



MAZADLA SHELL
SVĚTOVÉ KVALITY

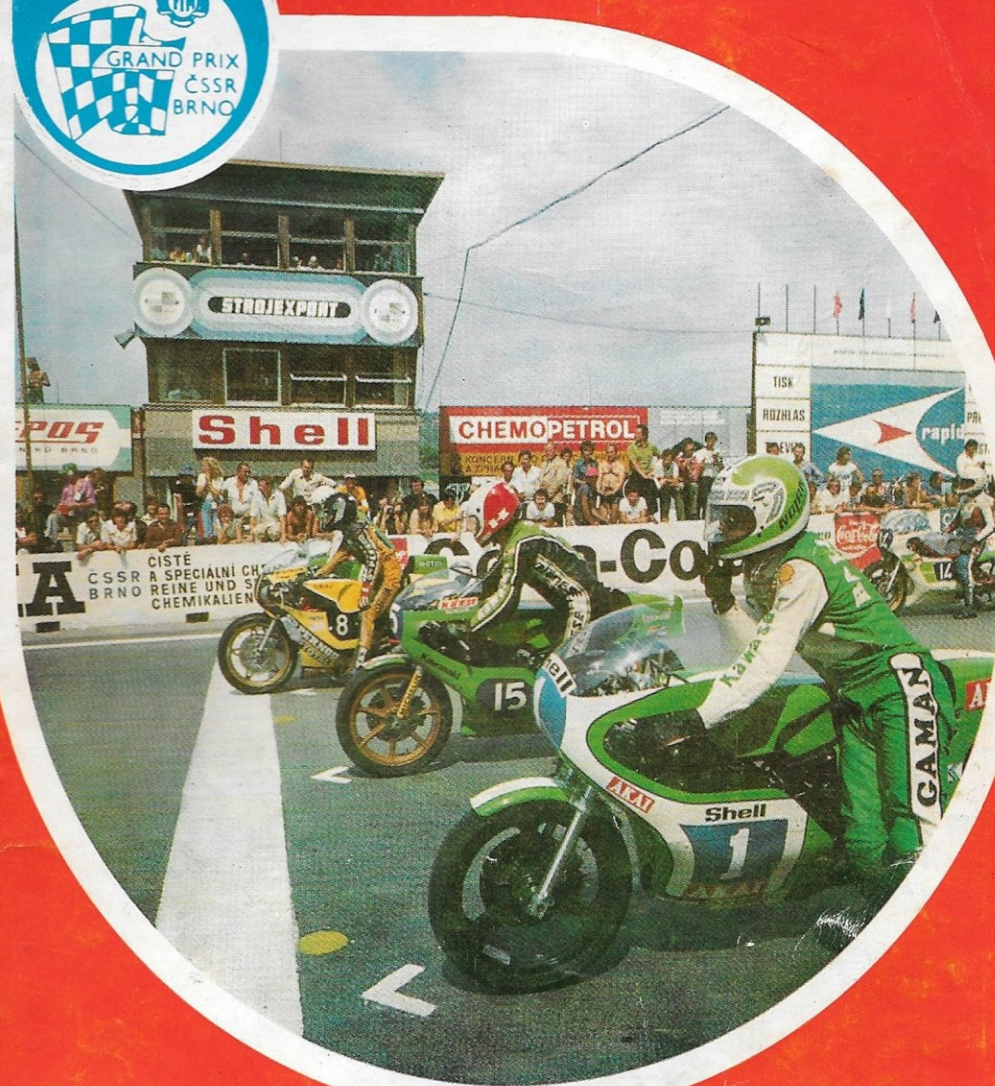
SHELL
SCHMIERMITTEL
ALLGEMEIN
ANERKANNT
QUALITÄT

SHELL LUBRICANTS
WORLDWIDE QUALITY

V CSSR OBDRŽITE V PRODEJNÁCH T U Z E X



MISTROVSTVÍ SVĚTA



GRAND PRIX

15.-17. 8. 1980 ČSSR



PROGRAM

Kčs 5,-

Hallo John
at the finish tape
of good purchases -
-TUZEX



Tuzex

Rytiřská 13, Praha 1 ČSSR

ZÁVOD JE POŘÁDÁN NA POČEST
35. VÝROČÍ OSVOBOZENÍ NAŠÍ VLASTI SOVĚTSKOU ARMADOU
POD ZÁŠTITOU ČLENA PŘEDSEDNICTVA ÚV KSČ
A PŘEDSEDY VLÁDY ČSSR SOUDRUHA LUBOMÍRA ŠTROUGALA



PROGRAM XXX. GRAND PRIX ČSSR

MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ 125, 250, 350 cm³
A SIDECARŮ

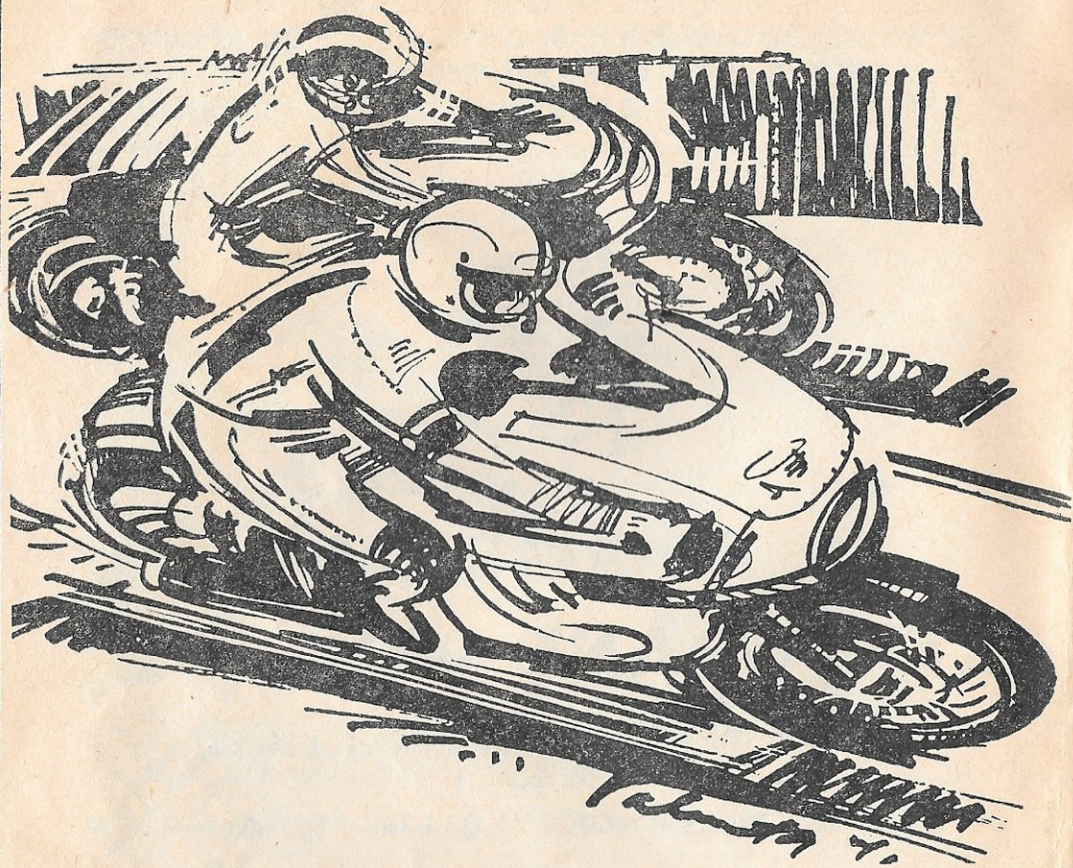
MISTROVSTVÍ ČSSR MOTOCYKLŮ VE TRÍDĚ DO 350 cm³



BRNO 15.-17. srpna 1980

POŘADATEL ÚAMK ČSSR
AUTOMOTOKLUB SVAZARMU BRNO

Edm. Hbr



MAZADLA SHELL
SVĚTOVÉ KVALITY

SHELL LUBRICANTS
WORLDWIDE QUALITY

SHELL SCHMIERMITTEL
ALLGEMEIN ANERKANNT
QUALITÄT



V ČSSR K DOSTÁNÍ V PRODEJNÁCH TUZEX

CHERS AMIS,

soyez les bienvenus en Tchécoslovaquie et dans notre ville. Nous vous souhaitons un séjour agréable et une excellente impression des courses de motocyclettes et de side-cars pour le Grand Prix de Tchécoslovaquie, qui font part du Championnat du monde FIM depuis 16 ans.

Automotoklub Brno

DEAR SPORT FRIENDS AND GUESTS,

welcome to Czechoslovakia and to our town. We wish you a pleasant stay, full of interesting experience at the Grand Prix of Czechoslovakia motorcycle and side-car race forming part of the FIM World Championship for the 16th time.

Automotoklub Brno

УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ ПО СПОРТУ И ГОСТИ,

приветствуем вас в Чехословакии и в нашем городе. Желаем вам приятно провести время, связанное с богатыми спортивными впечатлениями на автогонках на Большой Приз Брно, которые раз включены в состояние на Первенство Европы 1980.

Автомотоклуб Брно

WERTE SPORTFREUNDE UND GÄSTE,

wir heissen Sie willkommen in der ČSSR und in unserer Stadt. Wir wünschen Ihnen einen recht angenehmen Aufenthalt, verbundenen mit reichen Sporterlebnissen anlässlich der Motorrad-, und Seitenwagenrennens um den Grossen Preis der ČSSR, das bereits zum sechszehntenmal im Rahmen der Weltmeisterschaft der F.I.M. durchgeführt wird.

Automotoklub Brno



Využijte zlevněné mimosezónní zájezdy doma i v zahraničí

KDE? V CESTOVNÍ KANCELÁŘI autoturist

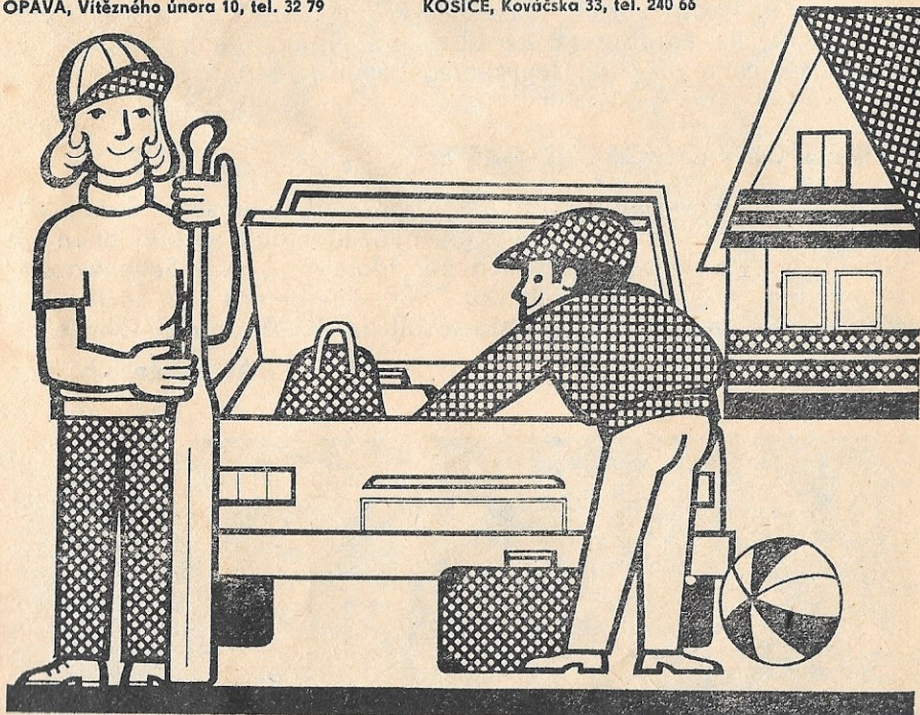
PRO VŠECHNY CESTY DO ZAHRANIČÍ VYBAVIME VÁS I VAŠE VOZIDLO VŠEMI POTŘEBNÝMI DOKUMENTY (MIMO PASU)

A DO SOCIALISTICKÝCH ZEMÍ VAM SMĚNIME POTŘEBNÉ FINANČNÍ PROSTŘEDKY

POBOČKY NAŠÍ CESTOVNÍ KANCELÁŘE ČEKAJÍ NA VAŠI NAVŠTĚVU!

PRAHA 1, Opletalova 29, tel. 22 35 44-9
ČESKÉ BUDĚJOVICE, Kanovnická 11, tel. 378 60
PLZEŇ, Nejedlého sady 3, tel. 22 00 06
KARLOVY VARY, Vítězná 15, tel. 253 14
TEPLICE, Zámecké nám. 7, tel. 20 03
ÚSTÍ NAD LABEM, Pařížská 10, tel. 236 39
LIBEREC, Jablonecká 16, tel. 274 98
PARDUBICE, Sladkovského 67, tel. 244 49
OPAVA, Vítězného února 10, tel. 32 79

OSTRAVA, Husova 9, tel. 23 62 23
PŘEROV, Šifava 1, tel. 25 50
BRNO, Pekařská 24, tel. 33 46 72
BRATISLAVA, Štúrovo nám. 1, tel. 33 73 81-4
NITRA, Leninova 10, tel. 286 29
ZILINA, tr. Obráncov mieru 1, Hliny, blok C
BANSKÁ BYSTRICA, Partizánska cesta 65
POPRAD, Dukelských hrdinů 65, tel. 226 63
KOŠICE, Kováčska 33, tel. 240 66



SOS — silniční a odťahová služba
— odťahy motorových vozidel, silniční služba
ústřední dispečink — stálá služba od 8 do 19 hodin,
Praha, tel. 22 49 06, 77 34 55, dálkopis 122606



autoturist VYUŽIJTE SLUŽEB POSKYTOVANÝCH
Z JEDNOHO CENTRA!

— cestovní kancelář motoristů

Vážení sportovní přátelé

Celá naše sportovní vlast žije v letošním roce ve znamení významného jubilea — 35. výročí osvobození naší vlasti Sovětskou armádou. Plně si uvědomujeme význam tohoto výročí, který nás, Svazarmovce, zavazuje k úspěšnému plnění úkolů na všech úsech činnosti, kde motorismus zaujímá své významné místo.

Vyvrcholením činnosti ZO Svazarmu jednotlivých automobilklubů jsou více či méně významné sportovní podniky. Brněnský automobilklub je nositelem dvou nejvýznamnějších sportovních silničních motoristických podniků — Velké ceny Brna, závodu automobilů o mistrovství Evropy a Velké ceny ČSSR, závodu motocyklů a sidecarů o mistrovství světa. Oba tyto závody mají velkou a bohatou tradici. V letošním roce je tomu 50 let, kdy byl na brněnské závodní dráze odstartován první závod automobilů a 30 let, kdy byl odstartován první závod motocyklů. V těchto dnech vzpomínáme obou těchto výročí a s námi tisíce domácích i zahraničních diváků.

Je skutečností, že parametry brněnské tratě doznaly změn. To ovšem nic nemění na popularitě této slavné tratě doma i daleko za hranicemi naší vlasti. Brněnský okruh hostil jezdce slavných jmen a závodní vozy významných značek, mezi nimi řadu jmen i značek československých.

Starší generace vzpomíná na dobu mezi dvěma světovými válkami, která tvoří samostatnou část historie závodu automobilů a dobu po roce 1945, ve které se postupně vyvíjely závody motocyklů „Závod družby národů“ se závody automobilů společně. Jak rostl jejich význam, bylo přistoupeno k jejich osamostatnění. Závod motocyklů díky velké aktivitě pořadatelů dosáhl titulu nejvyššího „Velká cena ČSSR“ — závod motocyklů a sidecarů o mistrovství světa. Závod automobilů „Velká cena Brna“ se stal mistrovstvím Evropy speciálních cestovních automobilů. V této podobě jsou uskutečněny oba mistrovské závody i v letošním roce, roce jubilejním.

Tak významné mezinárodní mistrovské sportovní podniky by nebylo možno pořádat bez pomoci politických, státních a hospodářských orgánů a obětavé práce organizátorů. Všem patří upřímný dík. Upřímné poděkování patří i Vám, divákům, kteří jste každým rokem při Velké ceně Brna i Velké ceně ČSSR tvořili ten krásný nenapodobitelný rámec, hodný významu Velkých cen. V neposlední řadě patří poděkování všem závodníkům, kteří svými výkony proslavili trať Velké ceny ČSSR po stránce sportovní.

