



GRAND PRIX CSSR - BRNO

MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ A SAJKÁRŮ



80, 125, 250, 500 ccm a sajdkáry

TRÉNINK: 25.—27. 8. 1988

ZÁVOD:

28. 8. 1988





autoturist



VÁM POSKYTNE TYTO SLUŽBY:

DO ZAHRANIČÍ

- pobyty v zahraničí pro jednotlivce i kolektiv
- tranzitní ubytování (MLR, Rumunsko, Bulharsko, PLR a NDR)
- pojišťování osob, zavazadel a vozidel
- podávání informací
- směnárna do všech zemí socialistického tábora
- prodej benzinových poukázek

V ČSSR

- rekreační pobyty pro jednotlivce i kolektiv
- zájezdy podnikových kolektivů mimo sezónu
- školní zájezdy a školy v přírodě
- ubytování, stravování a ostatní služby při mezinárodních i tuzemských akcích (konference, aktivity, sportovní soutěže)
- veškeré služby při akcích pořádaných organizacemi Svazarmu

Při zájezdech do zahraničí vystavujeme:

- bílé a zelené karty (odpovědnostní pojištění pro cizinu)
- havarijní pojištění
- akreditiv AMK pro socialistické země (mimo NDR)
- akreditiv AIT pro SSSR, Jugoslávii a nesocialistické státy
- Carnet Camping International (CCI)

DO NĚKTERÝCH STÁTŮ EVROPY, STŘEDNÍHO A DÁLNEHO VÝCHODU VYSTAVUJEME JEŠTĚ TYTO DOKLADY:

- mezinárodní řidičský průkaz
- karnet (mezinárodní celní dokument)
- mezinárodní technický průkaz pro motorové vozidlo
- pokud do zahraničí jede vozidlem jiná osoba než jeho majitel, musí mít řidič písemně a úředně vystavené prohlášení majitele

vozidla, že mu bylo vozidlo svěřeno na cestu do zahraničí
Bližší informace obdržíte ve všech pobočkách cestovní kanceláře Autoturist

NON STOP – AUTOSERVIS AUTOTURISTU PRAHA

v Praze 10-Malešicích, Limuzská
ul. vám poskytne:

silniční odtahovou službu	24 hod.
drobné mechanické opravy a pneuservis	24 hod.
seřizování geometrie řízení světel	24 hod.
seřizování vozidel, včetně testování	24 hod.
mytí vozidel	7–19 hod.
výměny olejů a mazání vozidel	7–19 hod.
nabíjení akumulátorů	7–19 hod.
– pouze ve všední dny	

VOLEJTE TELEFON 154, 77 34 55



GRAND PRIX ČSSR

MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ A SAJKÁRŮ 1988



NA POČEST 40. VÝROČÍ VÍTĚZNÉHO ÚNORA 1948
A VIII. CELOSTÁTNÍHO SJEZDU SVAZARMU
POD ZÁŠTITOU PŘEDSEDY VLÁDY ČSSR
DR. LUBOMÍRA ŠTROUGALA

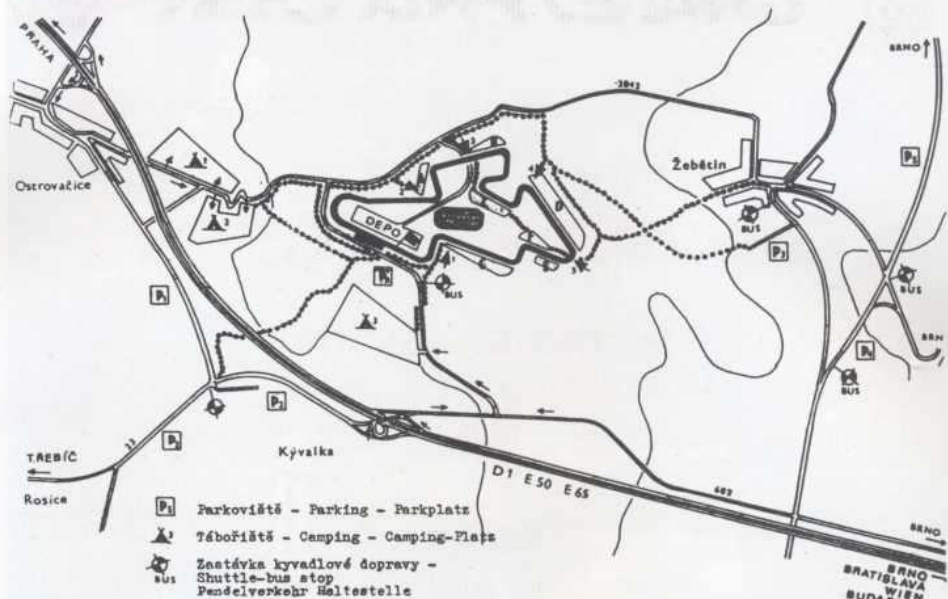


BRNO 25.—28. 8. 1988

ÚSTŘEDNÍ AUTOMOTOKLUB ČSSR
AMK AUTOMOTODROM BRNO

20 Kčs

PŘÍJEZD K AUTOMOTODROMU



INFORMACE A UPOZORNĚNÍ PRO DIVÁKY

Vstupenky a hlediště:

- Distribuce vstupenek v předprodeji je zajišťována prostřednictvím Cestovní kanceláře ÚV Svazarmu AUTOTURIST. Zbývající vstupenky budou prodávány v tábořistištech, na záhybných parkovištích, v nástupních stanicích zvláštních autobusů a u pokladen vstupů do areálu.
 - Vstupenky ve dnech tréninků platí do všech hledišť, vstupenky na závody v neděli pouze do vyhrazeného hlediště (A—G) podle předtisku na vstupence.
 - Děti do deseti let v doprovodu dospělé osoby nemusí mít vstupenku.
 - Je zakázáno vodit do areálu psy, příp. jiná zvířata. Rovněž alkoholické nápoje včetně piva a ostatní nápoje ve skleněných lahvích není přípustné brát s sebou do hledišť.
 - Uvnitř hlediště je nutno dbát pokynů pořadatelské služby, zejména v trvalém zajištění volného profilu vyznačených chodníků. Je zakázáno rozdělávání ohňů a jakékoliv ohraničování „vlastních prostorů“. Rovněž stavby „vlastních tribun“ jsou nepřipustné, včetně prostorů podél vnějšího oplocení areálu. Odpadky je nutno odkládat na vyznačených místech do připravených nádob.
 - Vstupy do areálu budou otevřeny ve dnech tréninků v 7.30 hod., v neděli ve dnech závodu v 7.00 hod.
 - Hlediště je nutno opustit do jedné hodiny po ukončení posledního tréninku — závodu každý den. Ve všech hledištích je zabezpečena zdravotní služba k poskytnutí první pomoci.
- Tábořistiště** jsou umístěna v přílehlém

okolí areálu směrem k dálničnímu přivaděči Kyvačka a k obci Ostrovačice. Provozní doba tábořistiště je od 18.00 hod. v úterý (v týdnu před závodem) do pondělí 18.00 hod. (po ukončení nedělních závodů).

