učit, aby naše sportovní podniky, a zejména podniky místní, které mají být výchovou nových jezdeckých kádřů, měly tak dobrou úroveň, jako dokonale připravené a provedené velké podniky.

Berte proto uvedené výtky jako školní případy a to, co je dobré, snažte se použít, případně ještě zlepšit. Nesmíme ovšem zase zlepšování hnát do extrémů; musíme dát jezdcům, pořadatelům a divákům snesitelné a dobré podmínky.

Trať závodu plně vyhovuje s hlediska rovinek a zatáček. Využití tohoto kladu bránil však povrch trati, sestávající z dlažby a asfaltu a nedovolující plně využití rychlosti pro nerovnost povrchu, prolákliny v dlažbě i v asfaltu a díry v asfaltu. (Příští ročník závodu má se již jet na nové zlepšené trati.) V druhé radě byla na závodu vlhkost trati po dopoledním podzimním mrholení; ale to je věc, která se může stát při každém podniku. Pro podniky, pořádané na podzim, dala nám tato trať zkušenost, že pořadatelstvo musí dbát na metení trati v místech, kde se pokrývá padajícími listy.

Bezpečnosti trati také neprospěje, když dopoledne před závodem jsou na ní skládky brambory s nákladního auta a když z nich odpadávající hlína vytvoří na dlažbě slizký povrch. Ten je třeba před započítím závodu smýt. Je třeba také pamatovat na to, že uvnitř okruhu je vozová váha, na kterou zajíždějí nákladní automobily vážít brambory a řepu. Před uzavřením trati je proto třeba dojednat s podniky, pracujícími i v neděli na odvozu zemědělských produktů, aby používaly jiné váhy.

Bezpečnostní referent v Děčíně je buď sám motorista anebo opravdový přítel motorismu; před zahájením podniku místní rozhlas z jeho příkazu vysílal bezpečnostní pokyny pro diváky i pro pořadatele. Bylo jasno, že pořadatelské pokyny jsou vypracovány v dohodě s pořadatelstvem. Dodržování pokynů bylo kontrolováno příslušníky Sboru národní bezpečnosti před závodem i v jeho průběhu. S radostí jsme pozorovali, že výkon jejich služby se omezoval opravdu jen na kontrolu, poněvadž disciplinování diváci nezavdali při

činu k zákrokům. Také jsme v Děčíně neslyšeli z místního rozhlasu na okruhu obvyklé výzvy, aby obecenstvo nevstupovalo do závodní dráhy a ji nepřecházelo, jak tomu bývá v hojně míře při jiných podnicích.

Dopolední mrholení se odpoledne změnilo v dešť, v jedné chvíli dokonce velmi vydatný. Diváci ani jezdci nebyli deštěm nadšeni. Radost jezdců byla tím menší, poněvadž na dosti špatném povrchu vozovky znamenal dešť další snížení rychlosti. Ale jedna věc, které jsme se obávali, se nestala. Mokrá trať se špatným povrchem, zejména zatáčkovitá, znamená vždy řadu pádů, hlavně v zatáčkách; pády byly, ale pokud k nim došlo, neznamenaly nikdy poškození stroje nebo zranění jezdce. Závod se jel proti směru chodu hodinových ručiček; jezdilo se po pravé straně, předjíždělo vlevo. Většina zatáček byla levotočivá, znamenalo to tedy projíždění zatáček velkým obloukem. Najíždění do velkého oblouku v levotočivé zatáčce podmiňuje větší zbrzdění, než dřívější řezání zatáček. Zde jsme u jednoho hlavního důvodu, proč zatáčky byly absolvovány bezpečně.

Bylo dobře, že nedocházelo k vážným pádům, poněvadž nejen zde v Děčíně, ale na všech rychlostních okruzích vidáváme jednu věc, kterou se pořadatelé nemohou odnaučit. Je to špatné obkládání překážek a zatáček dřevitou vlnou nebo slamou, případně pytli. Jde zejména o obkládání vysokých překážek jako jsou stromy, sloupy elektrického vedení a pod. Ve všech těchto případech přípevní pořadatelé k vysoké překážce jeden balík ochranného materiálu, který při nárazu na překážku chrání sice motocykl, ale zato vůbec nechrání jezdce, který je s motocyklu vymrštěn.