Velká cena ČSSR 1980 je významnou událostí v mezinárodním motocyklovém sportu a svou ideovou náplní a charakterem se stává každoročně svátkem československých motoristů. I dnešní závod bude svědectvím čestného sportovního boje v duchu společného zájmu o uchování míru na celém světě.

Bohumil Kunc,
ředitel závodu

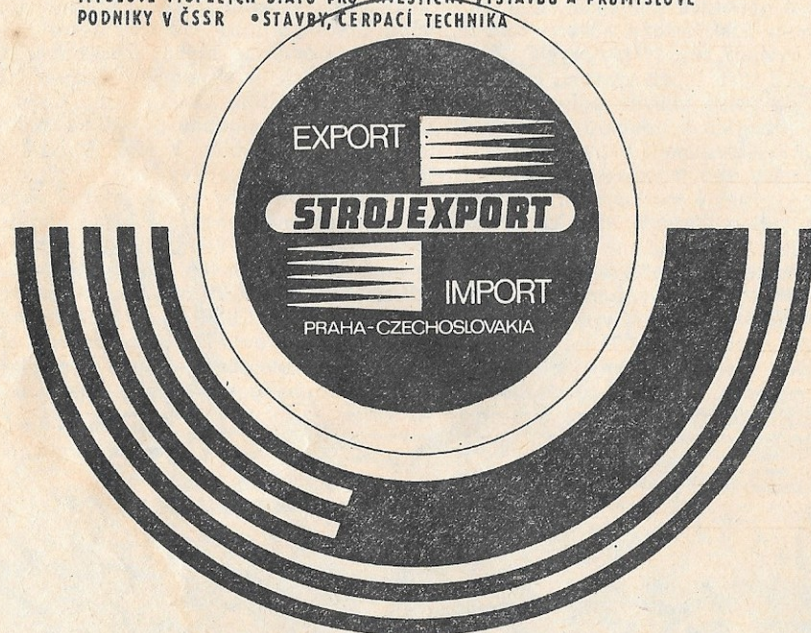


EXPORT

- VÝKONNÉ, MODERNĚ ŘEŠENÉ STROJE PRO STAVEBNÍ, SILNIČNÍ A ZEMNÍ PRÁCE
- VNITROPODNIKOVOU DOPRAVU • VZDUCHOTECHNIKU A KLIMATIZACI
- TĚŽBU A ÚPRAVU RUD A UHLÍ • ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU • GEOLOGIE
- ÚPRAVY PITNÉ A UŽITKOVÉ VODY • STAVEBNÍ CELKY • ZVEDACÍ ZAŘÍZENÍ

IMPORT

- SPECIÁLNÍ STROJE, INVESTIČNÍ CELKY • TECHNOLOGICKÁ VYBAVENÍ Z PRŮMYSLOVĚ VYSPĚLÝCH STÁTŮ PRO INVESTIČNÍ VÝSTAVBU A PRŮMYSLOVÉ PODNIKY V ČSSR
- STAVBY, ČERPAČÍ TECHNIKA



PRAHA - ČSSR
POB 662
Václavské nám. 56
113 26 Praha 1

ČESTNÉ ŘEDITELSTVÍ

Předseda:

Zdeněk VAVRA

předseda JmKNV

Členové:

Karel NEUBERT

vedoucí tajemník Jm KV KSČ

Dr. Oldřich KLÍČNÍK

vedoucí tajemník MěstV KSČ

Ing. František CHABIČOVSKÝ

primátor města Brna

Plk. JUDr. Bohumil ŠTĚPÁNEK

náčelník KS SNB Brno

Gen. por. PhDr. Václav HORÁČEK

předseda ÚV Svazarmu

Gen. mjr. ing. Miloslav VRBA

předseda ÚV Svazarmu ČSR

JUDr. Ján JAVORČÍK

předseda ÚMR Svazarmu

Zdeněk MACEK

předseda ÚMR Svazarmu ČSR

Plk. JUDr. Otakar HRUŠECKÝ

předseda Jm KV Svazarmu ČSR

František HAVELKA

předseda MěstV Svazarmu ČSR Brno

František BOHM

generální ředitel ČAZ Praha

Ing. Pavel BRŮŽEK

ředitel k. p. Chemopetrol - Benzina Brno

Gen. por. PhDr. ing. Josef ČEPIČKÝ

ředitel n. p. Lachema Brno

Antonín ČERNÝ

náčelník VAAZ Brno

Plk. PhDr. Jan DUFEK

ředitel n. p. Fruta Brno

Plk. Oldřich CHUDOBA

ved. odboru KV KSČ

Ing. Miloslav JANOVEC

KS SNB, náčelník SVB Brno

MUDr. Milan KNECHT

ředitel n. p. Mototechna Praha

Ing. Jaromír KOLAJA

ředitel MÚNZ Brno

Ing. Vilém KRUBL

ředitel TaZS města Brna

Josef KONEČNÝ

ředitel Městské správy komunikací

Oldřich LAŽNOVSKÝ

ředitel Jihomoravského ředitelství spojů

Miloš MATULA

ředitel n. p. Mototechna Brno

Jaroslav PETR

ředitel Silničního vývoje Brno

Ing. Miroslav NETÍK

obchodní ředitel PZO Motokov

Karel NOVÁK

ředitel n. p. Benzina Praha

Vladimír POLÁK

předseda ČSVD Praha

Ing. Čeněk PROCHÁZKA

ředitel Dopravního podniku města Brna

Ing. Eduard SAUL

ředitel n. p. EJF Brno

Gen. mjr. ing. Josef STŘECHA

nám. ministra všeobecného strojírenství

Josef ŠKRÁŠEK

velitel VÚ 7357 Brno

Ing. Vladimír ŠTRONER

ředitel n. p. Silnice Brno

Ing. Josef VEJROSTA

generální ředitel Cheposu Brno

Prof. ing. dr. Jan ŽIŽKA

ředitel n. p. TOS Kuřim

děkan strojní fakulty VUT Brno

25
7

KANCELÁŘSKÉ STROJE N.P. BRNO

zajišťují
veškerý tisk informací
při Velké ceně Brna
ofsetovým systémem
holandské firmy
océ

océ

Océ-Nederland B.V.

Venlo Holland

ŘEDITELSTVÍ ZÁVODU — POŘADATELSKÝ SBOR

ředitel závodu
zástupce ředitele
zástupce ředitele
tajemník závodu
sportovní tajemník
inženýr výstavby
ekonom
sekretariát

Bohumil KUNC
ing. František TRANDA
ing. Jiří SVOBODA
Miroslav ČADA
ing. Milan PROCHÁZKA, CSc.
ing. Jaroslav SUCHÝ
Miloš BOHÁČ
Kateřina HULEOVÁ

ODBORY:

- propagační
- tiskové středisko
- sportovní
- traťových komisařů
- technický
- traťový
- zabezpečení tratě
- pořadatelský
- parkoviště závodních strojů
- stavební
- spoje - dispečink - rozhlas
- hospodářský
- spolupráce s ČSLA
- vnitřní dopravy
- uzávěra okruhu
- péče o hosty
- ubytování
- stanové ubytování
- parkoviště vozidel diváků
- bezpečnostních opatření

Jan ŽÁČEK
Vladimír HAVRANEK
František TREFANEC
Jiří PÉRINA
Pavel JÍLEK
ing. Jaroslav MUSIL
František BÍLEK
Mojmír STIVAR
ing. Radvan LENSÝ
Metoděj KYTNER
Gustav ŘÁDEK
Zdeněk KREJČÍŘÍK
mjr. ing. Karel COUFAL
Zdeněk MALÝ
Jiří AMBROŽ
ing. Josef MUSIL
Josef JIRSENSKÝ
ing. Ivan KEKUS
ing. Jan JERÁBEK
kpt. JUDr. Antonín HORÁK

SLUŽBY:

- zdravotní
- zásobování
- protipožární

MUDr. Dušan VÍTEK
MUDr. Renata ZANÁŠKOVÁ
Jaroslav KOTAS
por. František STANZ

**VŠICHNI MOTORISTÉ DO ŘAD
AUTOMOTOKLUBU SVAZARMU**

DELEGOVANÍ FUNKCIONÁŘI

SPORTOVNÍ KOMISAŘ FIM a
PŘEDSEDA MEZINÁRODNÍ JURY:

Mr. A. VEYS, člen CCR FIM, Belgie

ČS. DELEGÁT V MEZINÁR. JURY:

Oldřich HAKEN, vicepresident FIM, ČSSR

SPORTOVNÍ KOMISAŘI ÚAMK ČSSR:

Richard KOPEČNÝ
ing. Karol HAJAS
Jaroslav HRDLIČKA

ČASOMĚŘIČI:

Jaroslav KRAUS
ing. Jindřich KOČÍ
ing. Vladislav NÝVL
Alena HANZALOVÁ
ing. Miloš VYMĚTAL
Marie ZAVRTÁLKOVÁ

Vladislav JUST
Gabriela HAJASOVÁ
Eva TRINGELOVÁ
Josef TRINGELA
Rudolf KOS

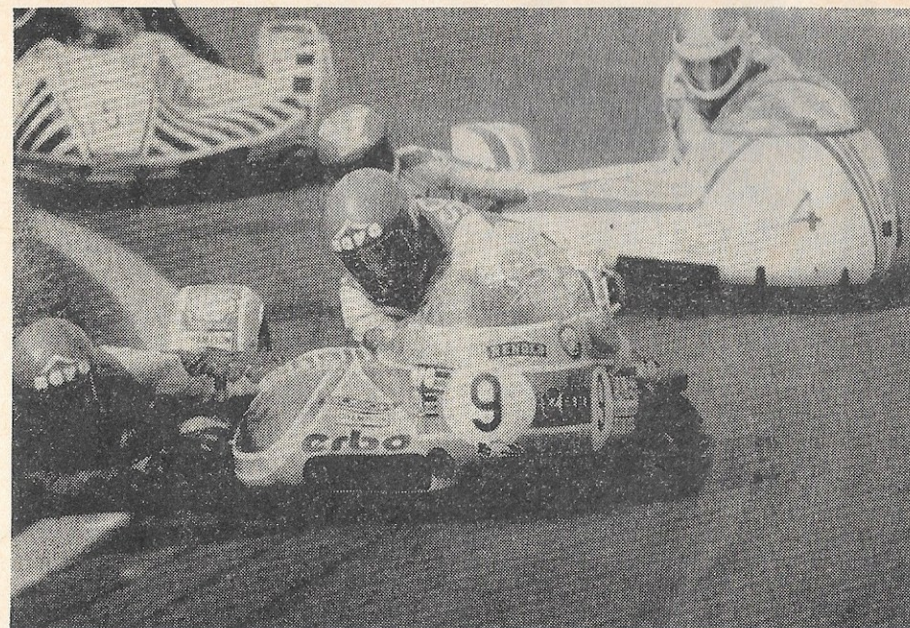
TECHNIČTÍ KOMISAŘI:

Josef KREČMER
ing. Mik. BUČINSKÝ
Jaromír DUHA
František KORČÁK

František MAZEHO
Karel STREJČ
Božetěch SPICÁK
Vladimír TEJKAL

INSTRUKTOR:

Jan BURIAN



9 - SCHAUZU/PUZZO, D/I, Yamaha — 4 - SCHWÄRZEL/HUBER, D, Yamaha

5 Greasly-Parkins

EXPORTED BY
CHEMAPOL



ČISTÉ A SPECIÁLNÍ
CHEMIKÁLIE

LA
CHE
MA

LACHEMA, N. P., BRNO



Strojně - opravárenský závod 09

Brno, Dvořákova 13

přijme:

- ▲ řidiče nákladní dopravy
- ▲ posádky bagrů, skrejprů a buldozerů
- ▲ soustružníky

Pracujeme na stavbách v Jihomoravském, Severomoravském a Východočeském kraji

Práce v úkolové mzdě s prémie

Tuzemská i zahraniční rekreace

Staňte se i Vy pracovníkem podniku, který zajišťuje důležité úkoly 6. pětiletky, jako je RMPLC, Dlouhé Stráně, Dukovany a další

Informace na KPÚ strojně-opravárenského závodu 09 Brno, Dvořákova 13, I. poschodí, telefon 257 11-15, klapka 333, 334

ČASOVÝ ROZVRH TRÉNINKŮ A ZÁVODŮ VELKÉ CENY ČSSR 1980

Pátek 15. srpna 1980:

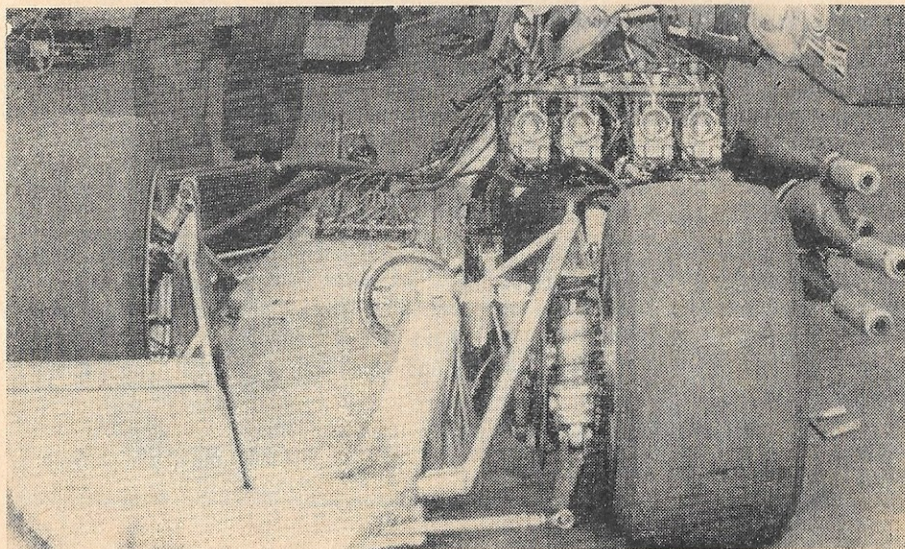
Tréninky:	9.00— 9.40 hod. národní tř. 250 a 350 cm ³
	10.00—10.40 hod. MS - tř. 250 cm ³
	11.00—11.40 hod. MS - tř. 125 cm ³
	12.00—12.40 hod. MS - tř. 350 cm ³
	13.00—13.40 hod. MS - sidecary
	14.30—15.10 hod. MS - tř. 250 cm ³
	15.30—16.10 hod. MS - tř. 125 cm ³
	16.30—17.10 hod. MS - tř. 350 cm ³
	17.30—18.10 hod. MS - sidecary

Sobota 16. srpna 1980:

Tréninky:	9.00— 9.40 hod. národní tř. 250 a 350 cm ³
	10.00—10.40 hod. MS - tř. 250 cm ³
	11.00—11.40 hod. MS - tř. 125 cm ³
	12.00—12.40 hod. MS - tř. 350 cm ³
	13.00—13.40 hod. MS - sidecary
	14.00—14.30 hod. MS - tř. 250 cm ³
	14.50—15.20 hod. MS - tř. 125 cm ³
	15.40—16.10 hod. MS - tř. 350 cm ³
	16.30—17.00 hod. MS - sidecary

Neděle 17. srpna 1980:

Závody:	9.00 hod. ukázková jízda historických motocyklů
	9.30 hod. zahájení
	10.00 hod. start celostát. závodu tř. 250 a 350 cm ³
	11.00 hod. start MS - tř. 250 cm ³
	12.30 hod. start MS - tř. 125 cm ³
	14.00 hod. start MS - tř. 350 cm ³
	15.30 hod. start MS - sidecary
	17.00 hod. ukončení závodů



SWAZARM

Svaz pro spolupráci s armádou je pevným článkem politického systému naší socialistické společnosti. Desetitisíce členů a funkcionářů SWAZARMu se zúčastňují rozvíjení politického, hospodářského, kulturního a branného života na svých pracovištích v průmyslových a zemědělských závodech a v místech svých bydlíšť. Konkrétně tak vyjadřují vztah k politice Komunistické strany Československa, k budování a obraně socialistické vlasti.