— Tábořistiště jsou vybavena sociálním zařízením a budou průběžně zásobována potravinami a vodou.

— Diváci, kteří budou využívat tábořistiště, jsou povinni dodržovat vyvěšený řád pro táboření. Pořadatelé neručí za ceně věci ponechané volně ve stanech.

— Vjezd do tábořistiště bude vyznačen na příjezdových trasách. Pěší přístupové cesty z tábořistiště do areálu (k jednotlivým hledištím A—G) jsou rovněž vyznačeny informačními značkami.

— Stanování a parkování obytných přívěsů mimo vyhrazená parkoviště je přísně zakázáno!

Záhybná parkoviště vozidel diváků jsou ze všech směrů příjezdových tras k městu Brno a od města směrem k areálu vyznačena dopravním značením.

Hromadná přeprava diváků je zajišťována z města Brna a ze záhybných parkovišť zvláštními autobusy ZDARMA na základě předložené vstupenky. Jízdní řád je přílohou časového rozvrhu tréninků a závodů.

Nástupní stanice budou zveřejněny u hl. nádraží v Brně.

Cílové stanice budou zjevně vyznačeny na jednotlivých autobusech pro jízdy k areálu i zpět.

Ředitelství Velké ceny ČSSR — 1988



GRAND PRIX ČSSR



LEGENDA SITUACE

1. Budova ředitelství závodu
 2. Boxy č. 1—40
 3. Parkoviště závodních strojů
 4. Technická přejímka
 5. Zdravotní středisko
 6. Vstupní objekt
 7. Restaurace a sociální zařízení
 8. Hlavní tribuna
 9. Závodní dráha
 10. Servisní vozovky
 11. Komunikace do parkoviště závodních strojů
- Přírodní tribuny A—G

LEGENDE ZUM LAGEPLAN

1. Gebäude der Rennleitung
 2. Boxen Nr. 1—40
 3. Fahrerlager
 4. Technische Abnahme
 5. Medizinisches Zentrum
 6. Eintrittsgebäude
 7. Restauration und hygienische Einrichtung
 8. Haupttribüne
 9. Rennpiste
 10. Rettungsstrassen
 11. Fahrerlagerzufahrt
- Naturtribünen A—G

LEGEND OF SITUATIONPLAN

1. Building of circuithead
 2. Pits No. 1—40
 3. Paddock
 4. Technical scruteneering
 5. Medical Centre
 6. Admittance-building
 7. Restaurant and hygienic auxiliaries
 8. Main grandstand
 9. Racing track
 10. Service-roads
 11. Paddock-roadway
- Natural grandstands A—G





40. VÝROČÍ VÍTĚZSTVÍ PRACUJÍCÍHO LIDU ČSSR

V letošním roce si připomínáme řadu významných událostí v dějinách národů Československa, především ty, které hluboce ovlivnily vývoj v našich zemích a byly důležitými etapami na naší cestě k socialistické společnosti. K nejvýznamnějším mezníkům v dějinách revolučních bojů dělnické třídy a pracujících Československa patří vítězství pracujícího lidu nad reakcí v Únoru 1948. Vítězný únor završil dlouholetý zápas dělnické třídy vedené Komunistickou stranou Československa o svržení panství buržoazie a otevřel cestu k budování socialismu v naší zemi. Hlavní otázku revoluce — otázku moci — vyřešila KSČ jednou pro vždy ve prospěch dělnické třídy a jejích spojenců. Vítězství pracujícího lidu v Únoru 1948 potvrdilo s konečnou platností i zahraničněpolitickou orientaci Československa. Naše země se definitivně postavila po bok Sovětského svazu a ostatních zemí budujících socialismus. Byly vytvořeny podmínky pro uskutečňování zahraniční politiky vy-

cházející z leninských zásad mírového soužití států. Úkoly, které dnes řešíme, jsou nedílnou součástí revoluční historie naší země. Vyjadřují dialektickou jednotu hrdinského boje dělnické třídy, vedené KSČ, v předcházejících obdobích se současnými náročnými úkoly a budoucími perspektivami naší socialistické vlasti. Jejich splnění vyžaduje od každého našeho občana, aby s hlubokým pochopením pro historický význam současné doby dal všechny síly pro urychlení sociálněekonomického rozvoje naší společnosti, pro splnění úkolů 8. pětiletky, pro posílení socialismu a pro zachování trvalého míru ve světě. Důsledné plnění současných úkolů na každém pracovišti i ve veřejném životě je tím rozhodujícím činem, kterým naplňujeme revoluční odkaz Února 1948.

TVOŘIVOU PRACÍ ROZVÍJÍME REVOLUČNÍ ODKAZ VÍTĚZNÉHO ÚNORA!



USKUTEČNOVÁNÍM LINIE XVII. SJEZDU KSČ ZA MASOVÝ A ÚČINNÝ ROZVOJ NAŠÍ BRANNÉ ORGANIZACE!

V prosinci letošního roku vyvrcholí územní jednání orgánů SVAZARMU VIII. celostátním sjezdem. Celá před-sjezdová kampaň i vlastní sjezdové rokování budou významnou příležitostí k souhrnnému zhodnocení reálných výsledků naší práce od VII. sjezdu a podnětem k dalšímu všestrannému rozvoji naší organizace.

Stojíme na prahu významného období, předznamenávaného soustředěným úsilím KSČ a celé naší společnosti o důslednou realizaci urychlení sociálního a ekonomického rozvoje, založeného na přestavbě hospodářského mechanismu a na dalších změnách ve všech oblastech našich společenských činností. Vpředu stojí úkol dosáhnout rozhodných změn v kvalitě a účinnosti veškeré práce i myšlení lidí, odpovídající požadavkům intenzivního rozvoje společnosti. Pro SVAZARM to pak dále znamená urychlit obrát k účinnému brannévýchovnému působení na občany a zejména mládež.

