

do Vodňan k polednímu odpočinku. Řada jezdců, dojezdících do Vodňan, říkala o trati, že je krásná, ale velmi obtížná. Odpočinek ve Vodňanech byl tedy velmi vhodně volen. Po odstartování ve Vodňanech jeli jezdci pro potěchu 2 km po státní silnici, s níž pak odbočili k Milenovicům, přešli řeku Blanici brodem a vjeli do lesů, které vedou k Týnu n. Vlt. V Týně byla průjezdní kontrola. Z Týna směrem k Bečyni a v Židově strouze odbočili závodníci ke stržím tohoto krásného jihočeského koutu. Překročili potok a po ní cestou dostali se do Bzí a do Kostelce n. Vlt. V Kostelci vjeli znovu na lesní stezky Hlubockých obor a vyjeli před Hlubokou na chvíli na polní cestu, aby v zápětí znovu sjeli do Velechvínských revírů, jimiž se dostali na hráz rybníka Dvořiště. Pokračovali několika obcemi přes Lišov a Ledence do terénu na Dobré Vodě. Pak již měli jen 5 km do cíle v Čes. Budějovicích, kam dojížděli skutečně ne-li vyčerpání tedy velmi znaveni.

Podle časových kontrol byla trať soutěže rozdělena na 4 úseky a to z Čes. Budějovic do Prachatic, z Prachatic do Vodňan, z Vodňan do Lhotic a ze Lhotic do Čes. Budějovic. Úseky první a čtvrtý byly velmi obtížné a čtvrtý úsek vlastně byl povahou svého terénu nejtěžší. Chtěl-li jezdec dojet do cíle, musel zde ve dvou kontrolovaných úsecích a v prudce klesajícím a stoupajícím terénu, vedoucím mnohdy dlouhou potokem, vydat ze sebe vše, co měl a hodně se zapřít, aby se nepodal.

Třebaže trať byla krajně těžká i nebezpečná, nedošlo na ní k nehodám.

Jenom při sjíždění k brodu v Židově strouze sklouzl v terénu jeden jezdec a lehce se zranil. Byl na místě ošetřen a dopraven ochotně jezdcem z družstva Motoklubu Mototechna z Prahy k ošetření. Jezdec se po předání raněného vrátil na trať, nahradil ztrátu času zvýšenou rychlostí a dojel do cíle v Čes. Budějovicích ještě včas, aby přijal vřelý dík nejen pořadatelů, ale i spolujezdců za pohotovost a obětavost, s níž se bez vyzvání zraněného ujal a riskoval výsledek celé soutěže nejen svůj, ale i spolujezdců v družstvu. Trať

měla také tři kontrolované úseky. Z přihlášených 14 družstev došlo do cíle bez trestných bodů jen jediné, a to družstvo právě Mototechny z Prahy. Bude také odměněno zvláštní plaketou.

Podle úřední klasifikace získali zclacené plakety, neboť dojeli do cíle bez trestných bodů: Kabát B., na ČZ 150, Patera Z. na ČZ 150, Šulc J. na Jawa 250, Šedivý J. na Jawa 250, který se tak ochotně ujal zraněného, Abraham I. na Jawa 250, Pták J. na Jawa 250, voj. Klaudinger na Jawa 250, voj. Tůma na Jawa 250.



Výjezd na Libín (1093 m).

III. LOUNSKÝ TRIANGL

Je obecně správný názor, že rychlostní okruhy v délce kolem 2.000 m nejsou správným typem rychlostního závodu, jelikož nedávají možnost ani jezdcům, ani strojům k rozvinutí plného výkonu. Tím ovšem méně, vede-li trať výhradně ulicemi měst. Podle tohoto názoru patří trať lounského triangu mezi tratě závodů hodnotných, protože měří 7.100 m, vede výhradně mimo město a klade velké požadavky na výkon jezdců i strojů. Nemůžeme ovšem být touto trati plně nadšeni, jelikož má nedostatek zatáček (celkem 4) a je bez značnějších výškových rozdílů. Připomíná trať Lidického okruhu. Přes tento nedostatek bude jistě Lounský triangl trvalým podnikem našeho sportovního kalendáře. Na trati bylo zřejmé, že pořadatelé věnovali značnou pozornost jejímu zlepšení proti roku loňskému. Přes to však bude třeba ještě dalších úprav a zpevnění silnice, aby trať po této stránce byla dobrá. Těžkým oříškem bude zúžení tratě kolem železniční trati. Věž pro rozhlas, ředitelství a časoměřiče nás udivila svojí výstavbou, jelikož šlo o závod místní. Velmi dobře se osvědčila a značně přispěla ke klidné práci

všech zúčastněných funkcionářů. Závod se jel ve třídě do 125 ccm na 5 kol, t. j. 35,5 km, v dalších třídách na 10 kol, t. j. 71 km. Značně vysoká teplota, která 16. VI. 1951 byla a rovné dlouhé úseky závodní dráhy přivodily poměrně značné množství poruch, vzniklých z přehřátí strojů.

Nevíme, jak déšť působí na povahu každého jednotlivce a na jeho úsudek. Jistě však ne natolik, aby kritika byla náladou zkrášlena. Při samotném tréninku, kdy skoro celé odpoledne přšelo, byl totiž autor tohoto článku značně roztřpen chaoticou organizací, která vlastně organizací vůbec nebyla. Přejímání strojů se zpozdlilo asi o 1½ hodiny; tím i záčetek tréninku o 45 minut. Pořádek v depu neexistoval. Zábrany a balíky dřevité vlny se stavěly na trati v době, kdy trénink měl být již dávno v běhu. Prostě závada na závadu.

Pořadatelé neomlouvali ani déšť, ani okolnost, že při závodě samém se tyto chyby již nevyskytovaly. Lounští pořadatelé mají již tradici. Okruh se jel již po třetí.

Bohužel pořadatelé nezvládli při značné délce trati početné obecenstvo, takže sportovní komisař před jízdou třídy nad 350 ccm musel přerušit závod a připustit pokračování až po projetí velitele SNB, který na trati musel znovu sjednat pořádek. Tragická nehoda jezdce č. 22, která byla příčinou smrti děvčátka v obci Citolibech, byla pravděpodobně způsobena prasknutím přední duše, neb drátů předního kola a nutí nás k úvaze, jak zajistit bezpečnost diváků při silničních okruzích, nebo zda vyloučit děti ze řad diváků na motoristických závodech. Pořadatelé na této tragické nehodě vinu nenesou.

Stín neštěstí se nutně projevil i na kritice závodu zde uveřejněné. Nesmí však vzniknout dojem, že pořadatelé špatně závod zvládli. Měli potíže s obecenstvem, kterého bylo mnoho a trať dlouhá. Nechť je jim to poučením pro další závody. Jinak svoji práci při závodě samém zvládli dobře.

Ukazňenost diváků je jednou z hlavních podmínek bezpečného průběhu závodů!