Mezi výrazné výsledky patří dosažený stupeň rozvoje branně technických a branně sportovních činností. Jejich působení výrazně pomáhá naplňování jednotného systému branné výchovy. Vytvořili jsme prostor, aby každý náš člen měl možnost své individuální zájmy spojit s plněním úkolů celospolečenských. Svazarmovské branně sportovní akce, závody, soutěže i vystoupení v rámci Československé spartakiády jsou účinnou propagací Svazarmu a branné výchovy. Svazarmovská zájmová branná činnost pozitivně přispívá k formování vztahu k technice, k rozvoji technických znalostí a dovedností, a svým zaměřením se stává účelnou náplní volného času. Masové branné soutěže Svazarmu, motivované revolučními a bojovými tradicemi, přispívají k výchově občanů k socialistickému vlastenectví a proletářskému internacionalismu. Jsou účinnou formou k podchycení a rozvíjení zájmů mládeže o politické a branně technické otázky, jež mají značný význam pro ČSLA.

Vynikající úspěchy v šestidenních soutěžích, na mistrovství světa v letecké akrobacii, ve střelství, modelářství a dalších odbornostech, mají vysokou sportovní hodnotu i významný výchovný vliv, ale i velký propagační význam doma i v zahraničí. Naši přední sportovci jsou úspěšnými reprezentanty naší socialistické vlasti, propagátory techniky a práce našich dělníků, a také přítažlivým vzorem pro naši mládež.

Základním úkolem motoristické činnosti zůstane, aby svým výchovným působením přispívala ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ochraně životního prostředí. To vyžaduje, aby automobilklubů daleko více využívaly svých možností pro organizované podchycení širokých mas motoristů. S větší cílevědomostí a s předstihem musí napomáhat vytváření vztahu mládeže k brannosti a armádě. Do přípravy řidičů pro potřeby obrany země musíme promítnout zásadu, že vojenský řidič je řidič vyšší kvalifikace — zkušený řidič, dobrý voják a zručný mechanik.

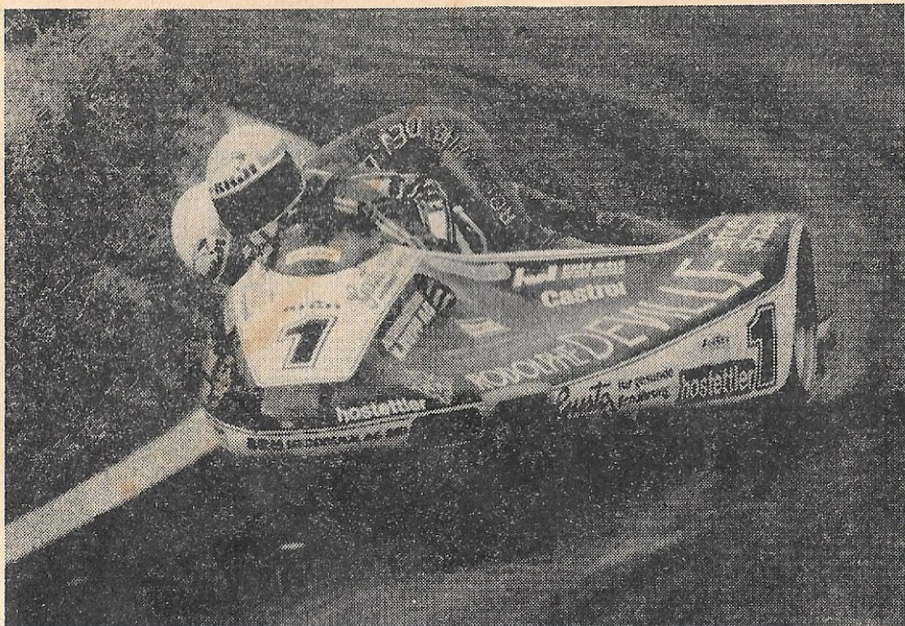
Na široké základně rozvíjíme motoristickou osvětu. Spolu s dalšími orgány úspěšně zabezpečujeme řadu akcí směřujících k výchově, informacím pro řidiče, k vyškolování masy řidičů organizovaných i na dobrovolné bázi. Za svazarmovských autoškol vychází téměř 90 % všech nových řidičů. Ve výsledcích se odráží zkvalitňující se kádrová a materiální základna, což pozitivně ovlivňuje růst úrovně a přípravy nových řidičů. Svazarmovští motoristé stále více podporují naši společnost v jejím boji s dopady prudkého rozvoje motorismu, provázeného nemalými sociálními a národohospodářskými problémy.

Městská motoristická rada
SWAZARMu v Brně

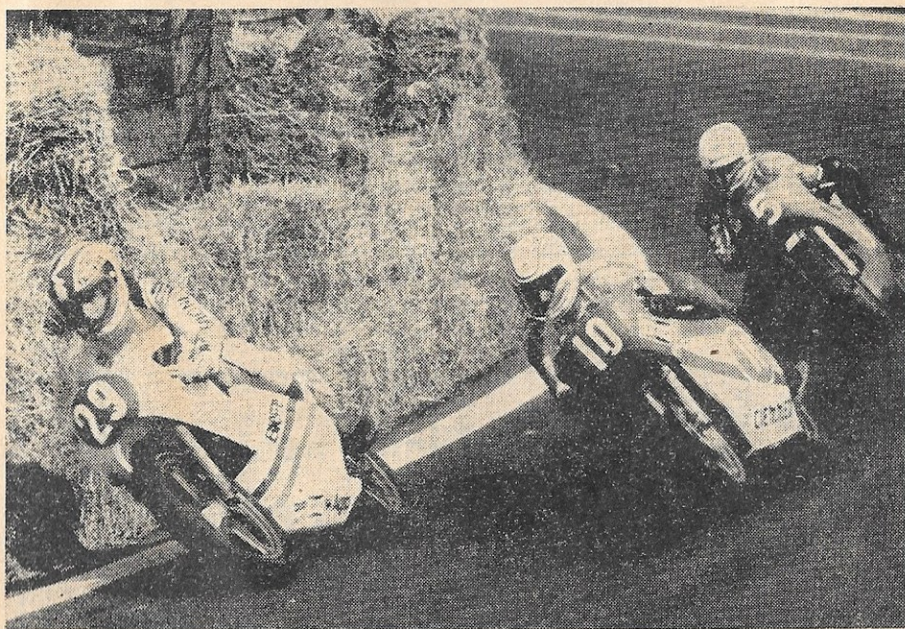
DESATERO NÁVŠTĚVNÍKA

- 1 — Do areálu závodíště přicházejte již se zakoupenou vstupenkou. Po zahájení závodů jsou diváci, přistižení kontrolními orgány bez vstupenky, povinni zaplatit vstupné, zvýšené o náklady kontroly — tj. 40 Kčs. Odmítnutí úhrady vstupného je považováno za rušení veřejného pořádku, viz správní zákon č. 88/50. Rušitel bude předán orgánům VB. Děti do 10 let v doprovodu rodičů vstupné neplatí.
- 2 — Zakoupená vstupenka opravňuje k pobytu v prostorách vyhrazených pro diváky. Uzavřené úseky a zakázané úseky je třeba respektovat, stejně jako pokyny pořadatelské služby. Tato opatření jsou nezbytná pro zajištění bezpečnosti obecnosti.
- 3 — Tréninku a závodu přihlíží diváci na vlastní nebezpečí a výhradně z míst pro ně určených.
- 4 — Diváci nesou plnou zodpovědnost nejen za sebe, ale i za děti, které přivedli s sebou do hlediště.
- 5 — Pro parkování vlastních motorových vozidel musí diváci použít k tomu určených parkovišť při uhrazení příslušného poplatku za parkovací místo. V poplatku není zahrnuto hlídání vozidla a pořadatel za vozidlo ani za předměty v něm uložené neručí.
- 6 — Při příjezdu na vyhrazené parkoviště a při odjezdu z nich jsou diváci povinni řídit se pokyny pořadatelské služby a příslušníků VB.
- 7 — Pro stanování jsou rovněž vyhrazená místa v dostatečném počtu v areálu závodíště, vhodně umístěná. Jinde než na těchto vyhrazených místech je táboření a stanování zakázáno. Porušení této zásady je rovněž pokládáno za rušení veřejného pořádku.
- 8 — Závodní trať je vyhrazena, včetně jejího nejbližšího okolí, výlučně jezdcům na jejich vozidlech a en v případě nutné potřeby členům a vozidlům pořadatelské a zdravotní služby. Dojde-li na trati k nehodě, je to záležitost jezdců a pořadatelské služby. Diváci směji do likvidace nehody zasáhnout až teprve, budou-li o to pořadatelskou službou požádáni.
- 9 — Diváci jsou povinni šetřit polní a lesní kultury.
- 10 — Pořadatel vidí v divácích svého partnera a spoléhá na jejich spolupráci, která zabezpečí dobrý organizační průběh závodu a tak i jeho vysokou sportovní úroveň.

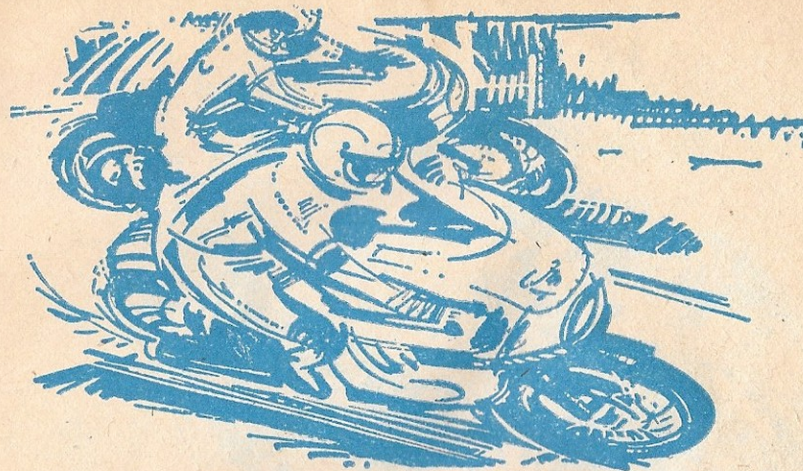




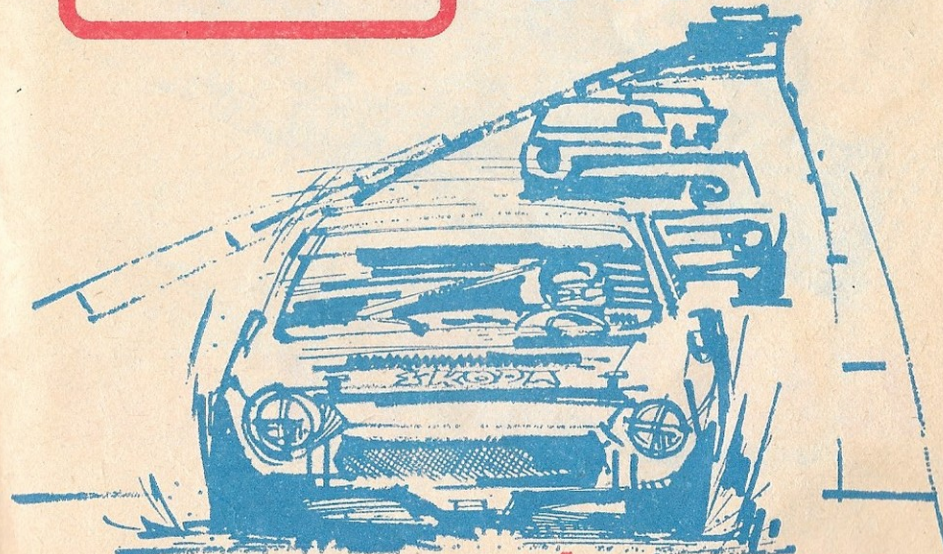
1 - BILAND/WALTISPERG, CH, Yamaha



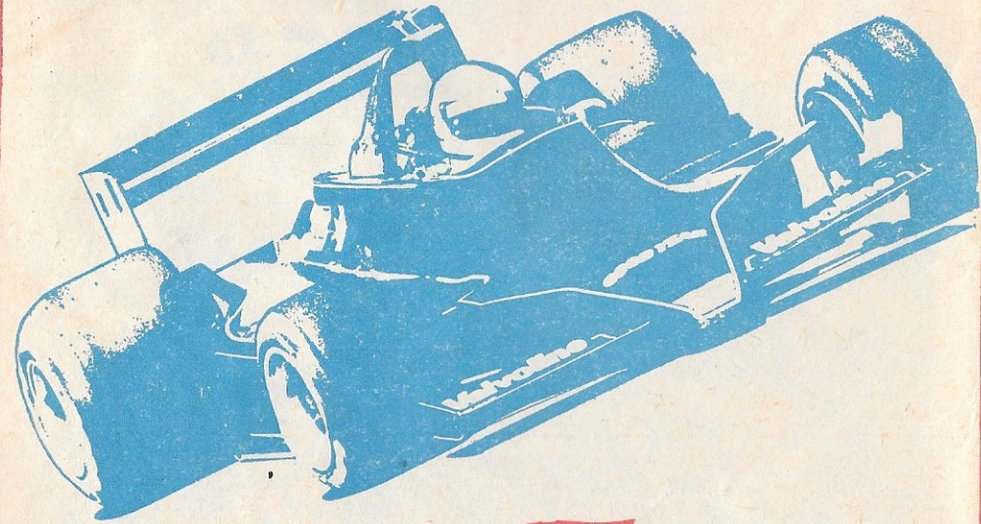
29 - ROSSI, I, Morbidelli, 10 - PILERI, I, MBA, 5 - MANG, BRD, Kawasaki



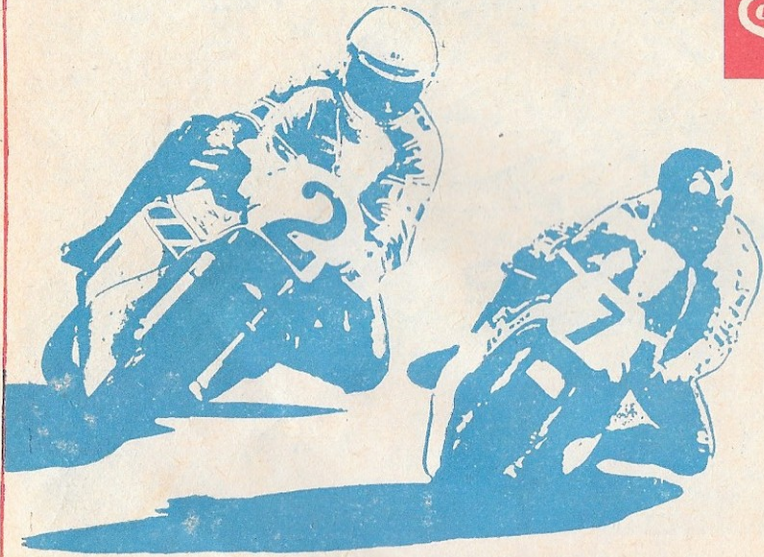
**GRAND
PRIX
ČSSR
17. 8. 80**



STARTOVNÍ LISTINA



GOOD YEAR



GRAND PRIX ČSSR - BRNO
Mazda Shell světové kvality



STARTOVNÍ LISTINA

MR ve třídě do 350 ccm a celostátní závod ve tř. do 250 ccm

Třída do 350 cm³: modrá tabulka,
bílé číslo

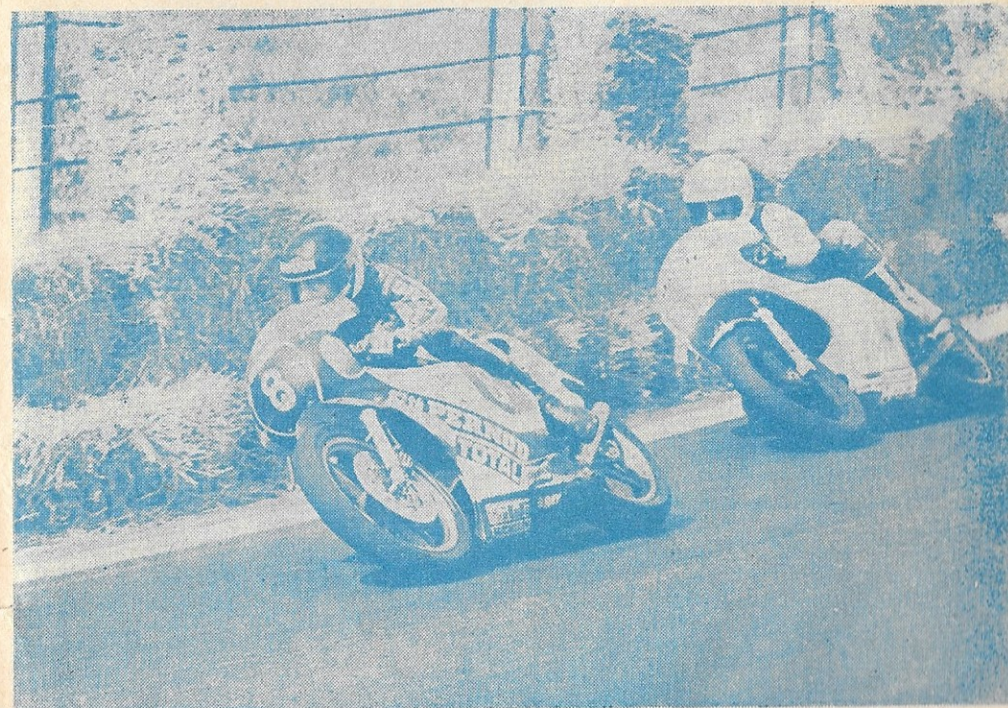
Třída do 250 cm³: zelená tabulka,
bílé číslo

