

20. VII. Travnatá plochá dráha, Poděbrady,
27. VII. Strakonický okruh terénem, Strakonice, P,
27. VII. Terenný rychlostný pretek, Žilina,
27. VII. Memoriál dr. Havránka, Prostějov, sz,
27. VII. Plochá dráha, Ostrava,
3. VIII. Mšenecká terénní soutěž, Mšeno, P,
3. VIII. Českolipský terénní okruh, Česká Lípa,
3. VIII. Rychlostný terénní pretek, Bratislava,
3. VIII. Chebský okruh, Cheb, sz,
3. VIII. Vsetínský okruh, Vsetín, sz,
10. VIII. Náchodský terénní závod, Náchod,
10. VIII. Cena Prachovských skal, Jičín, sz,
10. VIII. Plochá dráha, Chrudim,
17. VIII. Nitranská sůtaž, Nitra,
17. VIII. Svatokopecký okruh, Olomouc, sz,

17. VIII. Škvárová plochá dráha, Bratislava,
24. VIII. Svatováclavský terén, Litomyšl, tz, P,
24. VIII. Velká terénní cena, Čertova díra, Plzeň, tz,
24. VIII. Tábořský okruh o husitský palác, Tábor, sz,
24. VIII. Škvárová plochá dráha, Zarnovica,
31. VIII. Jihočeská motocyklová soutěž, Č. Budějovice, P,
31. VIII. Soutěž Valašskem, Val. Meziříčí,
31. VIII. Svatohorský terén, Příbram, tz, P,
31. VIII. Terénní závod, Jihlava,
31. VIII. Přerovská rokle, Přerov, tz, P,
31. VIII. Gottwaldovský okruh motocyklů, Gottwaldov, sz,
31. VIII. Plochá dráha, Ústí n. L.,
4. až 7. IX. Tatranská automobilová a motocyklová sůtaž, Košice,
7. IX. Sokolovský terén Sokolov, tz,
7. IX. Přes dva mosty, Písek, sz,
7. IX. Terénní cena města Svitav, tz, CP,

14. IX. Velká cena hl. města Prahy, sz,
14. IX. Plochá dráha, Pardubice,
21. IX. Banskobystrický terén, B. Bystrica, tz,
21. IX. Velká cena Československa, Brno, sz,
21. IX. Hradecká plochá dráha, Hradec Králové,
28. IX. Po lyžařských stezkách, Č. Třebová, tz,
28. IX. Žilinský rychlostný okruh, Žilina, sz,
28. IX. Plochá dráha, Ostrava,
5. X. Středočeská soutěž, Praha, CP,
5. X. Ocelová přílba, Gottwaldov, tz,
5. X. Terenný pretek, Nitra, tz,
5. X. Velká plochá dráha, Praha,
12. X. Rychlostný okruh, Košice, sz,
12. X. Podzimní plochá dráha, Brno,

Kalendář všech podniků motocyklových i automobilových obsahuje 432 podniky, z nichž je 17 celostátních, 82 oblastních a 333 místních. Z velkých podniků motocyklových (celostátních a oblastních), které tu uvádíme v kalendáři, je 20 plochých drah, 28 silničních závodů, 24 terénních závodů a 12 terénních soutěží.

Theorie jízdy terénem a výcvik v terénu

(Podle příručky „Obučeníje i trenirovka motosportsmena“)

(t) Pod pojmem terén rozumíme jakýkoliv ohraničený prostor na zemském povrchu. Jde-li o sportovní podnik v terénu, rozumíme pod pojmem terén zemský povrch, vzdálený od obydlených míst.

Treningu v terénu musí předcházet výcvik v technice jízdy motocyklem v různorodém terénu v různých meteorologických podmínkách.

Úsek terénu, vybraný k cvičení v jízdě, má být různorodý co do výškových rozdílů, porostu, stavu povrchu půdy a druhu překážek (brody, blátivé úseky). Tak budou zvýšeny znalosti a praktická zručnost motocyklistů v terénu. S výcvikem je třeba začít v létě za dobrého počasí, v méně obtížném terénu, který postupně bude přecházet do složitějšího.

