

Motocyklová soutěž krajinou — 22. května.

J. KRAUS

Pardubická odbočka Autoklubu RČS uspořádala reprisu soutěže, jejíž premiéra byla právě před dvaceti lety. Pořadatelé provedením soutěže dokázali, že jsou nejenom dobrými organizátory plochých drah, ale doveďou též dobře uspořádat terénní soutěž. Trať sama o sobě byla velmi dobře volena. Vedla 65% terénem, takže by snad název »terénní motocyklová soutěž« lépe vyjadřoval její charakter. Byla dlouhá celkem 42 km, počítaje v to i určité části, které se jely dvakrát. Po sobotních průtřích mračen a celonočním dešti byla trať ve stavu vpravdě »anglickém«.

Start byl proveden ve městě, na hlavní třídě, vždy po dvou jezdcích v jednonimutových intervalech, počínaje nejsilnější třídou, reprezentovanou třístapadesátkou a konče nejslabší — do 125 ccm — v níž objevily se též staré »Cízy« a »Roboti« s ručním řazením. Po projetí výpadevé silnice z města, měřící přibližně 3 km, nastoupili soutěžící k první části terénní, vedoucí po neupravených cestách a úvozech lesíka, na nichž byly několikacentimetrové »lavory« naplněné vodou a bahnem. Také jehličí na jílovém podkladě velmi ztěžovalo jízdu a kladlo na jezdeckou zručnost značné požadavky. Po absolvování této terénní jízdy mohli si jezdci několik minut odpočinout na slušné okresní silnici a nahradit eventuelní ztracený čas. Toto jejich potěšení však netrvalo dlouho, neboť teprve nyní přišlo »finale«: polní cesta. Z počátku byla sice porostlá ještě travou, pomalu se však její povrch měnil v kluzký jíl, jenž nakonec přešel ve strouhu vody, pod níž byly skryty hluboké výmoly. Diváci na Kunětické hoře, se které byl přehled na větší část soutě-

že, co chvíli mohli pozorovat, jak se jezdci koupou, jak od strojí stříká voda a jak jen s největší námahou přemáhají přírodní překážky. Po absolvování tohoto úseku byla průjezdní kontrola, která orazítkovala jezdčům výkazy a dirigovala je slušnou polní cestou opět k místu, kde po odstartování soutěže po prvé sjeli do terénu — začínal druhý okruh soutěže. Původně měli pořadatelé v úmyslu poslední úsek soutěže vést do cíle, na Kunětickou horu, jízdu do strmého vrchu. Bohužel terén byl naprosto nezpůsobitý a nebezpečný, takže bylo dohodnuto použití normální vozovky, která má dostatečné stoupání a všechny stroje stejně ještě »zahřála«.

Jednotlivým třídám byly předepsány tyto průměrné rychlosti: 125 ccm — 48 km, 175 — 51 km, 250 ccm — 60 km, 350 ccm — 62 km a třídě do 500 ccm — 65 km. Tyto průměrné rychlosti byly pro zvlášť obtížné úseky sníženy, až o 60% uvedených maximálních rychlostí.

Celkový výsledek soutěže byl však i pro samotné pořadatele překvapivým. Z 38 startujících absolvovalo 33 jezdců soutěž beztravně, 1 měl čtyři trestné body, dva havarovali bez vážnějších následků, 1 nebyl klasifikován pro ztrátu výkazu, a jeden byl pro cizí pomoc na trati a ještě k tomu pro nesportovní chování ze soutěže vyloučen.

Jaký měla soutěž význam branný netřeba snad zdůrazňovat — jest však jen litovat, že na startu nebylo vidět ani jednoho příslušníka armády — a ani jeden vojenský stroj.

Nejpotěšitelnější však bylo, že startující byli vesměs mladí lidé, kteří sportovně jeli po prvé a nutno objektivně uznat, že se drželi znamenitě.