St. č.	Jezdec	Stroj	č. St.	Jezdec	Stroj
1	STAŠA Bohumil	Yamaha	51	VAŠIČEK Pavel	Yamaha
2	DEKÁNEK Pavol	Yamaha	52	KÁBA Oldřich	Jawa
3	DAVID Jiří	Yamaha	53	ŠAFRÁNEK Jiří	Yamaha
4	CHALOUPKA Karel	Yamaha	54	KUNC Vladislav	Yamaha
5			55	PAVLÍČEK Josef	Jawa
6	SRNA Marian	Yamaha	56	PŘEHNÁLEK Karel	Bimota
7	HLAVATKA Petr	Yamaha	57	MAJOROŠ Imrich	Yamaha
8	MITOŠINKA Rudolf	Yamaha	58	JABLONICKÝ Vladimír	Yamaha
9	MAJOROŠ Peter	Yamaha	59	IKLÁTIL Stanislav	Yamaha
10	TOFEL František	Yamaha	60	KURTHA Heinrich	Yamaha
11	BARTUNĚK Jan	Jawa	61	KOŠIK Jiří	Jawa
12	KORČÁK Ernest	Yamaha	62	NOVÁK Vladimír	Yamaha
13	SVATOŠ Stanislav	Yamaha	63	PUŠKÁR Michal	ČZ
14	BAREŠ Josef	Jawa	64	DRACHOVSKÝ Vlad	Perti
15	VAŠEK Josef	Yamaha	65	KRISTEK Pavel	Yamaha
16	ŠOBÁN Milan	Jawa	66	STLOUKAL Alois	Roalex ČZ
17	ŽITNÍK Jaroslav	Jawa	67	ŠEVČÍK Pavel	Yamaha
18	VALA František	Yamaha	68	KORČÁK Zdeno	Yamaha
19	MERVART Miloslav	Jawa	69	KRÁL Jiří	Yamaha
20	VEŽNÍK Vladimír	Yamaha	70	QUIRENZ Emanuel	Jawa
21	MRKÝVKA Jiří	Yamaha	71	ŠOUN Bohumil	Yamaha
22	HORÁK Milan	Yamaha	72	JAROLIM Vladimír	Jawa
23	NAVRÁTIL Karel	Yamaha	73		
24	TROLIGA Marian	Yamaha			
25	ŠLEZAR Pavel	Yamaha			
26	HULÍN Petr	Yamaha			
27	JANEČEK Milan	Jawa			
28	FÁBRY Miroslav	Yamaha			
29	PIEŠ Bohumil	Yamaha			
30					
31	CHÁBERA Petr	Jawa			

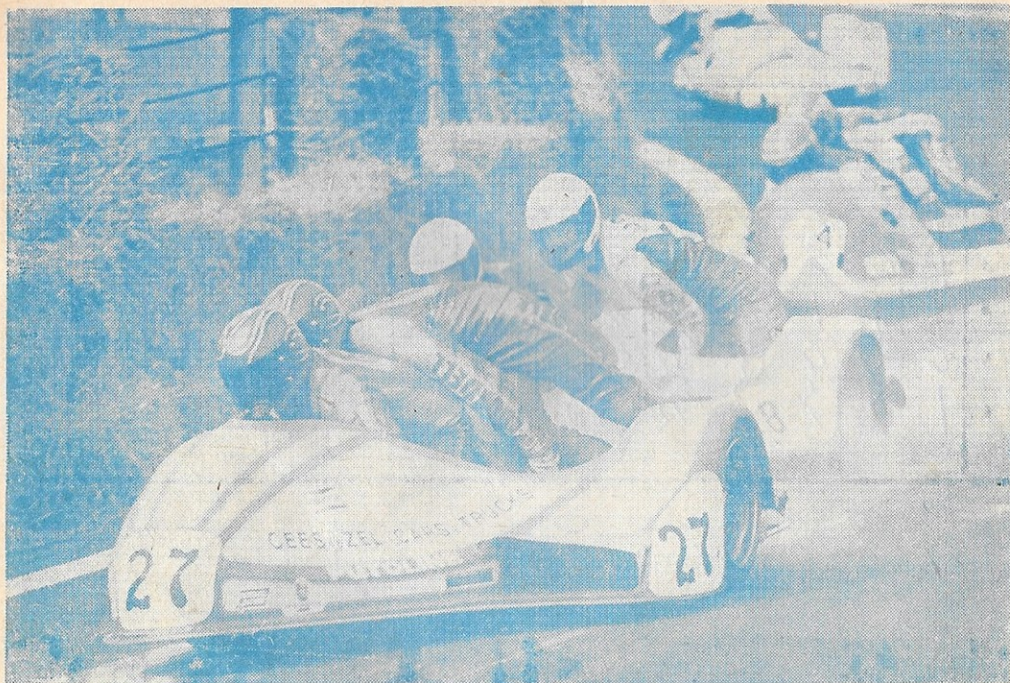
Tabulka průjezdu kol

Národní závod 250—350 cm³

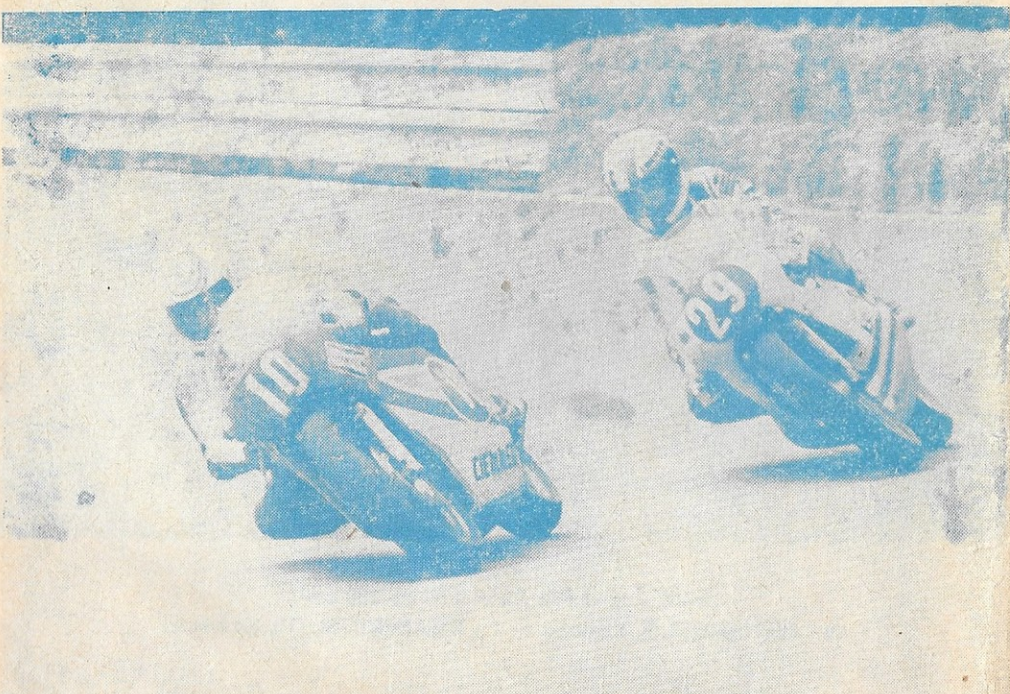
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	.11	12	13	14	15
1	1	3	4	8											
2	1	4	6	7	3										
3	1	6	4	7	3	9	2								
4	1	1	1	1	1	2	9								
5	6	7	4	3	2	5									
6	1	4	7	3	2		5	9							
7															



XXIX. Grand Prix ČSSR - tř. do 350 cm³:
8 - FERNANDEZ, F, Yamaha — 1 - BALLINGTON, GB, Kawasaki



27 - SMIT/VROEGOP, NL, Yamaha — 14 - CORBAZ/GABRIEL, CH, Yamaha
28 - STREUER/VAN DER KAAP, NL, Yamaha — 12 - HUBER/SCHAPPACHER, D, Yamaha



10 - PAOLO PILERI, I — 29 - GRAZIANO ROSSI, I

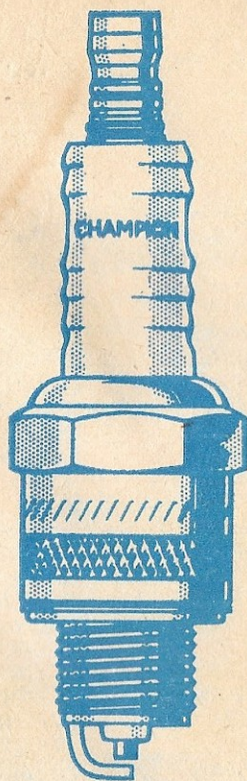
STARTOVNI LISTINA

ZÁVOD MOTOCYKLŮ - MS - sólo do 125 cm³ (11 kol = 120,175 km)

tabulka černá, číslo bílé

St. č.	Jezdec	Země	Stroj	č. St.	Jezdec	Země	Stroj
1	NIETO Angel	E	Minarelli	28	VAN DONGEN	NL	MBA
2	BIANCHI Pierpaolo	I	MBA Sanvenero	29	GARCIA Marcelino	E	MBA
3	REGGIANI Loris	I	Minarelli	30	GRAU Benjamin	E	Morbidelli
4	DUPONT Yves	F	MBA	31	PALAZZESE Ivan	YV	Morbidelli
5	MÜLLER Hans	CH	MBA Efit	32	AMICO Roberto	I	Morbidelli
6	SMITH Barry	AUS	MBA	33	KOSTER Reiner	CH	Morbidelli
7	MARCHETTI Giampaolo	I	MBA-MPA	34	JANSSEN Stefan	D	Morbidelli
8	LOOYESTEYN Peter	NL	MBA	35	AUINGER August	A	Morbidelli
9	LAZZARINI Eugenio	I	Iprea	36	WAIBEL Gerhard	D	MBA
10	SELINI Jean-Claude	F	MBA	37	FAGERER Ernst	A	Morbidelli
11	BARTOL Harald	A	Morbidelli	38	KLEIN Hagen	D	Hess
12	BERTIN Guy	F	Motobecane	39	DRAPÁL János	H	Morbidelli
14	TORMO Ricardo	E	MBA	40	BENDER Gerd	D	GB Bender
15	NOBLESSE Thierry	F	MBA	41	PAVLIČ Alojz	YU	MBA
16	KNEUBÜHLER Bruno	CH	MBA	42	HUMMEL Hans	A	Morbidelli
17	DÖRFLINGER Stefan	CH	Morbidelli	43	WAIBEL Alfred	D	Morbidelli
18	BLATTER Rolf	CH	Morbidelli	44	GRÄSSEL Thomas	D	MBA
19	BAERT Chris	B	CVD	45	BALÁŽ Peter	CS	MBA
20	RENIER René	B	MBA	46	HAVRDA Zbyněk	CS	Morbidelli
21	KIBBLE Steve	GB	Morbidelli	47	ŽIDLIK Zdeněk	CS	Morbidelli
22	KERNAN John	GB	MBA	48	FENDRICH Bedřich	CS	Juventa
23	CARLSSON Per „BAM“	S	MBA	49	GONZALES DE NICOLAS E	E	Morbidelli
24	BACKSTRÖM Jan	S	Morbidelli	50	SMITH Tonny	GB	MBA
25	KINNUNEN Matti	SF	MBA	51	ZULIANI Rino	I	MBA
26	WICKSTRÖM Johnny	SF	Morbidelli	52	HEROUARD Patrick	F	Yamaha
27	VAN SOEST M.	NL	Morbidelli	53			
				54			

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	2	4	12	16	39	14	5	7							
2	1	2	4	16	5	39									
3	16	1	7	12	4	21	3								
4	1	16	2			39									
5	2			5	16	39									
6	12	4	16	2	5	39	7								
7	12	4	16	5	2	1	1								
8	4	12	16	5	2	1	5								
9	1	1	1	1	1	1	1								
10	12	4	16	5	2	39	7								
11	1	1	5	16	2	39									



CHAMPION

World's favorite spark plug.

Trainingsgeschwindigkeit 7. März 1973, 01. Ballington

STARTOVNÍ LISTINA

ZÁVOD MOTOCYKLŮ - MS - tř. do 250 cm³ (11 kol = 120,175 km)

tabulka zelená, číslo bílé

St. č.	Jezdec	Země	Stroj	St. č.	Jezdec	Země	Stroj
1	BALLINGTON Kork	GB	Kawasaki KR	29	BACKSTROM Lennart	S	Yamaha
2	MANG Anton	D	Kawasaki KR	30	ASAMI Sadao	JPN	Yamaha
3	ESPIÉ Thierry	F	Yamaha	31	MURRAY Bernard	GB	Yamaha
4	FREYMOND Roland	CH	AD Majora	32	HUXLEY Derek	GB	Yamaha
5	SAUL Eric	F	Bimota	33	MORTIMER Chas	GB	Cotton Rotax
6	CORNU Jacques	CH	Yamaha	34	LAFOND Jean	F	Yamaha
7	LAVADO Carlos	YV	Yamaha	35	HERNAMDT Klaas	NL	Yamaha
8	SIBILLE Roger	F	Yamaha	36	NOOTEBOOM W.	NL	Yamaha
9	FERRETI Paolo	I	Yamaha	37	TOFFOLO Jean Marc	B	Bimota
10	GOUIN André	F	Yamaha	38	BATTESTI Guy	F	Yamaha
11	FERNANDEZ Patrick	F	Yamaha	39	STOLLINGER Edi	A	Kawasaki KR
12	BALDÉ Jean-Francois	F	Kawasaki	40	ROTH Reinhold	D	Yamaha
14	GUIGNABODET J.-L.	F	Kawasaki	41	PAZZAGLIA Sauro	I	MBA
15	MULLER Hans	CH	Yamaha Elit	42	KLABACHER Stefan	A	Yamaha
16	LIEGEOIS Olivier	B	Yamaha	43	DE RADRIGUEZ Patrick		Yamaha
17	SIMEON Michel	B	Yamaha	44	TOURNADRE Jean-Luis F		Bimota
18	DELABY René	B	Yamaha	45	GONZALES DE NICOLAS	E	Yamaha
19	VILLA Walter	I	Yamaha	46	HEAD Tony	GB	Yamaha
20	CARLSSON Per „BAM“ S		Cotton Rotax	47	MINICH Siegfried	A	Yamaha
21	KNEUBÜHLER Bruno	CH	Yamaha	48	HARSFAL Lajos	H	Yamaha
22	MARCHETTI Giampaolo		MBA-MPA	49	JUHÁSZ Károly	H	Yamaha
23	PILERI Paolo	I	MBA	50	NORTH Allan	NL	Yamaha
24	KORHONEN Pentti	SF	Yamaha	51	KOPF Roland	D	Yamaha
25	NURMI Pekka	SF	Yamaha	52	BARTOL Harald	A	Yamaha
26	GARCIA Marcelino	E	Yamaha	53	DEKÁNEK Pavol	CS	Yamaha
27	MORANTE Carlos	E	Yamaha	54	HYVÄRINEN Eero	SF	Yamaha
28	ELGHT Bengt	S	Yamaha	55			

56

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	4	12	41											
2	4	1	2	22	32	12									
3	2	1	22	4	3										
4	1	1	22	4	12	3									
5	1	1	12	4	22	10	3	39	27						
6	1	1	1	22	4	10	39	3	19						
7	1	1	1	1	1	3	1	10	19	37	16	33			
8	1	1	22	12	4	10	39	3	19	15	37	44			
9	1	1	12	4	22	10	1	1	1	1	37	33	44		
10	1	1	1	1	1	3	10	39	1						
11	1	1	12	4	10	3	15	39	1						