Cílem tohoto výcviku je:

- rozvinout pozornost a schopnost správného hodnocení terénu,
- vypěstovat rychlost reakce a dovednost správně a rychle zvolit způsob ovládnutí stroje v závislosti na daném úkolu a na charakteru terénu,
- vypěstovat dovednost a zručnost odvážné, rozhodné a jisté jízdy na motocyklu v nejrůznorodějším terénu za nejrůznějších meteorologických podmínek,
- zabezpečit tělesnou zdatnost a otužení organismu, vypěstovat pevnou vůli a tvrdost charakteru,
- připravit jezdce na další sportovní činnost v zimních podmínkách.

Rozvíjení pozorovací schopnosti má pro sport veliký význam a může se využít v době služby v armádě. Adepty motocyklového sportu je nutno naučit schopnosti vpozorovat se do terénu, zjistit všechny jeho podrobnosti, určující jeho charakter. Proto má veliký význam provedení učebních jízd v nejrůznorodějším terénu.

Uvědomělá a správná volba způsobů jízdy se získává v procesu dlouhé praxe. Rozvíjení pozorovací schopnosti a rozmyslné chápání terénu v procesu každé učební jízdy pomohou rychle hodnotit charakter terénu, stav cest a v závislosti na tom určovat směr a rychlost jízdy. V učebních jízdách musí trenér vést své žáky k rychlé-

mu, uvědomělému, odvážnému a rozhodnému způsobu jízdy. Proto je nutno postupně vypracovávat techniku motocyklové jízdy na nejrůznějších úsecích terénu. Žák musí důvěřovat svým silám a své dovednosti. Naučit se hodnotit své síly a svou dovednost je možno jen promyšlenou praktikou, všestranným rozborem nejdokonalejších řešení, pomáhajícím vyvodit theoretické i praktické závěry.

Výcvik za nejrůznějších meteorologických podmínek bude otužovat organismus a zvykat jej na tyto podmínky.

Učení technice jízdy v letním terénu

Učení technice jízdy na motocyklu v terénu musí se dít v závislosti na těchto charakteristikách terénu:

- pahorkovitosti terénu se stoupáním a klesáním,



Jízda mezi kolejemí polní cesty.

- stavu cest za suchého počasí i po dešti,

- stavu povrchu země za různého počasí,

- stavu brodů a blátivých úseků,

- průjezdnosti čistým terénem atd.

Technika jízdy na motocyklu závisí nejen na vyjmenované charakteristice terénu a meteorologických podmínkách, ale i na technických vlastnostech stroje, na jeho váze, výkonu, světlosti nad zemí, stabilitě atd. Průjezdnost motocyklu po písku, bahně a zabláceném úseku může záviset na stavu pneumatik a na tvaru jejich hrbetu.

Jízda po lesních a polních cestách. V terénu se často jezdí po lesních a polních cestách. Jednotlivé úseky lesních cest bývají často ve špatném stavu a jízda po krajích bývá obvykle obtížná. Nejlépe se jede mezi kolejemí. Na málo používaných lesních cestách nebývá země mezi kolejemí příliš rozbitá a tak se po ní jede celkem dobře. Na rozbitých cestách jsou hluboké koleje a časté propadliny a výmoly. Polní cesty bývají rovněž v různém stavu, ale jejich okrajů se dá často použít k jízdě. Při jízdě po neznámých lesních a polních cestách musí být pozornost soustředěna na cestu a na její nerovnosti, aby řidič byl kdykoliv připraven zabrzdit a objet neobjtíznější úsek, vzpláště po silném dešti. Volba trati musí odpovídat úkolu šetřit síly, čas a stroj. Rychlost jízdy na špatné trati závisí na umění zhodnotit včas stav části trati, ležících vředu a vybrat si nejpříznivější dráhu jízdy. V začátcích výcviku v technice jízdy je na to třeba brát zvláštní ohled. Nerozumná odvaha tu nemá místa.