Vývoj v současné třídě rozděleném světě je pozitivně ovlivňován rozsáhlým mírotvorným úsilím SSSR a ostatních zemí socialistického spo-

čenství. Síla naděje pokrokového lidstva na život bez hrozby jaderné smrti ve světě pro všechny bezpečnějším. Usnesení předsednictva ÚV KSČ a usnesení vlády ČSSR z října 1986 k dalšímu masovému rozvoji tělovýchovy, sportu, turistiky a brannětechnických sportů, položila základní pilíře před VIII. sjezdem SVAZARMU pro perspektivní výstavbu naší organizace Svaz pro spolupráci s armádou. Za 37 let svého trvání dosáhla naše organizace pod vedením KSČ nemalých úspěchů. Svou činnost rozvíjíme na základě iniciativy a zájmu našich členů v těsné spolupráci s dalšími organizacemi Národní fronty, přičemž posílujeme bratrské svazky obou našich národů, stejně jako internacionální vztahy k SSSR k ostatním socialistickým státům. O přitažlivosti svazarmovské práce svědčí vzrůst členské základny, která má v současnosti přes jeden milión členů. Na motorismus z toho připadá 30,3 %.

Zhodnocení dosažených výsledků na výročních členských schůzích a konferencích se stane odrazem sjezdové ho hesla:

Člen pUV a vedoucí tajemník JmKV KSČ
RSDr. Vladimír Herman s předsedou
ÚV SVAZARMU gen. mjr. Ph. Dr. Václavem
Horáčkem při otevření areálu
branně-technických činností a sportů
SVAZARMU v Brně v roce 1987.

ředitel závodu
Ing. Milan LAPČÍK
zástupci ředitele závodu
Ing. František TRANDA
Doc. Ing. Milan PROCHÁZKA, CSc.
Jiří OULEHLA
asistent ředitele závodu
Ing. Jaroslav SUCHÝ
tajemník závodu
z. m. s. Miroslav ČADA
organizační tajemník
Zdeněk MALÝ
ekonom
Zdislav FLORA
hlavní lékař
MUDr. Dušan KLUSÁČEK, CSc.
vedoucí sekretariátu
Kateřina HULEOVÁ
kontrolní skupina
Ing. Jan JEŘÁBEK
bezpečnostní opatření
mjr. JUDr. Petr VLACH, KS SNB
protipožární opatření
kpt. Ing. Jiří ŠVARC, KS SPO

odbory:
sportovně technický
František TREFANEC
traťová komisaři
Jiří PEŘINA

bezpečnostní systém závodní dráhy
Václav JANEK
záchranný systém závodní dráhy
Jiří BORŮVKA
zdravotnické zabezpečení
MUDr. Jaroslav KYVÍŘ
protipožární odbor
kpt. Ing. Pavel TOMÁNEK
spojení
Ing. Miroslav SYNEK
parkoviště závodních strojů
Ing. Radvan LENSKÝ
péče o hosty
Ing. František GAZÁREK
tiskové středisko
Vladimír HAVRÁNEK
propagace
Jan ŽÁČEK
hlediště
Ivan STRNAD
vstupenky
Bohumil TYKVART
pořadatelé
Antonín MIKULICA
doprava
Ing. Jaroslav MUSIL
zásobování
Ing. Milan BOŽOVSKÝ
tábořiště
Ing. Ivan KEKUS

FUNKCIONÁŘI DELEGOVANÍ FIM A ÚAMK ČSSR:

Předseda mezinárodní jury FIM: J. H. ZEGWAARD, Holandsko
Čs. delegát v mezinárodní jury: Jan KŘIVKA, viceprezident FIM, Praha
Hlavní sportovní komisař ÚAMK ČSSR: Ing. Karol HAJAS, Trenčín
Hlavní technický komisař ÚAMK ČSSR: Karol STREJC, Hlohovec
Hlavní časoměřič ÚAMK ČSSR: Ing. Vladimír NÝVL, CSc., Pardubice
Hlavní měřič hluku ÚAMK ČSSR: Ivan VALACH, Púchov
Instruktor ÚAMK ČSSR: Petr NĚMEČEK, Praha

Hlasatelé místního rozhlasu: Karel BŘEZINA, Praha,
Jiří ŘEZAČ, Brno,
Jaroslav PARMA, Blansko,
Karel KRATOCHVÍL, Ivančice
Vladimír MATĚJKA, Znojmo

Oficiální měření časů a vyhodnocení: S.C.S. Sport Computer Service GmbH, Germering, NSR

POŘADATEL: Ústřední automotoklub ČSSR
AMK Automotodrom Brno

Předseda:
Genpor. PhDr. Václav HORÁČEK
předseda ÚV Svazarmu

Členové:
RSDr. Vladimír HERMAN
kandidát předsednictva ÚV KSČ
a vedoucí tajemník JmKV KSČ