ZASTOUPENI V CSSR UNIFRUX PRAHA

STARTOVNÍ LISTINA

ZAVOD MOTOCYKLŮ - MS - sólo do 350 cm³ (13 kol = 142,025 km) tabulka modrá, číslo bílé

St. č.	Jezdec	Země	Stroj	St. č.	Jezdec	Země	Stroj
1	EKEROLD Jon	GB	Bimota	28	MORTIMER Chris	GB	Yamaha
2	CECOTTO Johnny	YV	Bimota	29	HEAD Tony	GB	Yamaha
3	SAUL Eric	F	Bimotta	30	HERNAMDT Klaas	NL	Yamaha
4	MANG Anton	D	Kawasaki KR	31	SCHOUTEN M.	NL	Yamaha
5	BALDÉ Jean-Francois	F	Kawasaki KR	32	FERRETI Paolo	I	Yamaha
6	VILLA Walter	I	Yamaha	33	GUILLEUX Hervé	F	Yamaha
7	MATTEONI Massimo	I	Bimota	34	ASAMI Sadao	JPN	Yamaha
8	CORNU Jacques	CH	Yamaha	35	ROTH Reinhold	D	Yamaha
9	PERUGINI Carlo	I	RTM	36	REINER Gustav	D	Yamaha
10	FREYMOND Roland	CH	Yamaha/Bimota	37	KOPF Roland	D	Yamaha
11	SAYLE Jeff	AUS	Yamaha	38	ESKELINEN Reino	D	Yamaha
12	NORTH Alan	NL	Yamaha	39	SCHMID Michael	A	Yamaha
14	STOLLINGER Edi	A	Kawasaki KR	40	BERULDSSEN David	AUS	Yamaha
15	LAVADO Carlos	YV	Yamaha	41	MATSUMOTO Y.	JPN	Yamaha
16	ESPIÉ Thierry	F	Yamaha	42	WALDEN Rick	AUS	Yamaha
17	FERNANDEZ Patrick	F	Yamaha Pernod	43	JUHOS Arpád	H	Yamaha
18	NURMI Pekka	SF	Yamaha	44	DRAPÁL János	H	Yamaha
19	KORHONEN Pentti	SF	Yamaha	45	ROETHLISBERGER Alain	CH	Yamaha
20	DELABY René	B	Yamaha	46	STAŠA Bohumil	CS	Yamaha
21	RAMON Paul	B	Yamaha	47	BALÁŽ Peter	CS	Yamaha
22	ELGH Bengt	S	Yamaha	48	FAGERER Ernst	A	Yamaha
23	GRAHN Ake	S	Yamaha	49	MINICH Siegfried	A	Yamaha
24	DE RADRIGUEZ Patrick	L	Yamaha	50	HYVARINEN Eero	SF	Yamaha
25	PALOMO Victor	E	Yamaha	51	MRKYVKA Jiří	CS	Yamaha
26	RICART Luis	E	Yamaha	52	McGREGOR Graeme	GB	Yamaha
27	MURRAY Bernard	GB	Yamaha	53	KIERSTEIN Paul	DK	Yamaha

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	4	5	2	8										
2	1	4	2	5	8	3	49								
3	4	1	2	5	8	49									
4	1	1	5	2	8	11	49								
5	1	4	2	5	8	55	11	49							
6	2	1	5	2	8	11	49	55							
7	1	1	5	8	11	55	49	29	2						
8	1	1	1	1	1	1	1	1	2	54					
9	1	1	8	1	1	1	1	1	7	54					
10	1	5	1	1	1	1	1	1	54	7	20				
11	1	1	1	8	11	49	55	29	54	20	7				
12	1	1	1	1	8	1	1	1	7	20	54				
13	1	1	11	8	55	49	29	54	7	1	45	3			



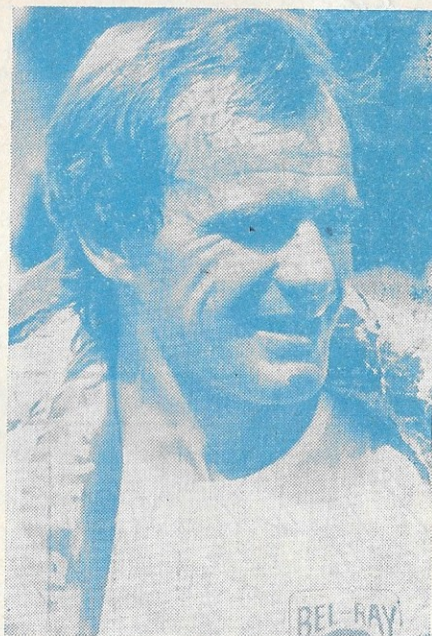
ROSSI GRAZIANO - I



GUY BERTIN - F



BALDÉ JEAN FRANÇOIS - F

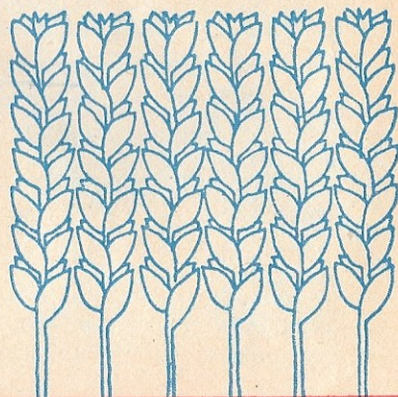


BARTOL HARALD - A

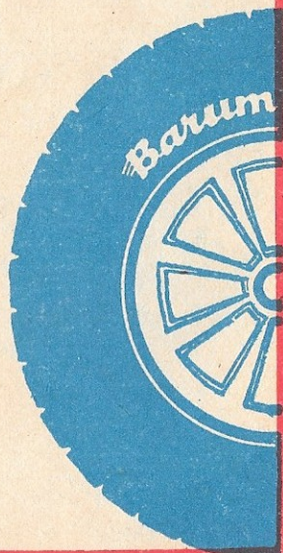
Tabulka průměrných rychlostí podle časů, nutných k průjezdu jednoho kola okruhu (délka okruhu 10.920 m)

Čas	Ø km/hod.	Čas	Ø km/hod.	Čas	Ø km/hod.	Čas	Ø km/hod.
2 min. —	327,93	3 min. 54	168,00	5 min. —	131,05	06	107,41
10	302,49	56	166,56	02	130,17	08	106,83
20	280,72	58	165,18	04	129,32	10	106,25
30	261,87	4 min. —	163,79	06	128,47	12	105,68
40	245,95	02	162,45	08	127,63	14	105,11
50	231,36	04	161,11	10	126,81	16	104,56
3 min. —	218,40	06	159,81	12	125,99	18	104,00
02	215,98	08	158,51	14	125,20	20	103,45
04	213,66	10	157,26	16	124,40	22	102,91
06	211,34	12	156,00	18	123,63	24	102,37
08	209,19	14	154,76	20	122,85	26	101,85
10	206,90	16	153,56	22	122,09	28	101,32
12	204,88	18	152,36	24	121,33	30	100,80
14	202,63	20	151,20	26	120,58	32	100,28
16	200,59	22	150,04	28	119,86	34	99,78
18	198,55	24	148,98	30	119,12	36	99,27
20	196,54	26	147,79	32	118,41	38	99,00
22	194,62	28	146,70	34	117,70	40	98,38
24	192,69	30	145,60	36	117,00	42	97,76
26	190,84	32	144,52	38	116,31	44	97,33
28	188,99	34	143,48	40	115,63	46	96,81
30	187,21	36	142,43	42	114,95	48	96,38
32	185,43	38	141,41	44	114,28	50	95,87
34	183,71	40	140,40	46	113,62	52	95,45
36	182,00	42	139,41	48	112,96	54	94,96
38	180,32	44	138,42	50	112,32	56	94,46
40	178,69	46	137,46	52	111,68	58	94,06
42	177,07	48	136,50	54	111,05	7 min. —	93,57
44	175,51	50	135,55	56	110,43	10	91,61
46	173,94	52	134,63	58	109,81	7 min. —	89,35
48	172,43	54	133,71	6 min. —	109,20	03	87,36
50	170,92	56	132,81	02	108,59	40	85,46
52	169,57	58	131,92	04	108,00	50	83,64
						8 min. —	81,90

Suffix konec hluchému ovsu v pšenici



Kaučuky firmy SHELL k výrobě pneumatik



VÝSLEDKY VELKÉ CENY ČSSR 1979

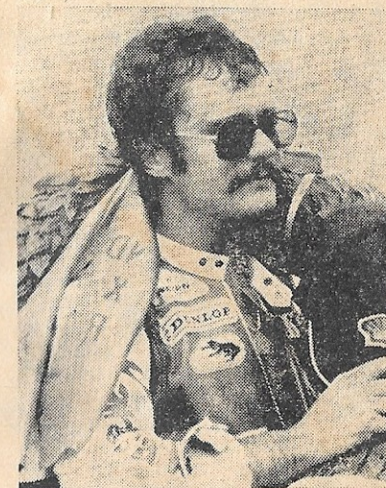
Třída 125 ccm - 11 kol - 120,175 km

- | | | |
|------------------------|---|------------|
| 1. Guy BERTIN | F | Motobécane |
| 46:15,18, Ø 157,9 km/h | | |
| 46:19,21 | | |
| 2. Harald BARTOL | A | Morbidelli |
| 3. Maurizio MASSIMIANI | I | MBA |
| 46:37,65 | | |
- Nejrychlejší kolo: BERTIN - F -
Motobécane 157,9 km/h

Třída 250 ccm - 11 kol - 120,175 km

- | | | |
|------------------------|----|------------|
| 1. Kork BALLINGTON | GB | Kawasaki |
| 43:39,49, Ø 165,2 km/h | | |
| 2. Graziano ROSSI | I | Morbidelli |
| 43:44,58 | | |
| 3. Paolo PILERI | I | Yamaha |
| 43:45,02 | | |

Nejrychlejší kolo: BALLINGTON -
GB - Kawasaki 166,9 km/h



Kork Ballington

Třída 350 ccm - 13 kol - 142,025 km

- | | | | | |
|----------------------|----|----------|----------|--------------|
| 1. Kork BALLINGTON | GB | Kawasaki | 49:53,97 | Ø 170,8 km/h |
| 2. Toni MANG | D | Kawasaki | 49:54,40 | |
| 3. Patrick FERNANDEZ | F | Yamaha | 49:09,40 | |
- Nejrychlejší kolo: MANG - D - Kawasaki 173,9 km/h

Sajdkáry do 500 ccm - 11 kol - 120,175 km

- | | | | | |
|----------------------------|----|--------|----------|--------------|
| 1. R. BILAND/K. WALTISPERG | CH | Yamaha | 44:50,23 | Ø 160,8 km/h |
| 2. D. GREASLEY/J. PARKINS | GB | Yamaha | 44:52,66 | |
| 3. W. SCHWÄRZEL/A. HUBER | D | Yamaha | 45:18,34 | |
- Nejrychlejší kolo: BILAND/WALTISPERG - CH - Yamaha 162,8 km/h

Národní závod 350 ccm - 6 kol - 65,52 km

- | | | | |
|---------------------|--------|----------|--------------|
| 1. Vladimír JAROLIM | Jawa | 25:45,98 | Ø 162,6 km/h |
| 2. Jiří DAVID | Yamaha | 26:15,79 | |
| 3. Marian SRNA | Yamaha | 26:16,28 | |

Národní závod 250 ccm - 6 kol - 65,52 km

- | | | | |
|--------------------|--------|----------|--------------|
| 1. Pavel VAŠIČEK | Yamaha | 27:00,84 | Ø 145,5 km/h |
| 2. Peter MAJOROŠ | Yamaha | 27:04,17 | |
| 3. Heinrich KURTHA | Yamaha | 27:35,37 | |



WALTER VILLA



PHIL READ



GIACOMO AGOSTINI



TEUVO L'ANSIVUORI

JUBILUJUCE BRNO

Do rámca osláv 35. výročia oslobodenia Československa slávnou Sovietskou armádou — najvýznamnejšieho medzníka v novodobých dejinách našich národov — zapadá celý rad dôležitých športových podujatí.

Jedným z najväčších je určite Veľká cena Československa motocyklov, veď o niekoľko chvíľ odštartuje šachovnicová zástavka štartéra jubilejný, už 30. ročník. Tento fakt nám dáva príležitosť zrekapitulovať si najdôležitejšie momenty v bohatej tridsaťročnej histórii, ktorá nepochybne súvisí s tridsaťpäťročným slobodným rozvojom celej našej spoločnosti.

História brnenského okruhu je staršia ako 30 rokov (pri príležitosti ME cestovných automobilov sme si pripomenuli 50 rokov od štartu prvých automobilových pretekov), r. 1950 sa však na štartovnú čiaru postavili motocykle 'hneď' s medzinárodným obsadením. Prvými víťazmi sa stali Vejvoda (250 ccm) a legendárny Antonín Vitvar (v triede do 350 a 500 ccm).

S usporiadaním II. ročníka boli problémy, no štart sa predsa uskutočnil a preteky sa vydarili. Najrýchlejšie krúžil opäť Vitvar na Nortone.

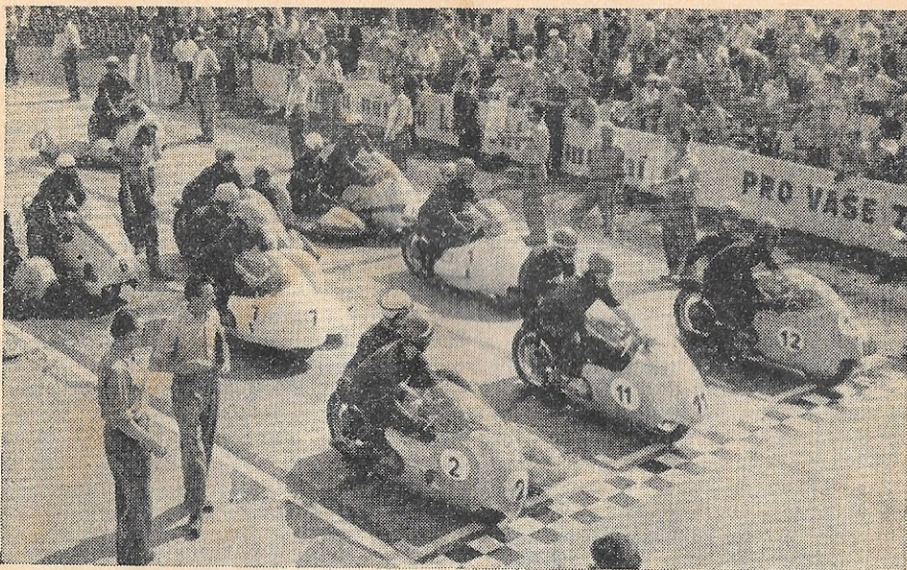
III. ročník vyhráva 2x Bartoš v 250 a 350 ccm a v 500 ccm si odnáša víťazstvo Vitvar, tentoraz na Jawa 500.

IV. ročník sa konal po ročnej prestávke v r. 1954. Divákovi sa predstavili nové motocykle Jawa 250 a 500 ccm a hneď získali víťazstvá (Šťastný a Havel).

Nasledujúci rok víta Brno silnú medzinárodnú konkurenciu. Triedu do 125 ccm vyhráva náš Parus, ostatné zlaté vence si odnášajú zahraniční pretekári zvučných mien: v triede do 250 ccm Horst Kassner, 350 ccm Baltisberger (druhý Čada) a v triede do 500 ccm neskorší majster sveta K. Campbell. Vitvar na Nortone obsadil pekné 3. miesto.



1. ŠTĀSTNÝ, 2. HOCKING, 3. HINTON



Start sidecarů

Ďalšie dva ročníky sa stávajú korisťou prevažne zahraničných pretekárov, na najvyšší stupeň vystupujú aj naši Bartoš (125 ccm), a Šťastný v roku 1957. V roku 1958 sa diváci zoznamujú s novinkou — pretekmi sidekarov. Prvý raz štartujú Hocking a Redman. Hocking končí druhý za Šťastným v 350-kach, Redman až štvrtý v pollitroch. Víťazstvo v sidekaroch si zabezpečil Camathias so spolujazdcom H. Kassnerom.