Parkoviště závodních strojů bylo vyřešeno tak, jak vidáme opravdu na málo okruzích. Velký prostor dovoval plně zkoušení a rozjíždění strojů. Srovnané dopravní vozy jezdců a krytý prostor pro úschovu motocyklů byly nespornými klady, s povděkem přijímanými jezdci, zvláště při mrholení a dešti. Stroj a jezdec, čekající na start, nebyli zbytečně dlouho vystaveni nepohodě. A řádně vykonávaná služba u vjezdu do parkoviště, který byl současně výjezdem, dosáhla, že v parkovišti se — kromě jezdců a příslušných činníků — nepotulovaly jako obvykle přespočetné, překážející a zmatek působící osoby.

Jednu závalu — kterou ovšem při nejlepší vůli nemohli pořadatelé odstranit — toto parkoviště přece jen mělo. Okruh se jel směrem, jak výše naznačeno — a parkoviště bylo umístěno na vnitřní straně okruhu. Má-li v takovém případě jezdec v průběhu závodu opustit závodní trať z důvodu poruchy nebo vzdání závodu, působí mu zájezd do parkoviště určité sta-

rosti; před vjezdem do parkoviště se musí pohybovat buď po levé straně dráhy a tím brání disciplinovaným konkurentům v předjetí, nebo musí zajíždět do parkoviště velkým obloukem a je otázkou, zda v těchto případech bude před vjezdem do parkoviště k dispozici dostatečně dlouhá rovinka, která umožní jezdci potřebný rozhled, aby zajížděním do parkoviště velkým obloukem nekřížil dráhu jezdcům, pokračujícím v závodě. Umístění odpovědného činníka na takovéto místo je nevyhnutelně nutné.

Značení trati bylo provedeno silnými bílými čarami po obou stranách trati, takřka po celé její délce; ale právě na této trati bohaté na zatáčky jsme postrádali označení zatáček podle nových sportovních řádů.

Telefonní spojení na okruhu není zhusta pořadatelé řádně využito, což nám opětě potvrdil děčínský okruh. Při řádném telefonním styku by se nebylo muselo čekat asi 3 minuty v vpuštění dalších jezdců na start, než se zjistilo, kde se nachází startovní číslo 61, které již bylo v parkovišti. Správná telefonní služba je ve všech případech pořadatelům zárukou nerušeného průběhu závodu a je velmi platným pomocníkem službu konajícími příslušníkům SNB, zdravotní službě a místnímu rozhlasu.

Je záhadou, proč jezdec, vrácený od startu (neměl v dotyčné třídě startovat) neodtlačil stroj se startovní čáry doleva a po malém náměstíčku za diváky do parkoviště a proč mu nebylo zabráněno v tom, aby tlačil stroj (250 ccm závodní) po odstartování jezdců do mírného stoupání cca 70 m proti směru jízdy, když vedoucí jezdci této třídy jezdili jedno kolo za jednu minutu třicet jednu vteřinu.

Zavádění jezdců na start vodícím sidecarem z parkoviště od startu, vzdáleného cca 600 m, bylo rychlé a plynulé. Zřejmě dobře fungovalo telefonní spojení startu s parkovištěm, poněvadž od průjezdu posledního jezdce cílem neuplynuly ani dvě minuty a další třída přijížděla na start. Vedoucí sidecar se vystříhal chyby jinde se často opakující, nečekal na startovní čáry a ihned po zavedení jezdců zmizel do parkoviště.

Na startu nebylo obvyklé čekání na opozdilce. Potěšitelnou byla také skutečnost, že na startu byli pouze nutní činníci.