RSDr. Karel URBÁNEK
vedoucí politicko-organizačního odd.
ÚV KSČ

RSDr. Pavel PILNÝ
vedoucí tajemník MěV KSČ v Brně

Ing. František CHABIČOVSKÝ
předseda Jm KNV

RSDr. František JAMBOR
místopředseda Jm KNV

Genmjr. Miloslav VRBA
předseda ČÚV Svazarmu

Genpor. PhDr. Anton MURŽIC
předseda SÚV Svazarmu

JUDr. Ján JAVORČÍK
předseda RM ÚV Svazarmu

Plk. PhDr. Jan DUFEK
vedoucí odboru Jm KV KSČ

Plk. Ing. Josef ŠOBAŇ
náčelník KS SNB Brno

Plk. JUDr. František SMUTNÝ
náčelník SVB Brno

RSDr. Ing. František ULBRICH
vedoucí tajemník OV KSČ Brno-venkov

JUDr. Alois SKOUPÝ
primátor města Brna

Ing. Karel ROSENDORF
předseda ONV Brno-venkov

Anna DVOŘÁKOVÁ
vedoucí tajemnice JmKV NF

Pplk. RSDr. Miroslav ROUS
předseda Jm KV Svazarmu

Vladimír CENEK
předseda MěV Svazarmu v Brně

JUDr. Ing. Pavel BABKA
podnik. ředitel Chemopetrol
k. p. Benzina Praha

Ing. Jaroslav BOČEK
podnik. ředitel Jm Státních lesů

Ing. Pavel BRŮZEK
gen. ředitel VJH Lachema Brno

Ing. Jaromír BUCHAL
gen. ředitel k. p. Agrozet

JUDr. Jan ČADA
ředitel závodu Benzina Brno

Ing. Zdeněk ČERNÝ
podnik. ředitel n. p. Silnice Brno

MUDr. Josef FUSKA
vedoucí odboru zdravotnictví
Jm KNV

MUDr. Jaroslav HANZL
ředitel Krajské hygienické stanice

Ing. Pavel KNOFLÍČEK
podnik. ředitel k. p. Fruta Brno

Ing. Jaroslav KOCIÁN
ředitel Státního statku Brno-venkov

Josef KONEČNÝ
podnik. ředitel Jm ředitelství spojů

Jaroslav KOTAS
vedoucí odboru OCR Jm KNV

Ing. Oldřich KOTVALD
ředitel Správy pro dopravu
a životní prostředí MV ČR

Zdeněk KRÁL
podnik. ředitel Jm Uhelných skladů

Ing. Jaroslav KUDLÁČEK
podnikový ředitel ČSAD Brno

Oldřich LAŽNOVSKÝ
ředitel n. p. Mototechna

Ing. Ladislav MAJER
vedoucí OD ONV Brno-venkov

Ing. Miroslav MALÝ
předseda JZD Veveří

RSDr. Jiří MARŠÁLEK
ředitel Silničního vývoje Brno

Doc. MUDr. Jaroslav MICHEK, CSc.
ředitel Institutu medicinského výzkumu
a kraj. chirurg

Josef MUSIL
ředitel Technické a zahradní správy
m. Brna

Ing. Josef NESVADBA
ředitel dopravního podniku m. Brna

Ing. Kvido PALEČEK
ředitel dopravních staveb Olomouc

JUDr. Eduard PAVLÍK
ředitel Městské správy komunikací

MUDr. Jan PLACHETA
ředitel KUNZ Brno

Genmjr. Ing. Josef ROTTER
gen. ředitel o. p. Vojenské stavby Praha

Ing. Vojtěch SEĎA
ředitel Vodohospodářských staveb Brno

Ing. Karel SEIDEL
ředitel Vojenských staveb z. Brno

Ing. Jan SOBOTKA
ředitel Správy dálkových kabelů Praha

MUDr. Petr SOVADINA
ředitel MÚNZ Brno

Ing. Antonín STŘECHA
vedoucí OD NV města Brna

JUDr. Bronislav ŠUSTEK
ředitel CK Autoturistů Praha

Zdeněk UHÝREK
ředitel n. p. Tisk Brno

Slavnostní přestřižení pásky při otevření
závodní trati Velké ceny ČSSR 16. 8. 1987
provedli předseda ÚV SVAZARMU gen. mjr.
Ph. Dr. Václav Horáček s předsedou JmKNV
Ing. Františkem Chabičovským.





VÁŽENÍ SPORTOVNÍ PŘÁTELÉ,

jménem pořadatelského sboru a ředitelství Velké ceny ČSSR závodu o mistrovství světa motocyklů a sajdkářů Vás co nejsrdčněji vítám. Vítám jezdce a týmy z celého světa i jejich technický doprovod. Vítám delegované funkcionáře FIM i naše sportovní činníky a pracovníky sdělovacích prostředků. Zvláště srdečně vítám zástupce stranických, státních, hospodářských a svazarmovských orgánů i členy čestného ředitelství.

Náš dnešní závod je pořádán pod záštitou předsedy vlády ČSSR soudruha Lubomíra Štrougala na počest 40. výročí vítězství našeho pracujícího lidu nad pokusy reakce zvrátit revoluční vývoj zpět a na počest VIII. sjezdu Svazarmu. Jednota a rozhodnost pracujících pod vedením KSČ položily pevné základy pro další rozvoj a budování socialismu v naší vlasti. Náš stát věnuje značné prostředky pro harmonický rozvoj života našich občanů. O tom svědčí mimo jiné i vybudování našeho krásného sportov-

ního areálu. Proto jsme přistupovali k přípravě a zajištění závodu s plnou odpovědností.

Děkuji stranickým, státním, hospodářským i svazarmovským orgánům za soustavnou pomoc a podporu, kterou jsme vždy měli. Je naším cílem, aby naše organizační práce byla výsledným předpokladem k tomu, že tuto důvěru i pomoc budeme mít i v budoucnu.

Věříme, že se nám podaří vše zajistit tak, abychom byli spolu s Vámi svědky závodů dobře organizovaných, napínavých a bezpečných. Věříme, že dojemy z hezkého prostředí našeho automotodromu budou umocněny náročnými a sportovními boji v jednotlivých kategoriích.

Soutěžícím týmům a jezdčům přeji radost ze sportovních výsledků dosažených v čestném boji.

Ing. Milan Lapčik,
ředitel Grand Prix ČSSR 1988



MISTŘI SVĚTA SE VRÁTILI DO BRNA

Čtyři roky čekalo Československo na návrat motocyklového mistrovství světa. Výstavbou brněnského svazarmovského automotodromu byla otázka pokračování tradice motocyklového šampionátu v Brně rozhodnuta již při prvních kontrolních návštěvách zástupců FIM na staveništi areálu. A právě před rokem — 23. srpna 1987 — se milovníci motocyklových rychlostí znovu setkali se všemi mistry řidítek, které si pamatovali naposled z roku 1982 i s těmi, kteří do Brna přijeli poprvé. ČSSR se tak objevilo v kalendáři motocyklového šampionátu po devatenácti!

Motocyklová Grand Prix ČSSR 1987 přinesla rozhodnutí titulu mistra světa třídy 125 ccm (Gresini) a aspiranty na tituly dvěstěpadesátek a pětistovek (Mang a Gardner) přiblížila k jejich cíli o krok blíže. Ve zbývajících třídách 80 ccm a sajdkářích si své první brněnské vítězství vybojoval Stefan Dörflinger a dvojice Biland—Walstperg si na své konto připsala čtvrté vítězství GP-ČSSR. Třetí místo zajistilo dvojici Webster—Hewitt titul. Když po třetím měřeném tréninku pětistovek byl Wayne Gardner nejrych-

lejším jezdce na nové trati, prohlásil trochu nadneseně: „V neděli vyhraji a tím bude šampionát rozhodnut!“ A skutečně to pak tak dopadlo! Druhým takovým neomylným prorokem byl Reinhold Roth, který si přijel trať prohlédnout ještě před oficiálním tréninkem šampionátu. Po sobotním tréninku odhadl situaci takto: „Toni Mang tady zvítězí a získá i svůj pátý titul“ — před závodem měl Mang před Rothem v mistrovské tabulce náskok 9 bodů, po závodě byl Roth pozadu o 23 bodů. Situace ve třídě 125 ccm byla jasná: Gresini měl za sebou již 8 vítězství a v tréninku byl jednoznačně nejrychlejší, v závodě si vybojoval deváté vítězství v šampionátu. Skromný Dörflinger dosáhl třetího tréninkového času osmdesátek, na vítězství v závodě ani mnoho nepamýšlel, za své nejostřejší konkurenty považoval Walbela a Herrera, samozřejmě vedle Martineza. V závodě je pak nechal všechny tři za sebou! Nejlepší tréninkový čas sajdkářové dvojice Biland—Walstperg potvrdil Bilandovu poznámku na dotaz jednoho z novinářů: „Ano, chtěli bychom být první vítězové na nové br-