Ďalší ročník sa skončil životným úspechom Fr. Srnu. Zvítazil v triede do 250 ccm a na stupni víťazov pod ním stáli Kassner a Hocking.

X. ročník bol jedným z najlepších. Pozornosť upútali nové motocykle ČZ 125 OHC a Jawa 250 a 350 OHC v československo-sovietskej koprodukcii. Výpočet zvučných mien by bol obsiahly (Bartoš, Malina, Havel, Čada, Dale, Redman, Scheidegger, Driver), zlaté vence však dostali len tí skutočne najlepší — v 125 ccm Degner (neskorší majster sveta), v 250 a 350 ccm Fr. Šťastný, v 500-kách suverénne zvíťazil neskorší majster sveta G. Hocking na MV Aguste, v sidekaroch dokázal víťazstvom veľké pretekárske umenie F. Camathias. O vysokej úrovni tohto ročníka svedčia aj nové traťové rekordy vo všetkých obsahových triedach.

V roku 1961 do Brna prvý raz zavítala značka Honda a Redman získal na nej prvé dve víťazstvá. O rok neskôr prišla aj ďalšia japonská továreň Suzuki s jazdcami Perrisom a Andersonom. Redman tentoraz štartuje s Hondou o obsahu 350 ccm, ale absolútne najrýchlejším pretekárom je Fr. Šťastný, najväčšia osobnosť brnenského okruhu (dosiahol 8 víťazstiev).

V roku 1963 sa končí éra starého motocyklového okruhu, slávu dvojnásobného víťaza prežíva G. Havel.

V poslednom ročníku pred zaradením VCČ do MS víťazia na skrátenej trati Taveri na Honde 125, Rosner na MZ 250 a náš Malina s ČZ 350. Tretí prechádza cieľom M. Čada, jeden z terajších organizátorov VCČ.

Nová kapitola brnenskej Grand Prix sa začína r. 1965, kedy je po prvý raz zaradená do bodovacieho seriálu majstrovstiev sveta. Odmenou organizátorom za mimoriadne úsilie je účasť najlepších svetových pretekárov a nebývalý záujem divákov (250 000), doteraz jedna z najväčších návštev na motocyklovej Grand Prix vôbec. V Brne vyhrali tí najlepší, s menami víťazov — Read triedu 250 ccm, Redman do 350 ccm, Hailwood do 500 ccm sa stretávame aj pri vyhlásení majstrov sveta.

Slávní sú vždy tí, čo víťazia. V 67 pretekoch sa 39 slávnych mien ozdobilo zlatými vencami. Pre našich pretekárov zostal iba jeden strieborný pre B. Stašu v roku 1971. V Brne vždy pútal pozornosť švihák Agostini a zvuk jeho MV Agusty. Táto najslávnejšia značka ho privedla 7-krát víťazne do cieľa, čo je najväčší počet víťazstiev. O jedno menej má najslávnejší a najlepší anglický pretekár Mike Hailwood, rekordér brnenského okruhu, dlhého 13 941 m, z roku 1967 časom 4:55.5, čo predstavuje priemernú rýchlosť 170 km/hod.

I Phil Read, piaty pretekár čo sa týka počtu titulov majstra sveta a jednotlivých víťazstiev, si z brnenskej trate odviezol 6 zlatých vencov. Kork Ballington vyhral 4-krát, po tri víťazstvá dosiahli Jarno Saarinen, Klaus Enders a Walter Villa.

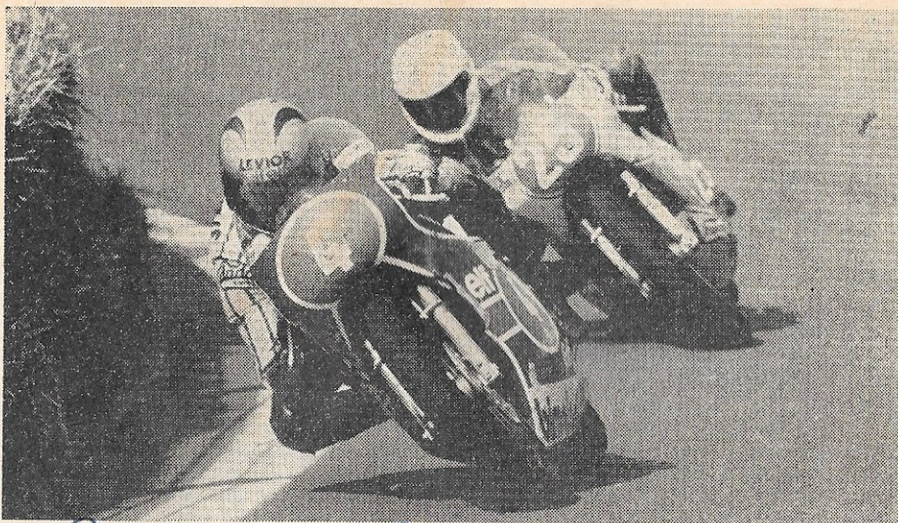
Zaujímavé, no dosť diskutabilné je sa nazrieť do histórie „majstrovského“ Brna z hľadiska bodovacej tabuľky. Každý väčší fanúšik vie, že do roku 1968 boli bodmi hodnotení prví šiesti pretekári (8-6-4-3-2-1). Od roku 1969 získava body 10 pretekárov (15-12-10-8-6-5-4-3-2-1), čiže títo pretekári sú vo výhode. Takmer 2,5 mil. divákov v Brne videlo zvädzať súboje na tisíc pretekárov v boji o majstrovské body. Z celkového počtu 3 750 bodov sa to podarilo 233 pretekárom, z toho dvanástim našim — Staša 33, Šťastný 10, Havrda 9, Stripačuk 6, Srna a Sobáš po 5, Fendrich 4, Baláz, Havel a Duba 3, Král 2 a Boček 1 bod. Na domáce prostredie a nesporne vyspelú motoristickú krajinu to nie najlepšia vizitka.



STEVE BAKER

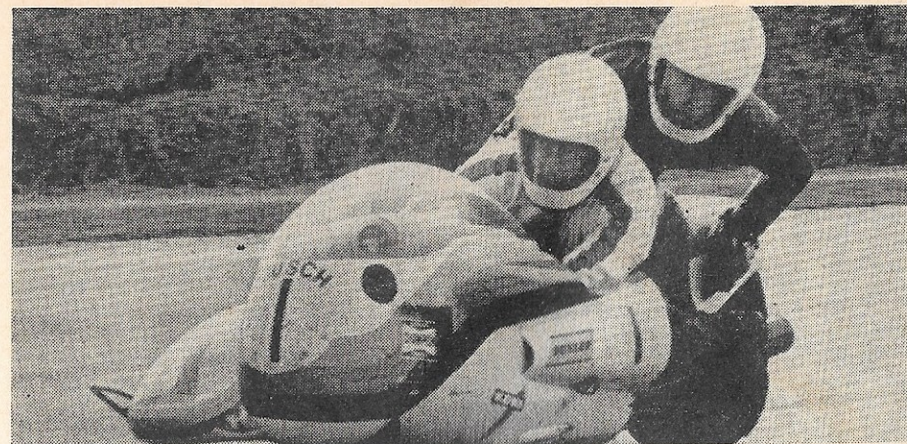
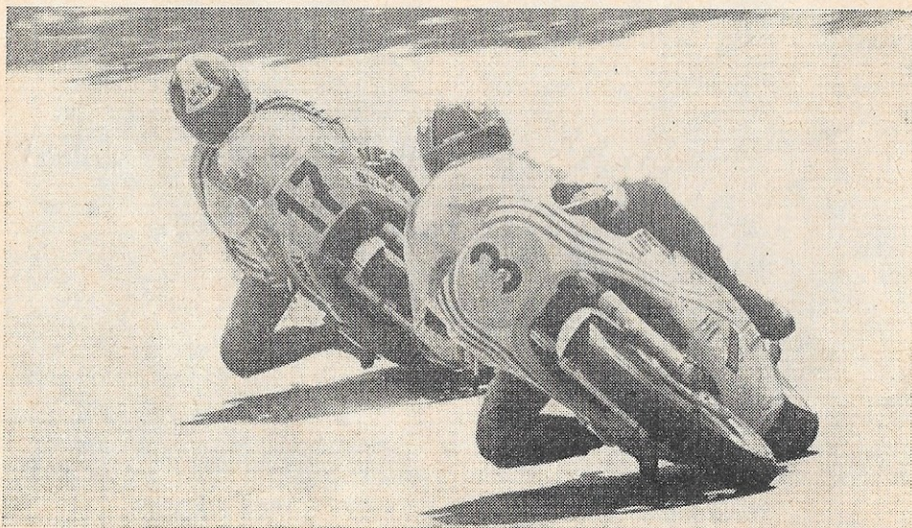


JACK FINDLAY



4 Rougerie + 25 Pileri

Najväčší počet bodov dosiahol v Brne Agostini — 157. Počas svojej kariéry v rokoch 1965—1977 sme ho videli 22-krát na štarte, z toho 16-krát v cieľi na bodovacom mieste. Prekvapujúco druhý je Dieter Braun. Zo 14-krát bodovaných závodov získal 108 bodov. Phil Read je tretím pretekárom, ktorý dosiahol 100 bodov, 10-krát úspešne odmävaný cieľovou šachovnicou (pretekal v štyroch obsahových triedach). Piaty je Ballington so 72 bodmi. Veľký Mike the Bike — Hailwood je na skreslenom 16. mieste. V Brne štartoval v rokoch 1965—67 8-krát, z toho 6-krát zvíťazil, raz bol tretí a raz neuvidel šachovnicovú zástavku. Ako jedinému sa podarilo za jeden deň vyhrať 3 preteky (1966). Za zmienku stojí 18. miesto Heinza Rosnera a jeho MZ, ktoré dosiahol v rozpätí rokov 1965—1969. V triedach 125, 250, 350 ccm stál 13-krát na štarte a 10-krát bodoval.



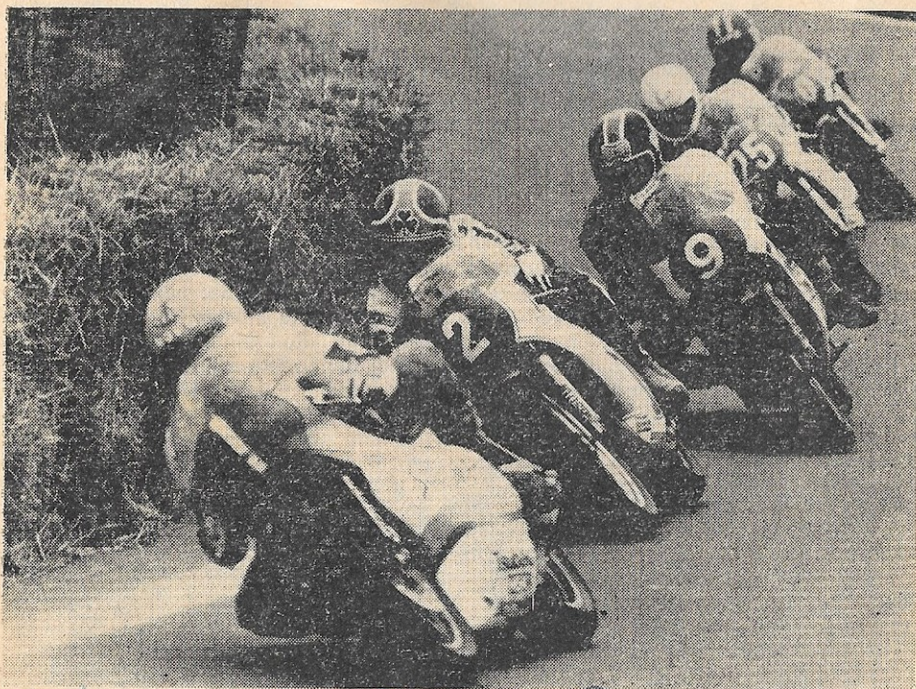
Rokom 1970 na brnenskú Grand Prix vstúpili sajdkáristi, ktorí sú svojimi výkonmi vždy dôstojným ukončením programu. Tu si najviac bodov vybojoval Siegfried Schauzu — 74, 10-krát štartoval, iba 2-krát vypadol — o zaja úctyhodný priemer. O dva body menej získal Wolfgang Schwärzel. Týmto dvom pretekárom sa zatiaľ nepodarilo získať titul majstra sveta. Až za nimi nasleduje najlepší sajdkárista histórie, 6-násobný majster sveta Enders — 57 bodov. Technický „revolucionár“ Rolf Biland získal 45 bodov a Rolf Steinhausen, ktorý v minulom roku neprešiel ani jedno celé kolo, si z Grand Prix pripísal 41 bodov de seriálu MS.



Verme, že i tohtoročná Grand Prix tak ako predchádzajúce priláka tisíce divákov, že bude rovnako úspešná, verme, že sa o to prichínia i niektorí naši pretekári, hoci ich situácia je z roku na rok ťažšia.

Prehľad víťazov:

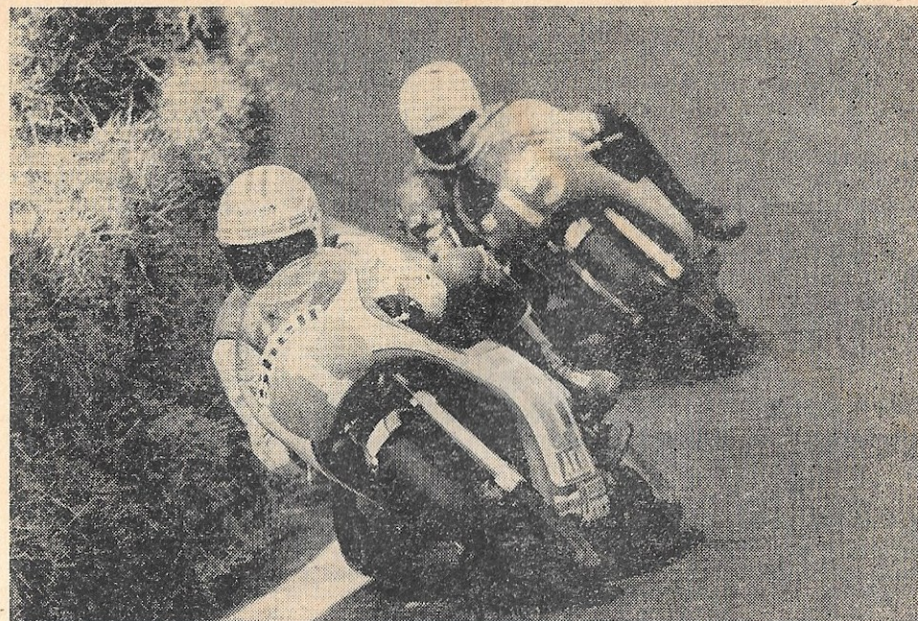
Agostini 7, Read 6, Hailwood 6, Ballington 4, Saarinen 3, Villa W. 3, Enders 3, Buscherini 2, Schwärzel 2, Cecotto 2, Lodewijckx 1, Nieto 1, Toersen 1, Parlotti 1, Sheene 1, Van Kessel 1, Tormo 1, Perris 1, Taveri 1, Ivy 1, Braun 1, Simmonds 1, Carruthers 1, Janson 1, Anderson 1, Gustavson 1, Bertin 1, Redman 1, Pasolini 1, Lansivuori 1, Drapál 1, Rougerie 1, Uncini 1, Neubold 1, Schauzu 1, Steinhausen 1, Biland 1, Schmid 1, Michel 1.