Terénní závod ve Stříbře

(š) Autoklub Stříbro pořádá dne 19. června Terén sv. Petra, ryze terénní závod pro motocykly. Je to náš první terénní závod, letos se pojede již druhý ročník. Pořadatelé jsou tedy průkopníky motocrossu v Československu a již za to zasluhují plné podpory. Vzali na sebe loni úkol dosti těžký, ale dobře jej splnili. Proto bude letos ještě větší počet startujících, mezi nimi i někteří tovární jezdci, zejména ze Strakonice. Trať o délce přes 600 m byla pečlivě vybrána a velkým úsilím upravena. Bylo by omylem domnívat se, že terénní závod je možno uspořádat kdekoliv, nebo bez úpravy dráhy. Ve Stříbře upravili dvě rovinky, a srovnali nebezpečný skok na strmém klesání.

Po rozjezdu na dosti široké startovací rovině vede trať do levé zatáčky, strmým a někdy blátivým úvozem na louku, několika esovitými zatáčkami do velmi příkrého stoupání a odtud po rovině k hlubokému rigolu, za nímž je opět startovací rovina. O ržnorodost trati je tedy postaráno, neboť povrch je místy travnatý, blátivý, kamenitý i trochu písčitý. Velikou výhodou je, že celá trať je v jakémsi kotli, takže s tribuny, která je u startovací roviny na »okrají« kotle, je viditelná celá trať na jeden pohled. Podívaná je velmi vzrušující, neboť všude se mohou jezdci předjíždět a na nerovném povrchu jsou stroje často ve vzduchu.

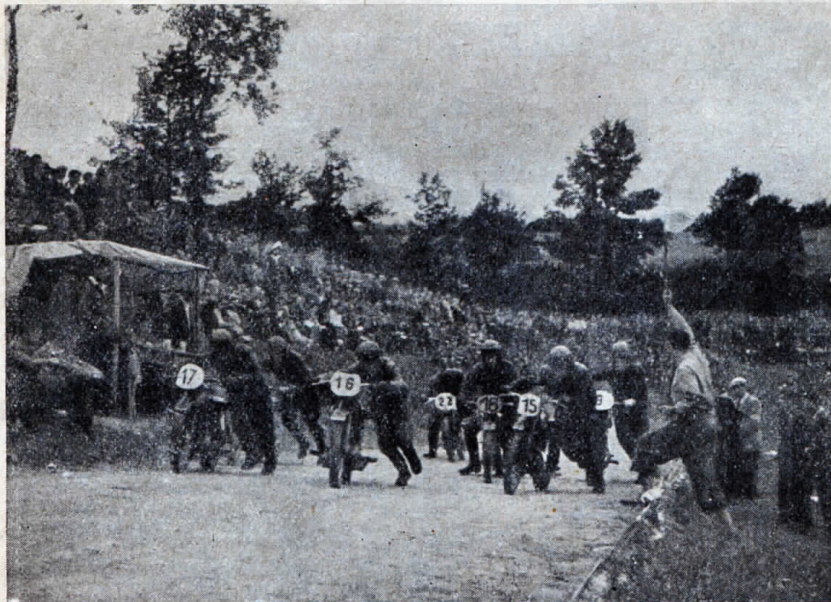
Loňského roku se jezdilo na obyčejných cestovních nebo soutěžně upravených strojích, kdyby se však terénní závody u nás ujaly, pak zajisté se vyskytnou i speciální stroje, jak tomu je v zahraničí.

Úspěšní jezdci obdrží peněžité ceny, jež není možno považovat za výdělek, jak někteří neinformovaní diváci by mohli usoudit, nýbrž je nutno pochopit, že příprava stroje, doprava a případné opravy vyžadují finančních nákladů, které hradí jezdec ze své kapsy.

Doporučujeme těm čtenářům, kteří mají o terénní závody zájem, aby se do Stříbra podívali. Po stránce sportovní i pořadatelé se může naše sportovní veřejnost na tomto podniku učit a v tom je velká zásluha Autoklubu Stříbro.

Tryskový motocykl

(K) Aeromarine Co. ve Vandalii vyrábí kuriosní novinku v podobě lehkého motocyklu s tryskovým pohonem který má rychlost 72 km/hod. Startování stroje se děje pomocí stlačeného vzduchu, vedeného v bombě. Palivem je petrolej. Stroj prý běží tiše. Má jen neobvykle dlouhé výfukové potrubí o velkém průměru, aby plamen neobtěžoval okolí. Cena stroje je 350 dolarů. Účinnost trysek při tak nízkých rychlostech bývá malá.



Na startu loňského ročníku Terénu sv. Petra ve Stříbře.