něnské dráze! Tři vítězství letos již máme, ale to na titul asi nebude — ani s brněnským čtvrtým vítězstvím — stačit!“. Také opravdu nestačilo. Chut na vítězství v Brně měli i mistři 1984, 1985 a 1986 Streuer—Schneiders, ale špatně zvolené pneumatiky rozhodly jinak. V průběhu tréninku odstoupil ze závodu tým Hein Gericke s jezdci Reinerem a mistrem Evropy Manfredem Fischerem, když další člen stáje Klaus Klein zahynul při tréninku na TT-F1. Ve dvou tréninkových dnech havarovali Lavado, Feuz, Juhasz, Baláž, Catalano, Herweh, Preining, Ruggia, Nikolov, Hutter a Leitner — žádný z nich nedával za svůj pád vinu nové trati!

Ještě v tréninku se k nové závodní trati GP-ČSSR vyjádřil Tadahiko Taira, tovární pilot Marlboro-Yamaha 500 ccm: „Okruh se mně od začátku hned zalibil, je položen podobně jako japonské okruhy Suzuka a Sugo.“ Rolf Biland prohlásil obdivně: „To, co zde Čechoslováci postavili je gigantické! Trať je dostatečně široká, poskytuje možnost korekce každé jezdecké chyby, aniž bys do něčeho narazil.“ Toni Mang: „Na této trati můž-



jet každý rychle, má zde totiž dost místa, aby mohl eventuálně chybu včas opravit, aniž by musel nezbytně nutně vyjet z trati; a když, pak je tam také dost místa!" Christian Sarron: „Nový okruh mně připadá trochu jednoduchý!" Stejného názoru byl i Eddie Lawson: „Je to tak jednoduchý okruh, že jsem se jej naučil za pět minut!" Martin Wimmer, mluvčí jezdců u FIM, když se doslechl, že některým jezdcům je nová brněnská trať poněkud jednoduchá, potřásl jen hlavou a s úsměvem na jejich adresu odpověděl: „Ať to zkusí tedy rychleji! Každá trať se v podstatě skládá z pravých a levých zatáček, spojených rovinkami, někdy opepřenými stoupáním a klesáním. A tato nová dráha v Brně má také své záludnosti, které ovšem objevíme až v určitých rychlostech!" Po závodech se mnozí jezdci vyjadřovali o trati již poněkud jinak, nevytýkali jí jednoduchost a vítěz pětistovek Wayne Gardner při závěrečném rozhovoru s několika novináři a také s komentátorem australské televize řekl: „Je to sportovně zajímavý a zejména bezpečný okruh, který může sloužit — zatím — jako vzor pro výstavbu nových tratí!" — Obdobně to zaznělo i v zahraničním motocyklovém tisku: v Brně vzniklo překrásné dílo, které v západní Evropě zatím nemá svůj protějšek.

80 ccm, 14 kol: Po startu se vytvořila vedoucí skupinka: Martinez, Waibel, McConnachie, Herreros, Seel, Barros a Dörflinger. Už ve třetím kole pronikl Dörflinger na špičku pole a do osmého kola se o své postavení musel do slova prát s McConnachie, než ten v právě zatáčce před posledním stoupajícím úsekem trati vyjel z trati. McConnachie se sice vrátil do závodu, ale poškozená kapotáž jeho stroje způsobila (zejména, když její zadní část utrhla a odhodil) špatný přívod vzduchu k sání motoru a tak se propadl až na 11. pozici. Souboj o vítězství rozhodl pro sebe v 11. kole Dörflinger, když Martinez pochopil, že se musí spokojit s druhým místem.

Po čtyřech letech se brněnské parkoviště opět zaplnilo světovou motocyklovou elitou.

Sedminásobný mistr Velké ceny CSSR a patnáctinásobný mistr světa Giacomo Agostini nemohl na brněnské premiéře chybět.

Randy Mamola patří za horkého favorita.



V souboji totiž došlo ke dvěma vzájemným „bodyčenkám“ (za které se Dörflinger Martinezovi na stupních vítězů omluvil) a Dörflinger navíc jel jeden ze svých největších závodů: potřeboval brněnské vítězství jako sůl, poněvadž domů do Švýcarska od Monzy 1986 nedovezl ani jeden zlatý věnec. Třetí byl v cíli Gerhard Waibel. Vítěz a Waibel jeli na strojích Krauser (Dörflinger s lepším podvozkem) a druhý Martinez (mistr světa 1986 a 1987) jel Derbi. Naši Krmíček, Samák, Klíček a Havrda neprošli sitem kvalifikace. Nejrychlejší kolo a první rekord trati zajel Stefan Dörflinger, CH, Krauser, 134,831 km/hod.

125 ccm, 18 kol: Fausto Gresini potřeboval v Brně získat jen jediný bod, aby měl titul mistra světa zajištěn. Získaných 15 bodů bylo jeho devátým vítězstvím a titulem 1987, druhým po 1985. Ihned po prvním kole se ujal vedení závodu a za ním bojovala trojice Sanchez-Maria, Bianchi a Casanova, za nimi pak Macchiotta, Pietroniro, Kytölä, Gianola a Troisi, pak ještě Feuz a Auinger. V prvním kole způsobil Fin Johnny Wickström hromadný pád, do kterého byli zapleteni také Leitner, Perez, Liegeois a okrajově i Auinger. Gresini se sebe setřásl své konkurenty téměř bez námahy a Casanovi nepomohlo ani několik rekordních kol, aby se dostal výše než na druhou pozici. Trojnásobný mistr světa Pierpaolo Bianchi (1976, 1977, 1980) se do šestého kola držel na třetí pozici, pak ale ze závodu odstoupil. Na jeho místo postoupil bez námahy španělský mistr Sanchez-Martin na MBA. Oba jezdci před ním jeli na Garelli. Čtvrté místo obsadil Ezio Gianola na jednoválcové hondě. Gustl Auinger vzdal ve 12. kole a Thierry Feuz, který po pádu v tréninku startoval s oteklým kolénem, přece jen dojel do cíle desátý. Z našich se do závodu nekvalifikovali Polák a Šafránek, Peter Baláz po pádu v tréninku do závodu nenastoupil. Nejrychlejší kolo a první rekord stopětadvacítka zajel Bruno Casanova, I, Garelli, 140,530 km/hod.