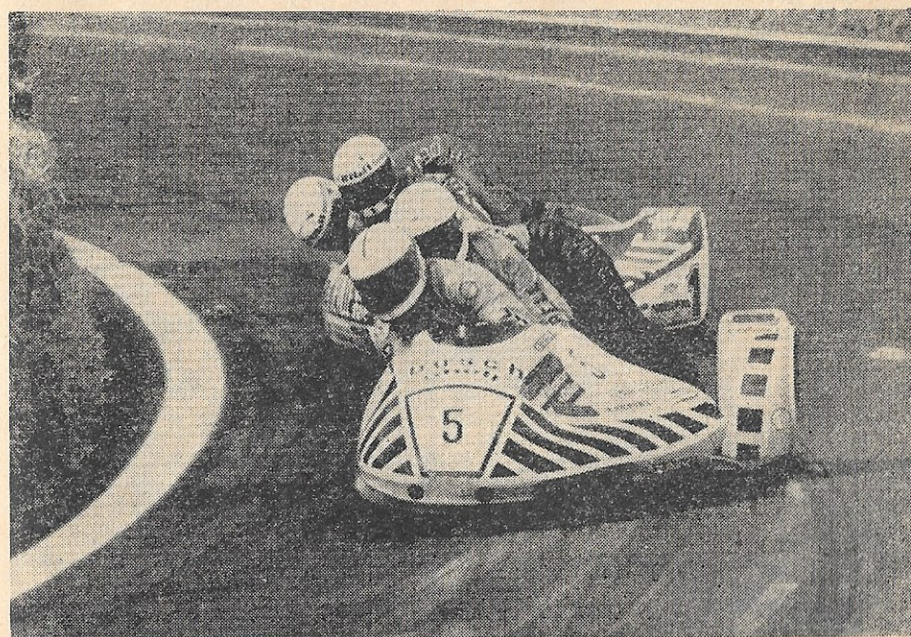
Katayama, 2 Hervoort, 9 North, Pileri,

Bodový prehľad:

1. Agostini	157 bodov	10. Mortimer	62 bodov
2. Braun	108 "	11. Villa W.	62 "
3. Read	100 "	12. Lansivuori	61 "
4. Schauzu	74 "	13. Rougerie	57 "
5. Schwärzel	72 "	14. Enders	57 "
6. Ballington	72 "	15. Pasolini	55 "
7. Anderson K.	69 "	16. Hailwood	52 "
8. Kneubühler	66 "	17. Buscherini	52 "
9. Saarinen	65 "	18. Rosner	50 "



1 - KORK BALLINGTON, GB — 15 - TONI MANG, BRD



5 - GREASLEY/PARKINS, GB — 1 - BILAND/WALTISPERG, CH

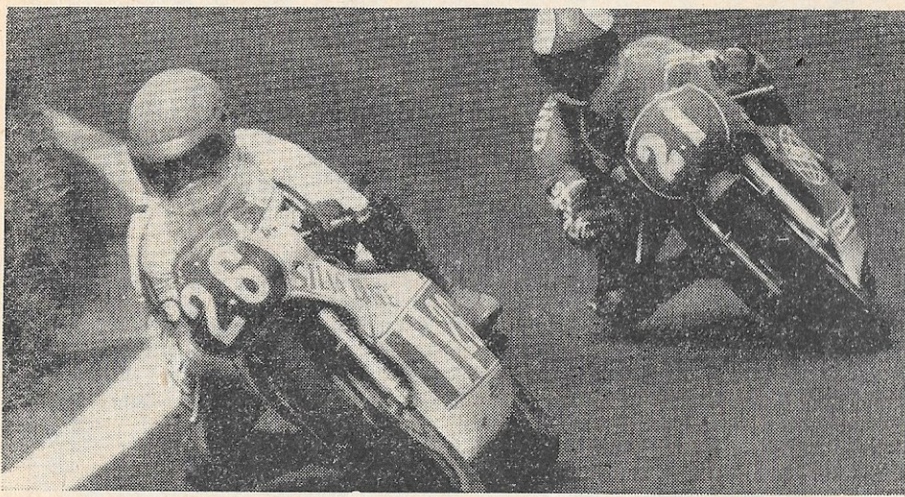
JAK TO BYLO LONI S TITULY PRO BALLINGTONA A BILANDA?

Neděle 19. srpna 1979 na brněnském okruhu poutala na sebe pozornost opravdu celého motocyklového světa. Velká cena ČSSR měla totiž rozhodnout o druhém titulu pro Ballingtona ve třístapadesátkách, když z dvěstěpadesátek titul již měl po Velké ceně Velké Británie, tedy týden před Brnem, a pak o titulu pro švýcarskou dvojici Rolf Biland—Kurt Waltisperg v sajdkárách. Stopětadvacítky také již měly svého mistra v Angelu Nietovi.

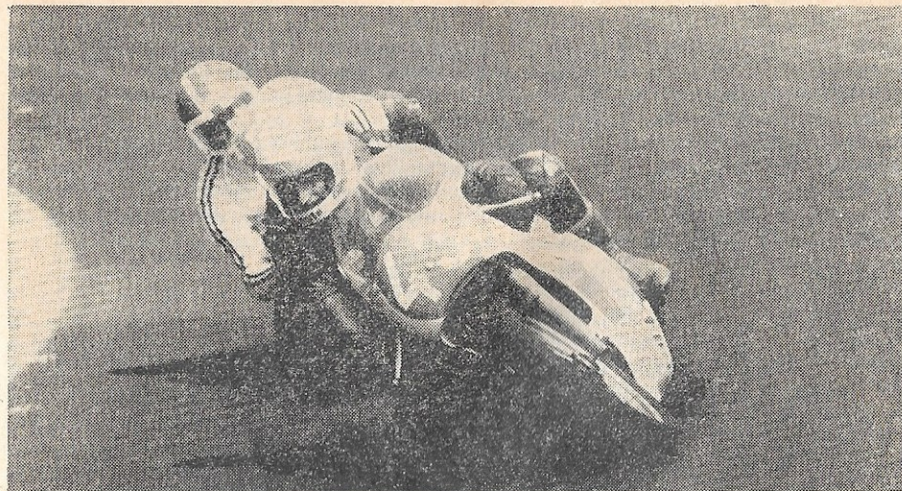
Dalším bodem pozornosti k Brnu byly předchozí jezdecké stávky a „vzpoury“ na Velké ceně Belgie a v trochu menším měřítku i na Velké ceně Anglie na Silverstonu. Podle některých zahraničních novinových předpovědí (kterých se, žel, chytili i někteří naši domácí novináři) měla mít Velká cena ČSSR 1979 ochuzenou startovní listinu, protože esa stávkující na Spa-Francorchamps a trochu rebelující na Silverstonu do Brna nepřijedou. Jaké však bylo překvapení, když se startovní listiny objevily vlastně v plném lesku a když druhý den tréninku prošla skupina jezdců a funkcionářů FIM s ředitelstvím závodu všechna ožehavá místa okruhu, nebylo žádných podstatných připomínek ani ze strany jezdců, ani ze strany FIM — a veřejnost se dověděla, že se žádná jezdecká vzpoura es motocyklové silnice proti brněnské trati ani nechystala!

Situaci výtečně vystihl Walter Villa, když řekl: „Až se jednou přestane jezdit Brno, nebudeme mít již klasickou silniční trať a zbudou nám jen motodromy bez závodní romantiky, ale se stále vyššími rychlostmi! Brzy budeme mít zdánlivě bezpečné dráhy, ale s nebezpečnými stroji! Soustavně se zvedající výkony a rychlosti motocyklů vlastně snižují bezpečnost umělých tratí na motodromech!“

Jemu v tom směru trochu odporoval Graziano Rossi a zakončil to sice s úsměvem, ale přece jen vážně: „Mně je tady málo místa! Já tady nemohu stroj položit jako na autodromu, protože se mně zdají domy a svodidla i drátěné ploty moc blízko!“ Na to utrousil Kork Ballington, opravdu jen tak pod svými vousy: „Kdyby Rossi jezdil klidněji a ne v každé zatáčce pokaždé jinak a na trati křížem krážem, byl by na kole o dvě sekundy rychlejší a nám všem by se jelo také lépe. Ale neříkejte mu to, on na to jednoho hezkého dne přijde sám!“



26 - PEKKA NURMI, SF, Yamaha 350 — 21 - ROLAND FREYMOND, CH, Yamaha 350



43 - MURRAY SAYLE, A, Yamaha 250 — 34 - GRYNWALD HARFMAN, A, Yamaha 250

XXIX. Velká cena ČSSR byla vypsána pro třídy 125, 250 a 350 ccm a pro sajdkáry. Tlačeniče o druhá a třetí místa v prvních dvou třídách a těsnost bodů pro tituly v obou zbývajících vtiskly ráz již tréninku. Ve stopětadvacítkách překvapil — celkem neznámý — Francouz Guy Bertin časem 4:08,26 min. (158,4 km/h). Jel za zraněného Espié na jeho továrním stroji Motobécane a byl to jeho druhý start v mistrovství. Další pozoruhodné časy dosáhli Dörflinger a Bartol na Morbidelli, mezi nimi i Plisson na Motoshop. Z dvěstěpadesátek byl v tréninku nejrychlejší Pileri na Yamaze — 3:58,79 (164,6 km/h), nu a potom samozřejmě Ballington s Hansfordem na Kawasaki a posléze ještě Hernamdt na Yamaze. Tři Kawasaki: Ballington (170,9 km/h), Toni Mang a Gregg Hansford a s nimi i Yamaha Patricka Fernandez vladly tréninku třístapadesátek. V sajdkárech si vyjeli nejlepší čas 4:02,83 Biland s Waltispergem (162,5 km/h) a s nimi Angličané Greasley—Parkins a známá dvojice z NSR Schauzu—Puzzo. Všichni s motory Yamaha, ale v rozdílných karosériích, ovšem odpovídajících plně konvenčním sajdkárům.

Některá esa mistrovství v Brně však přece jen chyběla: Nieto, již ozdobený mistrovským titulem, si doléčoval své zranění, také Lazzarini si doléčoval své zranění z Imatry. Bianchi neměl stroj, když továrna Minarelli mu jej odepřela dát k dispozici. Pak zde chyběli ještě Pons, Bonera a Mortimer, všichni proto, že pro své vyhlídky v sedmsetpadesátkách museli z rozhodnutí stájit startovat jinde.

Úvodním závodem byla společná jízda národních dvěstěpadesátek s třístapadesátkami. Vítězem třístapadesátek se stal Vladimír Jarolím před Jiřím Davidem a Marianem Srnou. První na Jawě (152,6 km/h), druhý a třetí na Yamahách. Jan Bartůněk, Jawa, zvítězil ve dvěstěpadesátkách (148,6 km/h) a za ním dojeli na Yamahách Pavel Vašíček a Heinrich Kurtha.

Sólová jízda neznámého

O vzrušení v závodě stopětadvacítek (jel se mezi dvěstěpadesátkami a třístapadesátkami, jako druhý mistrovský závod) se postarali „neznámý mladiček“ — jak jej nazval místní traťový rozhlas — Guy Bertin na Motobécane, Harald Bartol na Morbidelli a Maurizio Massimiani na MBA. Bertin ovšem nebyl žádným neznámým. Po zranění Espiého nastoupil na jeho stroj a již v předchozím závodě ukázal, že se s ním musí počítat.

Bartol vedl pole od startu až do osmého kola, pak ale skončil s jednotvárným rozdílem druhý, když Bertin poslední tři kola závodu jezdil v čele. Bertinovi napomohla změna větru, který při svém otočení nevyhovoval převodovému přesazení Bartolovy Morbidelli. Massimiani pronikl do vedoucí pozice ve čtvrtém kole, ale vzápětí se opět musel vrátit na třetí, kde pak zůstal až do cíle.

Ve druhém kole došlo u prvního zpomalovacího retardéru před Bosonohami k vzájemné kolizi Dörflingerera s — před ním upadnuvším — Španělem Fernando Gonzales de Nicolas, který lehce havaroval po střetnutí s Carlssonem. Zatímco Dörflinger musel závod vzdát, „Speedy Gonzales“ znovu nasedl a pokračoval v jízdě, ale jen asi 200 m dál, kde pak ztratil vládu nad strojem a narazil do oplocení. Musel být odvezen do nemocnice.

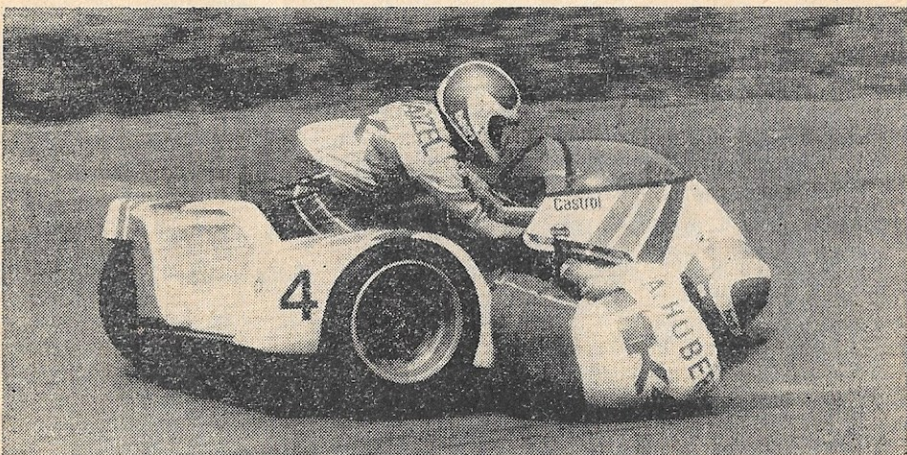
Jediný, kdo za nepřítomnosti Nieta stál v roli favorita, byl Ricardo Tormo. Ovšem již trénink ukázal, že na vítězství sotva bude mít a v závodě také ve 4. kole odpadl. Po něm se na čtvrtém místě usadil Auinger, který však v průběhu závodu upadal a skončil až o pět kol pozadu. Jeho klesání umožnilo postup Benderovi, Müllerovi a Kneubühlerovi — a ti se pak již hladce udrželi na čtvrtém, pátém a šestém místě až do konce závodu.

Naše barvy zde hájili Peter Baláz, dojel v klasifikaci na osmém místě a za ním zůstaly ještě dvě MBA a dalších pět Morbidelli, Zdeněk Židlík (odpadl v 1. kole), Jan Dobiáš (devatenáctý o kolo zpět), Kamil Hrušecký (odpadl ve 4. kole), Zbyněk Havrda (šestnáctý s plným počtem kol), Karel Sedláček (vzdal v 6. kole), Bedřich Fendrich (sedmnáctý o kolo zpět) a Karel Hanika (dojel o 4 kola zpět).

Co se nepodařilo Thiéry Espiému po celé dva roky, dosáhl Guk Bertin již při svém druhém továrním startu: zvítězil na své druhé Grand Prix v pozoruhodném průměru 157,9 km/h a zajel i nový rekord na jedno kolo trati 158,9 km/h, stroj Motobécane. Druhý byl Harald Bartol na Morbidelli a třetí Maurizio Massimiani na MBA.

Mistr potvrdil svůj titul

Kork Ballington, již s titulem mistra světa dvěstěpadesátek 1979 v kapse (už druhý titul třídy za sebou), neměl ve svůj stroj příliš mnoho důvěry. V tréninku o něm říkal, že mezi třístapadesátkami by dojel nejméně mezi prvními pěti, ale ve své třídě není nejlepší! Byla to asi jakási závodnická diplomacie, protože se hned po odstartování ujal vedení celého pole před Rossim, Pilerim, Mangem a Mamolou. Zůstal zde však jen jedno kolo!



SCHWARZEL/HUBER, BRD, Yamaha

Dlouhovlasý italský učitel v podobě jednoho z potulných hippies, Graziano Rossi, se ve druhém kole vyšvihl do vedoucího postavení. Stalo se tak po prudkém útoku na Ballingtona, kdy Kork raději uhnul, než by riskoval soubor, ve kterém by jej Rossi nadále ohrožoval svojí nevyzpytatelnou a „kriminální“ jízdou, jak o jeho stylu říkají ostatní. Rossimu tak patřilo druhé a třetí kolo, ve kterém při pronásledování Ballingtonem v několika zatáčkách zachytil stupačkami o balíky slámy. Při jednom dobrzdování si Ballington troufl více a do zatáčky vjel rychleji než Rossi a také z ní vyjel rychleji — a byl ve čtvrtém kole znovu na špičce pole! Tuto pozici si již nenechal vzít až do konce jedenáctikolového závodu.

Pak se rozpoutala bitva o druhé místo mezi Rossim (Morbidelli) a Pilerim (Yamaha). Dvě kola vedl Rossi, jedno Pileri, další jedno Rossi a tři Pileri, až v posledním kole se rozhodlo: Rossi byl v cíli druhý, o pouhé čtyři desetiny sekundy dříve než Pileri. Tento italský soubor připravil divákům strhující podívanou, zejména když zpočátku se mezi italskou dvojicí zamíchal občas i Toni Mang.