Veliký význam má správné využívání převodovky. Prvého převodu se používá jen v nejnepříznivějších případech — při jízdě pískem nebo prohlubněmi, plnými bláta. Nemá se také zneužívat druhého převodu. Při jízdě po lesních a polních cestách s motocyklem solo je třeba dodržovat tato základní pravidla:

- lehce utáhnout tlumič řízení, rychlost jízdy řídit v závislosti na stavu trati

a jejich jednotlivých úseků, nezneužívat spojky (prokluzováním),

b) vyvarovat se používání prvního převodu,

c) vyvarovat se jízdy v kolejích,

d) využívat okrajů cesty ve všech případech, kdy jsou dostatečně rovné a široké,

e) přejíždět koleje malou rychlostí s prokluzující spojkou v úhlu, který je tím bližší pravému úhlu, čím širší a hlubší je koleje; je-li stav koleje znám, je jí možno přejet bez snížení rychlosti,

f) při jízdě po mokřích, blátivých cestách, kdy je řízení motocyklu ztíženo smykem, spustit v nezbytných případech nohy se stupaček a pomáhat si jimi tak, aby byla zvýšena stabilita stroje a zachována přímota jízdy. Je-li třeba snížit rychlost, je výhodné brzdit motorem a povlovně brzdit brzdami teprve po snížení rychlosti.

Při jízdě se sidecarem je třeba se řídit těmito pravidly:

a) při využívání okraje cesty nebo mezikolejového prostoru jet koly motocyklu po rovnější části cesty; je-li okraj cesty v lepším stavu, pojedou kola motocyklu po okraji, je-li lepší prostor mezi kolejemi, pojedou kola motocyklu po něm a kolo sidecaru po okraji cesty,

b) přejíždět koleje je třeba přesně malou rychlostí a s prokluzující spojkou; hluboké a široké koleje je třeba přejíždět co nejvíce kolmo; přejížděl-li se v ostřejším úhlu, je nutno pevně svírat řídítka, aby přední kolo nezajelo do koleje,

c) tlumič řízení a tlumič přední vidlice je třeba lehce utáhnout.

Jízda lesem bez cest. Do výcviku je třeba zařadit jízdu lesem mimo cesty. Úsek terénu, který byl pro tento výcvik předem vybrán na mapě, je třeba prozkoumat. Prvá cvičení se dělají na lehkém sjízdném prostoru, nejlépe v jehličnatém nebo řídkém listnatém lese. Tato cvičení mají sloužit k seznání různých lesních úseků, ke zvolení způsobů jízdy a ke stanovení přípustné rychlosti. Zvláštní pozornost je třeba věnovat rozvíjení pozorovacích schopností a umění vybrat si nejvolnější a nejlehčí trať. Překážky (stromy, pařezy, kořeny, křoviny atd.) je třeba objíždět zprava i zleva a správně přitom využívat převodovky. Bude tu také cvičeno včasné

a dovedné brzdění. Po dostatečném osvojení si techniky jízdy na různých úsecích terénu je třeba přikročit k jízdě neznámým terénem v daném směru. Za konečné body jízdy je vhodné vybrat obydlená místa, cesty, okraj lesa, břeh řeky a tak podobně. Vedoucí cvičení dá úkol a přesný směr jízdy si určí sami žáci. Aby byla rozvíjena samostatnost, rozděluje se učební skupina na několik družstev. Pro případ svolání účastníků je si třeba smluvit silný zvukový signál, jakož i stanovit zvláštní signál technické pomoci (na př. tři dlouhé zvuky), po jehož zaznění je družstvo povinno poskytnout pomoc a nebo vzít poškozený motocykl do vleku.

Při výcviku jízdy lesem mimo cesty je třeba dodržovat tato základní pravidla:

1. Výcvik počínat na snadno sjízdných, nevelkých úsecích terénu se strojem solo,

2. žáci se mají především naučit určovat charakter terénu, prohlížet jej ve směru jízdy a vybírat nejvhodnější dráhu na vybraném úseku v rozličných směrech,

3. praktikovat jednotlivou kontrolu umění jízdy a objíždění překážek s oceňováním splněných úkolů za přítomnosti ostatních žáků; rovněž kontrolovat jízdu v koloně (za vedoucím) s intervalem nejméně 5 m,

4. vyvarovat se přehřátí motoru, využívat vyšších a středních převodů, nedopouštět bez vážného důvodu vyšší otáčky, povolovat tlumič řízení, přitahovat tlumiče přední vidlice,

5. všemožně chránit motocykl před poškozením havarijního charakteru i před menšími škrabanci,

6. pozorně analyzovat výkony žáků, poukazovat na chyby a upevňovat správné jezdecké úkony,

7. přejít se cvičením na složitější úsek terénu teprve po dostatečném osvojení si všech úkonů na dřívě vybraném úseku; nejvíce prospívajícím žákům dávat složitější úkoly a tím podněcovat snáživost a úspěch ostatních,