Také Patrick Igoa a Christian Sarron v týmu Gauloises-Yamaha patřili k favoritům.

Sajdkárové boje: 1 — Streuer/Schnieders, mistři světa 1987, 3 — Webster/Hewitt a 4 — bratři Egloffové.

Wayne Gardner přijel do Brna se 120 body a odvezl si jich 135 na cestě k titulu mistra světa.



Lavadův transport do sanitky v tréninku...
...a jeho nedělní rozhovor pro Radio
Venezuela.

Honda Racing Corporation měla své jezdc
radarem.

Servisy byly nadšeny dostatkem prostoru.

S novými mistry světa přijely do parkoviště
i nové reklamy.

Všechny stáje chválily boxy na nové trati.



Dekorce vítězů tř. 80 ccm —
1. Stefan Dörflinger, CH, Krauser,
2. Jorge Martínez, E, Derbi, mistr světa 1987,
3. Gerhard Waibel, D, Krauser.

Vítěz tř. 125 ccm Ital Fausto Gresini, Garelli,
mistr světa 1987.



250 ccm, 21 kol: V prvním kole bylo na trati pořadí: Roth, Sarron, Mang, Pons, Reggiani, Cadalora, Palazzese, Cardus a Igoa. Martin Wimmer zajel k boxům a s poruchou převodovky vzdal. Ve druhém kole převzal vedení závod Toni Mang před Sarronem, Rothem, Reggianim, Ponsem, Cadalorou a dalšími. Ve třetím kole začaly vzájemné souboje, které v posledních letech tolik pozvedly sportovní úroveň dvěstěpadesátek a tím i zájem obecnosti o ně. Ve čtvrtém kole vedl závod Sarron, pak se před něj probíjoval Reggiani a v sedmém kole bylo pořadí Reggiani, Roth, Sarron, Cadalora, Luzi, zatímco Mang a Pons jeli se zpožděním. V následujícím kole se ztratil Reggiani s poruchou převodovky, pak odpadl Her-

weh s poruchou kývačky a tlumiče zadního kola. Do čela postoupil Mang, který obdivuhodně ujel Ponsovi a proklouzl kolem Rotha i Sarrona. V následující sérii bojů již ve druhé polovině závodu se od svých pronásledovatelů dobře a spolehlivě osvobodil Toni Mang. Pons se za něj neudržel a na jeho místo postoupil Sarron a pak ještě i Cardus. V samostatně skupince bojovali spolu Roth, Luzi a Cadalora. Do posledních čtyř kol závodu vedl pole Mang před Cardusem, Ponsem, Sarronem a Cadalorou, Luzi a Roth bojovali o šesté místo. Největším překvapením bylo, když se v cíli závodu objevil na druhém místě Sarron, třebaže v předposledním kole zde byl ještě Cardus. V posledním kole upadl Roth po lehké kolizi s Luzim

a tak cílem prolétli jezdci v pořadí: Mang, Sarron, Cardus, Pons — všichni na hondách. Naši Bartůněk, Majoroš a Srna se na startovní čáře závodu neobjevili. První rekord dvěstěpadesátek v podobě nejrychlejšího kola zajel Carlos Cardus, E, Honda, 146,831 km/hod.

500 ccm, 24 kol: Výsledky tréninku: Gardner, Taira, Lawson, Spencer, Ch. Sarron-Mamola až devátý, byly vlastně určitým překvapením, i když zhruba neodpovídaly stavu průběžné tabulky šampionátu. Po prvním kole se vrátil do průjezdu kolem hlavních tribun první Gardner, za ním druhý Lawson a třetí McElna před Tairou, Mamolou, de Radiguesem, Sarronem, Spencerem, Mackenziem, Rochem, Chilim, Burnnettem a Hasla-





Vítězové tř. 500 ccm —
 1. Wayne Gardner, AUS, Honda, mistr světa 1987.
 2. Eddie Lawson, USA, Yamaha,
 3. Tadahiko Taira, J, Yamaha.

Vítězové tř. 250 ccm —
 1. Toni Mang, D, Honda — mistr světa 1987,
 2. Dominique Sarron, F, Honda,
 3. Carlos Cardus, E, Honda.



Vítězná dvojice závodu sajdkářů
 Biland/Waltisperg, CH, LCR-Krauser —
 čtyřnásobní mistři světa.



Obecenstvo loňské premiéry bylo nanejvýš
 spokojeno.

mem. V boxech bylo jisté vzrušení, protože Jugoslávec Silvo Habat byl zdánlivě asi o půl kola před Gardnerem! K tomu došlo tak, že Habat když nejel zahřívací kolo, byl postaven na průjezd kolem boxů, odkud se měl přidat k jezdeckému poli po odstartování. Jenže horlivý Silvo se nedal zvládnout a vyrazil podél boxů vpřed na závodní dráhu, aniž by vyčkal pokynu. Ve druhém kole byl zastaven černým praporkem. Po dvou kolech měl Gardner náskok 200 m před Lawsonem, Tairou, Mamolou a Sarro-nem. Ve třetím kole Taira předejel Lawsona, který se v pátém kole postaral o vzrušení, když na začátku cílové zatáčky musel mistrně zvládnout ostrý smyk, když nastupoval k útoku na Tairu. Nenechal se odradit a v 11. kole už byl opět před Tairou. Mezitím ze závodu již odstoupili Muralt a Kneubühler s poruchami motorů suzuki a honda. Odpadli již také Roche s cagivou, Biliotti a Truchses s hondami i Irons se suzuki. Šlo o defekty elektrických systémů a poruchy zplynovačů. V sedmém kole klesl Mamola ze čtvrtého na osmé místo, ale v 17. kole již znovu předjížděl Spence-ra na průjezdu prostorem startu a cíle a stačil mu přátelsky poklepat na rameno — v rychlosti něco více než 200 km/h. Pět kol před koncem závodu byl Lawson za Gardnerem jen 3,7 sekundy, který jej nechal na sebe dojet až na 2 sekundy! Toto pořadí — Gardner, Lawson — zůstalo až pod bíločernou šachovnicí. Třetí dojel Tadahiko Taira, Randy Mamola se mu sel spokojit se čtvrtým místem a pátým byl Niall Mackenzie. Na první a páté pozici honda, mezi nimi tři-yamaha. Na start závodu se dostal z našich jen Dekánek a skončil 23., Majoroš, Troliga a Hlavatka nestartovali. Nejrychlejší kolo a první absolutní rekord trati zajel Wayne Gardner, AUS, Honda, 151,470 km/hod.