Čtvrtý v cíli — Toni Mang na Kawasaki — se od třetího kola sice pokoušel proniknout dopředu, ale pak pochopil, že nemůže prorazit a od pátého kola se držel na čtvrté pozici, kterou si dobře chránil před Randy Mamolou. Po závodě řekl: „Jezdit za Rossim je příliš nebezpečné — a pak Ballington, Rossi i Pileri mne v mistrovství neohrožují! Od poločasu jsem si proto dal oddych; když jsem Mamolovi dostatečně ujel po jeho dvou útocích, mohl jsem si dovolit v posledním kole opravdu jízdu jen „na procházku“!“

Jistým překvapením byl Gregg Hansford, když se v pátém kole ze své páté pozice ztratil a závod dokončil až patnáctý. Více než deváté místo se ovšem čekalo také od Waltera Villy. Hansford si pak postěžoval, že jeho mechanikové věnovali pozornost jen přípravě třístapadesátky a pokles výkonnosti jeho dvěstěpadesátky že ho mohl bezmála připravit o druhé místo v mistrovství.

Svým vítězstvím v hodinovém průměru 165,2 km/h potvrdil Kork Ballington, že jeho druhý titul mistra světa dvěstěpadesátek je opět „ve správných rukách“. To konečně ukázalo i jeho nejrychlejší kolo závodu v průměru 166,9 km/h (o pět kilometrů více než loni), ale v platnosti zůstal Unciniho rekord 173,3 km/h z roku 1977.

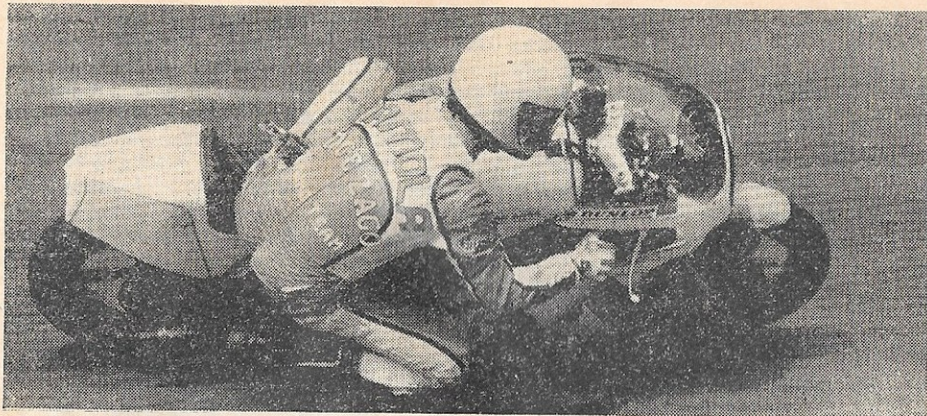
Toni Mang hrdinou závodu

Třístapadesátky musely rozhodnout o mistru světa. První řada jejich startovního pole byla současně i obrázkem situace před rozhodnutím: Ballington s nejlepším časem 3:50,55 (170,5 km/h) a se 78 body, Mang s druhým nejlepším časem (170,1 km/h) a s 51 bodem, pak Fernandez (jediný na Yamaze) se 64 body a ještě Hansford se 69 body. Kawasaki zde měla všechna svá tři želízka. Tato čtveřice z první řady nadržovala pak tempo celému závodu.

Třebaže se všichni diváci soustředili zprvu na Ballingtona, hrdinou závodu se stal Toni Mang, také na Kawasaki. Měl velice špatný start a většina ostré konkurence mu ujela. Po prvním kole mu jeho box mohl ukázat jen dvacáté pořadí! Pak to ale začalo! Již z druhého kola přijel Mang desátý a místní rozhlas k tomu oznámil, že v sérii zatáček v kohoutovických lesích předejel pět jezdců naráz! Ve čtvrtém kole byl již na sedmé pozici! Před ním jeli Hansford (na špičce), Ballington, Fernandez, Saul, Freymond a Nurmi.

Mang se pustil do obrovského souboje a během následujících čtyř kol se doslova prokousal až za vedoucí trojku, kterou nyní tvořili Fernandez, Hansford a Ballington. Aniž to Mang věděl, vyvolal Fernandezův útok na první dva, když Fernandezovi signalizovali z boxu, že se mu Mang blíží. Ballington i Hansford byli tak překvapeni, že Fernandezovu útoky hladce podlehli.

První se vzpamatoval Ballington a vyrazil před Hansforda za Fernandezem. Dostihl ho rychle v osmém kole a strhl s sebou i Hansforda, takže Fernandez vrátil zpět na třetí pozici, kde však na něj již čekal opět Mang a v prudkém nástupu k novému souboji předejel v devátém kole Fernandez a s Hansfordem a v desátém převzal od Ballingtona vedení celého závodu! A než se Kork vzpamatoval podruhé, byl Toni již pěkně daleko!



Dvě kola to Ballingtonovi trvalo, než se dostal Mangovi do závěsu, aby v předposledním kole mohl znovu přejít na špičku závodu a zde už pak zůstat až do cíle závodu — a tak rozhodnout o svém druhém titulu třístapadesátek a o svém čtvrtém vůbec za poslední dva roky. Dva tituly v těchto dvou třídách (250 + 350 ccm) po dvě léta za sebou se podařilo jen dvěma jezdci v celé dosavadní historii mistrovství: 1966 a 1967 Mike Hailwoodovi na Hondách a nyní 1978 a 1979 Korku Ballingtonovi na Kawasaki.

Za Ballingtonem projeli cílem o 43 setin sekundy později Toni Mang, pak Fernandez a za ním čtvrtý Hansford. Ballington zajel obdivuhodný průměr 170,77 km/h a Mang za ním „jen“ 170,76 km/h! Toni Mang zajel také nejrychlejší kolo závodu průměrem 173,8 km/h, ale na platný Cecottův rekord 178,8 km/h z roku 1977 to nestačilo.

V průběhu třináctikolového závodu odpadlo celkem 19 jezdci, mezi nimi i Bohouš Staša ve 4. kole a tak nám v poli zbyl jen Petr Baláz, který dokončil závod o tři kola za vítězem.

Po dekoraci vítězů, když všichni tři piloti Kawasaki seděli na skládacích stoličkách a družně popíjeli ledovou „Plzeň“, prozradil Ballington, že věděl jen o jednom vážném konkurentovi — Toni Mangovi. Ale teprve když se Toni dostal před něj, uvědomil si Kork, že musí něco udělat, jinak že závod prohraje! Mang k tomu se skromným úsměvem utrousil: „Letos se mně nikdy nejelo tak dobře, jako dnes. Snad to dělá i to publikum — a já jsem se opravdu viděl již jako vítěz!“

V sedmém kole závodu havaroval při tvrdém souboji s Frutschim a Saylem na desátém místě Rakušan Harfmann. O svodidla si přivodil těžší zranění, se kterým musel být odvezen do nemocnice.

O třístapadesátkách bylo rozhodnuto, že budou z mistrovství světa vyškrtuty. V parkovišti však jezdci ujišťovali, že toto rozhodnutí FIM bude zcela určitě revidováno — a skutečně také k tomu došlo, takže loučení s nimi bylo jen symbolické.

Třinácté vítězství GP a druhý titul Bilandovi

Steinhausen nebo Biland — to byla velká otázka, která stála nad závodem sajdkářů. Biland musí závod vyhrát a Steinhausen nesmí být v klasifikaci výše než na třetím místě, pak je mistrem světa Rolf Biland! Přitom Rolf Biland stál s nejlepším časem v první řadě startovního pole a Steinhausen s časem o čtyři sekundy za Bilandem „až“ ve druhé. Jenže — jako již tolikrát — se ukázalo, že závody mají své vlastní zákony a nedbají tabulek a jejich stavu — a tak všechno dopadlo jaksi jinak.

Ze 36 sajdkářů vyjela po odstartování nejlépe dvojice Schauzu—Puzzo a za ní v těsném sledu Biland—Waltisberg, Frick—Mottier, Haller—Gundel a Michel—Kalauch. Druhý favorit závodu Steinhausen—Arthur odjžděli z čáry, když celá vedoucí skupinka projížděla již prvním retardérem před Bosonohami. Není divu, že Steinhausen chtěl startovní ztrátu dohonit tak rychle, jak je to jen možné. Jeho průjezd Bosonohami byl sice senzační, ale současně nevbuzoval mnoho důvěry. Ve zvýšené míře to platilo o jejich průjezdu Veselkou.

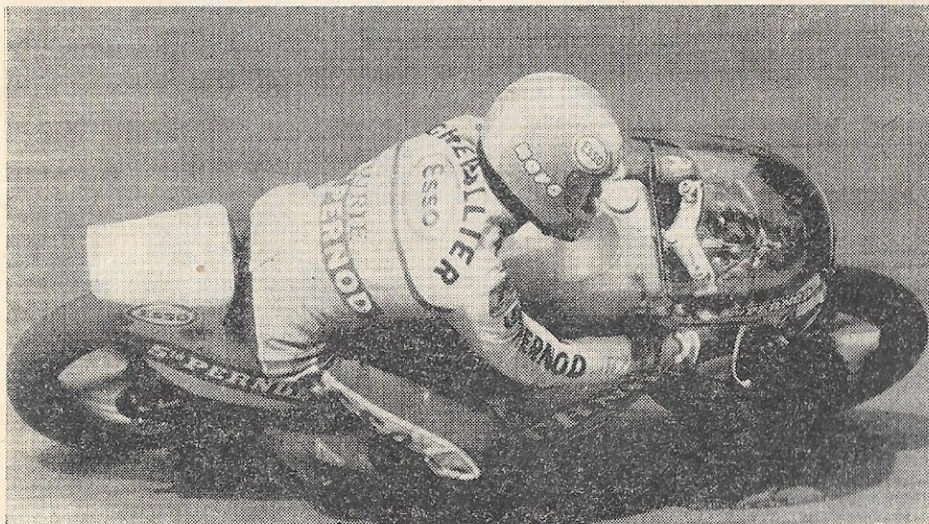
V rychlém úseku za Veselkou, ještě hned v prvním kole, kolidoval Steinhausen při pokusu o předjetí levou zadní část sajdkáry dvojice Müller—Bähler ze Švýcarska. Nárazem byla rozbita karosérie a benzínová nádrž Müllerova stroje a vystříknuvší benzín zasáhl pilota dalšího sajdkáru Roberta a spolujezdce Moreta. Steinhausen se svým strojem sjel na okraj vozovky a pak do příkopu mimo vozovku a všechno letělo — stroj, řidič a spolujezdec — daleko do polí.

Thomas Müller k tomu řekl: „Zprava mne někdo předjížděl a musel jsem mu mírně uhnout doleva. V tom okamžiku do mne vrazil Steinhausen, když přece musel vidět celý manévř před sebou! Také zde nebylo místo na předjíždění zleva!“

Francois Robert, jemuž se celý případ odehrál před očima, k tomu doplnil: „Steinhausen se přihnal jako blesk a po naprosto nečekaném nárazu na zadní část Müllerova stroje odletěl se svým strojem na kraj vozovky, přeletěl mělký příkop a v přemetu se obracel kolem své podélné i příčné osy v poli. Nikdy bych nevěřil, že řidič a spolujezdec zůstanou živí!“

Podle Steinhausena samotného došlo ke kolizi a z ní odvozené havárie asi ve 220 km/h. Rolf Steinhausen a Kenny Arthur měli zřejmě s sebou všechny své strážné andělíčky, protože zranění obou byla jen povrchní a lehkého rázu. Ať tak, či onak — nikdo jistě od tak zkušeného, dvojnásobného mistra světa, nemohl očekávat, že zkažený start jej připraví o nervy natolik, že neodhadne předjížděcí manévř.

Asi o sto metrů dále havaroval najetím do balíků slámy ještě také Robert, když mu benzínová sprška z prasklého tanku Müllerova stroje zabloukla vizírku integrální přilby. Havárie se obešla bez jakýchkoliv následků. Poškozený Müller musel pak v pátém kole vzdát.



OLIVIER CHEVALLIER, F, Yamaha 250



Rolf Biland ve druhém kole viděl sicé zbytky sajdkáry na poli a kus dále druhé mimo vozovku, ale vůbec jej nenapadlo, že by šlo o jeho konkurenta na mistrovský titul. Teprve ve čtvrtém kole pochopil signalizaci svého boxu, že mu již nehrozí žádná nebezpečí od Steinhausena, a okamžitě si uvědomil, že mu nyní k titulu stačí i jen čtvrté místo. Chtěl však dokázat, že je „extratřídou“ také v konvenčních sajdkárech, zejména když jej v pátém kole nečekaně předjeli Angličané Greasley—Parkins. Nechal je jedno kolo na špičce a pak jim vedení vzal a podržel si je, aniž by přitom riskoval cokoliv více, než bylo jen naprosto nutné, až do cíle závodu.

Schauzu—Puzzo, původně první, pak druzí, se ztráceli až na čtvrté místo, kam je po několika souborých odkázali až v posledním kole Schwärzel—Huber. A tak cílem projela za sebou trojka: Biland—Waltisperm ve vítězném průměru 160,8 km/h, Greasley—Parkins a Schwärzel—A. Huber. Biland—Waltisperm zajeli také nejrychlejší kolo závodu průměrem 162,8 km/h, ovšem Steinhausenův rekord 170,2 km/h z roku 1977 nepřekonali.

Rolf Biland si pochvaloval svůj druhý titul a přiznal se, že brněnská trať mu „sedí“. Snad i proto, že mu vlastně již podruhé pomohla rozhodnout titulovou situaci v jeho prospěch. Jinak ovšem letos dvojice Biland—Waltisperm opravdu zazářila, protože nemohla startovat na Salzburgringu a Hockenheimu (nebyl hotov stroj) a přece se jim podařilo dohonit bodově Steinhausena, třebaže byli ještě na Velké ceně Belgie o 25 bodů za ním! Třinácté vítězství Grand Prix jim přineslo štěstí — i pro příští rok, jak Biland prohlásil skupince novinářů po dekoraci vítězů.

Projekt nové trati

Ředitelství závodu předalo prostřednictvím tiskového střediska oficiální informaci o projektu nové, permanentní závodní trati v Brně, na kterou by mělo mistrovství světa s Velkou cenou ČSSR přesídlit již v roce 1982.

Informace, doplněná plány a technickým popisem, vzbudila mnoho zájmu nejen mezi novináři, ale i mezi jezdci a byla předmětem čilých diskusí a úvah. Odrazila se také v našem i zahraničním tisku — takže dnes vlastně zbývá již jen s výstavbou začít!

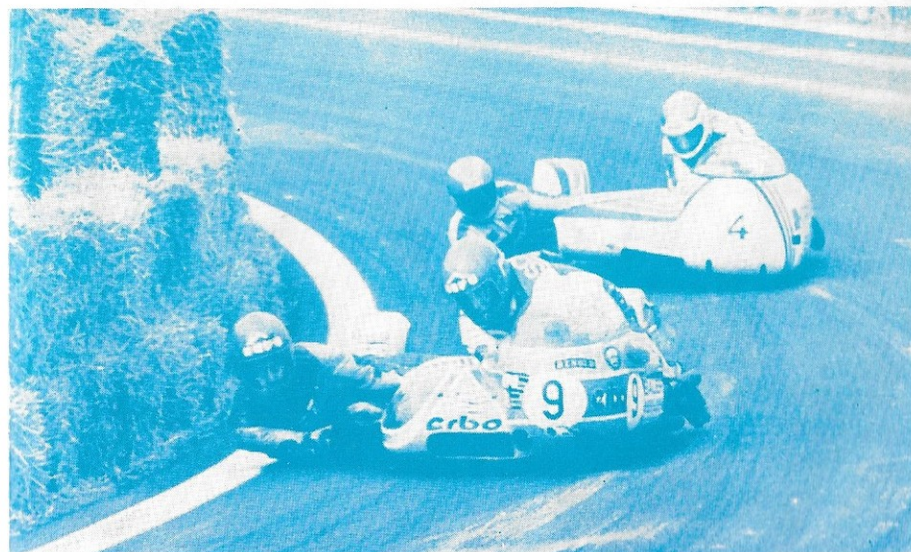
* * *

(Výňatek ze vzpomínkové reportáže Vladimíra Havránka „Na trati a v boxech Velké ceny Československa“, vycházející na pokračování v Brněnském večerníku.)

TĚŠÍME SE S VÁMI OPĚT NA SHLEDANOU PŘI



XIII. GRAND PRIX BRNO 1981 - MISTROVSTVÍ EVROPY AUTOMOBILŮ



XXXI. GRAND PRIX ČSSR 1981 - MISTROVSTVÍ SVĚTA
MOTOCYKLŮ A SIDECARŮ