A na jeden moment bude jistě dlouho vzpomínat vítěz třídy závodních strojů do 250 ccm Štajner, když těsně po jeho průjezdu cílem se rozzářily žárovky pouličních svítilen. Mýlně byste se domnívali, že tak Děčín uctíval vítěze a nejrychlejšího jezdce dne; důvodem slavnostní iluminace byl totiž večerní soumrak, za kterého se již dojížděla poslední kola závodu.

Nevyčerpá jsem všechny zkušenosti získané v Děčíně; další budou vhodnou látkou v kursech sportovních činovníků. Nyní několik slov k závodům samotnému.

Trať závodu, dlouhou 1410 m, absolvovali jezdci všech tříd ve 25 kolech. Ve třídě do 100 ccm z dvanácti startujících dokončilo závod 7 jezdců, z nich pouze dva s plným počtem kol: Jaroslav Pácl na Jawě za 43:14,0 a Jiří Beneš na Manetu za 44:13,2. Jízda byla celkem vyrovnaná a nepřinesla zvláštní souboje.

Třída do 125 ccm byla již zajímavější, když Pospíšil na ČZ jezdil střídavě na třetím, prvním, druhém, třetím a opět druhém místě, aby ve

24. kole se dostal do čela závodu a zvítězil v čase 40:53,2 před Zemánkem rovněž na ČZ, čas 40:53,8.

Ve třídě do 250 ccm se opakovala historie z třídy do 100 ccm; zde se ve druhém kole ujal vedení Procházka na Jawě a dokončil závod na vedoucím místě v čase 40:44,5, zatím co Černý rovněž na Jawě byl po vedení v prvním kole odsunut postupně až na čtvrté místo a zde svedl několikrát pěkný souboj s Janským na TNW, aby dokončil závod na druhém místě před Janským v čase 40:50,0.

Jízda závodních strojů do 250 ccm přinesla vítězství L. Štajnerovi, který první kolo projel na čtvrtém místě, a do šestého kola se propracoval na

místo vedoucí, které si udržel až do konce závodu s nejrychlejším časem dne 37:47,5. Od 9. kola byl chvillemi ohrožován Vejvodou, rovněž na Waltru, který se od prvního kola propracovával ze šestého místa na druhé. V této třídě byl překvapením dne Josef Svancar, který ve třídě do 250 ccm startoval na ČZ 125. Ve prvním kole projel jako sedmý z jedenácti startujících a se střídavým štěstím se dopracoval na třetí místo, na kterém skončil v cíli v čase 39:08,4, horším o 1:17,9 než vítěz třídy Štajner a o 1:13,1 než Vejvoda, kteří oba jeli na strojích obsahu 250 ccm. Další jezdci dokončili již závod s neúplným počtem kol.

II. Zoborská motocyklová terénní soutěž

—kn— Nitranská odbočka Autoklubu RČs má řadu velmi schopných a obětavých činovníků, kterým se podařilo zorganizovat, a to velmi dobře, čtyři sportovní podniky v letošní sezoně: rychlostní závod motocyklů o Nitranský pohár — 22. července t. r., Nitranskou cenu míru ke dni KSS 11. a 12. srpna t. r., II. Nitranský motocyklový okruh 26. srpna t. r. a konečné druhý ročník *Zoborské soutěže, který se jel 28. října t. r.*

Zoborská soutěž měřila letos 220 kilometrů a byla hrubě vyznačena obcemi Nitra — Hrnčiarovce — Mechenice — Žirany — Kolečany — Pohranice — Hostová — Kolečany — Jelenec — Horné Legantovce — Koniarovce — Ripňany — Radošiná — Hlohovec — Pastuchov — Careviny — N. Sady — Lukášovice — Alekšince — Veľké Zálužie — Járók — Párovské háje — Nitra — Hrnčiarovce — Zobor — Nitra. Téměř polovina trati vedla horským terénem v Tribečských horách. Označení trati bylo dobré, zejména pak v místech, kde mohli účastníci soutěže snadno zabloudit.

Úspěchy našich motoristů v NDR, dokončení se str. 1098.

Při příští návštěvě v zahraničí je zapotřebí, aby všichni reprezentanti byli přesně informováni o průběhu závodu, aby mohli odjet včas a zúčastnit se oficiálního tréninku.