Sajdkáry, 18 kol: favoritem závodu byla dvojice Biland—Waltisberg. Nejen pro nejrychlejší tréninkový čas, ale pro své předchozí čtyři vítězství na staré trati, a protože brněnské publikum má oba Švýcary ve velké oblibě. Šlo o finále sajdkárového mistrovství světa 1987. Závod proběhl v obvyklém sajdkárovém ovzduší. Biland dal hned od začátku všem na vědomí, že přijel premiéru obnoveného šampionátu do Brna vyhrát. Sám

o závodě řekl, že až do posledních dvou kol neměl vůbec žádné problémy... „Moje pozice na špičce závodu byla pro nás trochu nudná!“. Dosáhl 46. vítězství GP a třetí místo v tabulce mistrovství světa. Druzí dojeli do cíle Holanďané Streuer—Schnieders. Obuli své vozidlo novými, poněkud tvrdšími pneumatikami, které jim na začátku závodu způsobily řadu nesnází a navíc je zlobily brzdy. Brněnský výsledek je dostal na druhou příčku světové tabulky. Třetí dvojice Angličané Webster—Hewitt se rovněž rozhodli pro nevhodné pneumatiky a k tomu motor jejich sajdkáry měl nečekaně nižší výkon než potřebovali. Jejich umístění jim přesto vyneslo

titul mistrů světa. Jsou jediní, kteří bodovali ve všech osmi závodech. Zajeli také první rekordní sajdkáristické kolo brněnské trati: 147,736 km/hod. Návrat mistrů světa do Brna se stal příležitostí k setkání pilotů, šéfu stáji, novinářů a ostatních pracovníků sdělovacích prostředků v míře zcela neobvyklé, v rámci, který vytvořila nejen příjemná atmosféra a kulisa diváků, ale i sám areál, takto slavnostně odevzdaný motocyklovému sportu pro další šampionáty.

-VH-



OCÉ

OCÉ

Název, který si musíte pamatovat . . .

. . . pokud chcete spolehlivě kopírovat!

Jako název se Océ možná nevyslovuje snadno, ve světě reprografie je však pojmem, který každý zná.

Océ je mezinárodní skupina, činná v 90 zemích, s vlastními podniky v 30 zemích. Včetně ČSSR.

Océ je na celém světě špičkou na trhu v oblasti diazografie s každoročně rostoucím podílem kancelářské kopírovací techniky.

V reprografii je Océ, s hlavní správou v Holandsku, jediným podnikem na světě, který vyrábí stroje pro všechny tři technologie — diazo, normální papír a mikrofilm.

Pro kanceláře vyrábí široký sortiment kopírovacích systémů. Od stolních kopírek na velké formáty . . . až po vysoce výkonné kopírovací přístroje s automatickým přísunem originálů a třídičkami o 20 nebo 40 zásuvkách.

Kopírovací systémy s vysokou spolehlivostí, vysokou výrobní kvalitou a snadnou obsluhou.

Podporované naší vlastní vysoce kvalifikovanou servisní organizací.

Chcete-li vědět víc, zavolejte na adresu:

OCÉ

Kancelářské stroje KÚO
111 90 Praha 5, Zborovská 46
Telefon (02) 53 98 11



Océ . . . závazek k úplné spolehlivosti.

27. březen	Velká cena Japonska (Suzuka) — 250, 500
10. duben	Velká cena USA (Laguna Seca) — 250, 500
24. duben	Velká cena Španělska (Jarama) — 80, 125, 250, 500
1. květen	Velká cena Portugalska (Jerez) — 80, 250, 500, sid.
22. květen	Velká cena Itálie (Imola) — 80, 125, 250, 500
29. květen	Velká cena NSR (Nürburgring) — 80, 125, 250, 500, sid.
12. červen	Velká cena Rakouska (Salzburgring) — 80, 125, 250, 500
25. červen	Velká cena Holandska (Assen) — 80, 125, 250, 500, sid.
3. červenec	Velká cena Belgie (Francorchamps) — 125, 250, 500, sid.
17. červenec	Velká cena Jugoslávie (Rjeka) — 80, 125, 250, 500, sid.
24. červenec	Velká cena Francie (Paul Ricard) — 125, 250, 500, sid.
7. srpen	Velká cena Anglie (Donington) — 80, 125, 250, 500, sid.
14. srpen	Velká cena Švédska (Anderstorp) — 125, 250, 500, sid.
28. srpen	Velká cena ČSSR (Brno) — 80, 125, 250, 500, sid.
2. říjen	Velká cena Argentiny (Buenos Aires) — 250, 500
25. říjen	Velká cena Brazílie (Goiânia) — 250, 500

ČASOVÝ PLÁN GRAND PRIX ČSSR 1988

Tréninky:	čtvrtek 25. 8. — neměřený trénink od 11,00 do 17,00 hod. pátek 26. 8. a sobota 27. 8. — měřený trénink od 9,00 do 17,00 hod. neděle 28. 8. — měřený trénink od 9,00 do 10,30 hod.
Závody:	neděle 28. 8. — 10,45 hod. oficiální zahájení závodů 11,30 hod. start závodu tř. 80 ccm na 13 kol 12,30 hod. start závodu tř. 250 ccm na 20 kol 13,50 hod. start závodu tř. 125 ccm na 17 kol 15,05 hod. start závodu tř. 500 ccm na 23 kol 16,25 hod. start závodu sajdkárů na 17 kol
	15 minut před startem každé třídy — seznamovací kolo 5 minut před startem každé třídy — zahřívací kolo
	Předpokládaný konec závodů 17,30 hod.



SILNIČNÍ MISTROVSTVÍ SVĚTA 1988

Obhájí Wayne Gardner svůj loňský titul? Mělo by mu k němu pomoci i opakované vítězství v Brně!



Kalendář letošního šampionátu prošel několika změnami, než se začátkem března ustálil do termínů šestnácti Velkých cen, které jsou jevitěm bitev o letošní tituly mistrů světa. GRAND PRIX ČSSR je posledním závodem na evropské půdě a současně i finálovým závodem tříd 80 a 125 ccm a sajdkárů. Její výsledky budou mít ovšem rozhodující význam také v mistrovství světa dvěstěpadesátek a pětistovek. V posledních letech se pozornost továren, týmů, jezdců i sdělovacích prostředků a obecně soustřeďuje ve větší míře na třídy 250 a 500 ccm. Ty také v loňském roce a ještě i letos na začátku roku zaznamenaly největší pohyb v obsazení strojů. Oběma kralovaly vloni jezdc

na strojích honda, ve dvěstěpadesátkách dokonce na prvních pěti místech tabulky, v pětistovkách jsou hondy na prvním, čtvrtém a pátém místě. Ztracené pozice yamahy také přispěly k větším obrátkám přestupového kolotoče. Druhý v loňském mistrovství pětistovek, Randy Mamola, opustil pro finální neshody Kenny Robertse a jeho Lucky-Strike-Yamaha-Team. S otevřenou náručí jej přijal jediný tým s evropským motocyklem: italská Cagiva. Je zde jedničkou a vedle sebe má Raymonda Roche. „King“ Roberts propustil i svého druhého loňského jezdce Mike Baldwina (sedmáctý v tabulce) a rozpoutal bitvu o Australana Kevina Magee, o němž je Kenny přesvědčen, že bude



Cesta k šestému titulu Toni Manga není lehká!