8. praktikovat cvičení v družstvech, rozvíjet city soudružské vzájemné pomoci a kolektivní odpovědnosti,

9. cvičení dělat postupně složitějšími a pozornost obracet především na správné a rozmyslné splnění úkolů všemi žáky; zdokonalovat jezdecké úkony za bezpečné rychlosti,

10. je-li již zjištěno, že žáci provádějí všechny úkony dokonale, zavést do cvičení prvky soutěží družstev; zprvu bude dán úkol přesné orientace, zvolení správného směru podle mapy (kompasu) a pak bude dán úkol co nejrychlejšího splnění daného úkolu celým družstvem, při čemž bude určen čas příjetí družstva do cíle,

11. rozvíjet u žáků organizační schopnosti a znalosti, spojené s vedením družstva; pro každý úkol určit nové kapitány družstev v první řadě z žáků nejspěšnějších, nejcipernějších a nejdůvtipnějších.

12. je-li to možné, učít technice jízdy se sidecarem; zvláštní pozornost je třeba věnovat jízdní části trati a přesvědčit se, že na ní nejsou překážky, za něž by mohl uvážnout karter motocyklu nebo rám přívěsného vozíku; v obtížných případech je nutno seskočit se sedla a vést motocykl v rukách na první převod, při čemž rychlost bude řízena spojkou; je-li to nutné, zdvihnout kolo přívěsného vozíku (přejetí pahrbků, nevysokých pařezů, kamenů atp.),

13. prudké brzdění a ostré zatáčky při střední rychlosti zkoušet jen v bezpečných místech (paseky, lučiny, úhory),

14. je-li nemožné objet kořeny anebo skácené stromy o průměru značně větším než činí světlost motocyklu nad zemí, přejede stroj přes překážku a to tak, že se zmenší zatížení na přední kolo, povlovně a bez úderu se najede na překážku kolmo, jezdec trhne řídítka k sobě a současně se nakloní vzad; pak se zmenší zatížení zadního kola tím, že jezdec se bude opírat nohou o překážku nebo zem; v obtížných případech je nutno sestoupit s motocyklu a vést stroj v rukách s motorem v chodu na nejnižší převod, při čemž stroj bude poněkud skloněn ke straně řidiče; přejed překážky předním a zadním kolem má být ulehčen nadzdvížením za vidlici anebo za sedlo. (Pokračování)

Zkušenosti z terénního závodu města Znojma

V neděli 6. dubna uspořádala znojemská odbočka DŠLM terénní závod motocyklů na okruhu asi 1200 m dlouhém s nejrozmáhlejšími terénem a mnoha místy téměř nesjízdnými. Závodu se zúčastnili jezdci ze Znojemska, Brna a Svitav, většinou se stroji pro terény upravenými. Nadšených diváků se sešlo přes 3000. Je vidět, že tento druh motorového sportu získává zájem veřejnosti. Jiné to již je s jezdci.

Stroje, které absolvovaly závod, byly totiž nejen obaleny blátem, travou a úlomky větviček, ale nesly vesměs citelná poškození, jejichž oprava si vyžádá značnějších obnosů, nehledě k poměrně obtížnému opatřování náhradních dílů. Viděli jsme poškozené vidlice, uražené výfuky, kola téměř bez drátů a mohli jsme jen tušit, co říká těžkým otřesům a jízdě plným plynem na jedničku a dvojku po dobu tří čtvrtí hodiny motor. Viděli jsme také jezdce, kteří nebyli na námahu terénního závodu dostatečně fyzicky připraveni, nebo jezdce, kteří se již při tréninku nezamysleli nad nastávajícím odpoledním závodem a absolvovali tolik tréninkových kol, že odpoledne při vlastním závodě necítili téměř ruče, což mělo za následek celou řadu pádů, na štěstí vesměs končících bez zranění.

Je nezbytné nutno, aby pro místní terény byly vybírány trati lehčí a méně nebezpečné pro stroje. Velmi těžký terén je jen pro jezdce dobře jezdecky i tělesně připravené. Naši jezdci nesmí terénní závody podceňovat a musí se na ně po stránce fyzické i jezdecké důkladně připravovat.



Přejezd stromu v terénu.