V Německu se nepořádají drobné závody jako u nás. Věc motorového sportu není tak roztržena. Pořádá se asi 8 větších podniků, které jsou také podle toho navštíveny. Tohoto závodu se zúčastnilo 500.000 diváků; platících bylo před 250.000. Organizace byla stoprocentní. Bezpečnostní orgány zajišťují veškerou bezpečnost sami, aniž by o to museli být požádáni pořádatelům klubem.

Soudím, že jsme dobře a čestně reprezentovali náš stát. Naše návštěva se stala manifestací za mír a sjednocené demokratické Německo.

V prvním úseku trati byly dvě »šlapačky«, z nichž především druhá byla neobyčejně obtížná. Svědčí o tom skutečnost, že jen dvanáct jezdců projelo tímto velmi obtížným úsekem trati bez trestných bodů.

Z přihlášených 75 jezdců startovalo v II. Zoborské soutěži jen 54, z nichž získalo 22 jezdců plaketu I. stupně, 12 účastníků plaketu II. stupně a 1 jezdec plaketu III. stupně. V průběhu soutěže bylo vyloučeno 6 jezdců a 12 jich vzdalo.

III. motocyklová terénní soutěž brannosti

—břk— Bránická odbočka Autoklubu RČs uspořádala také letos svoji terénní motocyklovou soutěž brannosti, která však nevyzněla letos tak úspěšně jako předcházející ročníky. Je to škoda, protože jde o podnik, který dobře volenými brannými prvky mohl i letos být opravdu hodnotnou soutěží

V soutěži startovali nejen zkušenější jezdci, ale i nováčci. Zejména těm dělaly některé podmínky soutěže obzvláštní potíže. Tak třeba tajnost trati. Jezdci si měli trať vyhledat podle turistických značek; jen na špatně přehledných místech ji označilo pořadatelstvo. Pořadatelskému sboru se skutečně podařilo utajit trať až do vlastní soutěže a dokonce i během jejího průběhu. Utajení šlo dokonce tak daleko, že ani jediný z účastníků soutěže neprojel průjezdní kontrolou, umístěnou na polní pěšině mezi obcemi Těptínem a Jílovým u lesa. Tady byla připravena také jedna z braných disciplín — průjezd vymezeným úsekem s nasazenou plynovou maskou. Masky byly připraveny, úsek byl vymezen — jenom z jezdců nepřišel ani jediný. Jezdci nepřišli prostě proto, že žádný nenašel cestu k průjezdní kontrole.

V soutěži byly však ještě další brané prvky, jako střelba ze vzduchovky na blízké cíle, hod granátem, orientace v terénu, předávání hesla atd.

Trať soutěže vedla povšechně z Bra-

niku na Modřany, Komořany, Točnou, Zbraslav, Károv, Ohrobec, Zvol, Březovou, Jarov, Davli, Mechenice, Bojov, Hvozdnici, Bratřínov, Stěchovice, Pikovice, Boholupy, Kamenný Přívoz, Týnec nad Sázavou, Hrusičany, Benešov, Nespeky, Pohoří, Jílové, Vrané, Zbraslav a zpět do Bránika. O dodržování předepsaných časů, jež byly odstupňovány podle kubatur strojů, pečovaly tři časové kontroly mimo kontrolu startovní a cílovou. O průjezdní určeným směrem dbaly čtyři průjezdní kontroly. Jezdci, jak už řečeno, projeli jen třemi průjezdními kontrolami a čtvrtou do jednoho minuli.

K soutěži bylo přihláшено 92 jezdců, ale jen 79 jich startovalo. Pro mnohé z nich byly podmínky soutěže příliš obtížné a tak jich 37 odpadlo. Soutěž sledovala na trati početná obecenská, zejména na 35 brodech a ve 3 prudkých stoupáních trati, které patřily k nejobtížnějším úsekům celé soutěže.



Pěkný záběr nájezdu do jedné ze »šlapaček« v Zoborské soutěži. Jezdec Norbert Seeman z Levic na slovenském stroji Manet.