Tři uchazeči o poslední titul osmdesátek: zleva Jorge Martínez, E. Stefan Dörflinger, CH, Gerhard Waibel, D.



brzy na úrovni Lawsona a Gardnera. Mageeho přetahovali Honda, Marlboro a Cagiva. Druhého k němu přitáhl Roberts z USA: mistra super-bike Waynea Raineye, který jel pro jeho tým již v roce 1984 dvěstěpadesátku. Roberts nepočítá letos s titulem a Magee by chtěl být mezi prvními pěti, jak prohlásil při podpisu smlouvy v prosinci loňského roku. Druhý tovární tým Yamaha, financovaný penězi Marlboro a vedený Giacomo Agostinim, se rozešel s McEleneou a k exmistru světa 1984 a 1986 Eddie Lawsonovi postavil Belgičana Didier de Radigueuse, kterého přetáhl od Cagivy. Cíl Agostiniho je návrat titulu pětistovek k Yamaze. Ve třetím Yamaha-Teamu, francouzského dovozce motocyklů Yamaha firmy Sonauto, jsou vedle sebe Christian Sar-

ron (vloni sedmý) a Patric Igoa (z loňského dvanáctého místa dvěstěpadesátek), bývalý mistr světa vytrvalostních závodů motocyklů. Pětistovkové týmy Honda zůstaly vlastně nezměněny, jen mistr světa Wayne Gardner má v týmu Rothmans-Honda HRC vedle sebe nováčka Shunji Yatsushiro. Angličan Ron Haslam se stal pro letošek v týmu elf-Honda jakýmsi zkušebním pilotem nového, svým způsobem revolučního stroje, o němž řekl při prvních testech, že je vlastně pojízdnou laboratoří. Honda Racing Corporation zrušila smlouvu s Freddie Spencem v týmu Rothmans. Suzuki připojila ke Kevinu Schwantzovi Rob McEleneu, po jeho odchodu od Agostiniho. Italská Cagiva uvažovala sice ještě o druhém týmu, z čehož ale posléze sešlo.

S přímým továrním vybavením ve třídě 250 ccm jedou obhájece titulu Tonni Mang a Dominique Sarron v týmu Rothmans-Honda, druhý v tabulce Reinhold Roth v týmu HB-Römmel-Honda a Jacques Cornu v týmu Parisienne-elf-Honda. Naproti tomu Martin Wimmer, který měl dosud tovární stroj v týmu Marlboro-Yamaha, jede letošní mistrovství dvěstěpadesátek na produkčním stroji v týmu Gericke. Luca Cadalora v Agostiniho týmu, nebo Juan Carriga v týmu Ducados i exmistr světa Carlos Lavado v týmu HB-Yamaha mají tovární pomoc ve formě některých vylepšených náhradních dílů pro jejich loňské modely



strojů. V ostatních týmech dvěstěpadesátek — Gauloises-Yamaha, Garelli, Aprilia-Rotax, Campsa-Honda i HRC-Honda nejsou žádné změny. Ve stopětadvacítkách střídají stroje s jednoválcovými motory (předepsaná váha stroje nejméně 65 kg) dosavadní dvouválce. V minulém roce testovala skutečně úspěšnou stopětadvacitku nového typu jen Honda s pilotem Ezio Gianolou. Novinkou je start Štefana Dörflingera v týmu Marlboro-Honda. Garelli s pilotem Gresinim má v obhajobě loňského titulu proti sobě týmy Honda-Italia, Cagiva, MBA, Italia-Aprilia, Marlboro-Honda, Derbi, Rotax, Seel a ještě jeden tým Honda s Gerhardem Waibelem. Ve zbývajících třídě 80 ccm můžeme

mluvit vlastně jen o třech rozhodujících týmech: Derbi, Krauser a Seel — a v těch se setkáváme se známými jmény. Také sajdkárové týmy Lucky-Strike-LCR-Yamaha, Krauser Racing a TEC-Yamaha mají stejné loňské obsazení, novinkou je Krauser-Junior-Team s dvojicí Stölzle—Stölzle a Scherer—Schröder. Letošní šampionát má novou bodovací tabulku: za 1. místo v závodě je nyní 20 bodů, za druhé 17 bodů, za třetí 15 a tak dále: 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, a součet bodů ze všech absolvovaných závodů je rozhodujícím pro klasifikaci v mistrovských tabulkách.

Dnes, kdy stojíme téměř již na konci šampionátu, můžeme se skutečnosti

Titul sajdkár obhajuje britská dvojice Webster/Hewitt (3).

Nejvyhledávanějším mistrem je tribuna C.



srovnat některé touhy a prognózy uvedené na začátku sezóny, jako bylo páté místo Mageeho v pětistovkách, nebo Agostiniho cíl: získat pro Yamahu letošní titul mistra světa. Můžeme již také porovnat, s jakým výsledkem se potkala politika — (či strategie?) Yamahy, když se rozhodla omezit nasazení továrních strojů a zásobování továrními díly jezdců ve třídě 250 ccm, aby celou svou závodní kapacitu mohla soustředit na třídu 500 ccm, kde jí jde o titul mistra světa především. — A tyto pohledy nám mohou závod každé třídy GRAND PRIX ČSSR 1988 ještě více zpestit!

-VH-



ČINNOST

117. Z. O.

AMK SVAZARMU AUTOMOTODROM BRNO



světa a závody cestovních automobilů do mistrovství Evropy. Společenská, politická i sportovní úroveň byla vždy vysoce hodnocena stranickými a státními orgány ČSSR, výborného ocenění se dostávalo pořadatelům i ze strany F.I.A. a F.I.M. Jen tak se mohlo stát, že brněnský okruh se stal posledním přírodním okruhem na světě, na němž se odehrávaly sportovní boje tak vysoké úrovně.

Z iniciativy 117. Z. O. začalo se uvažovat nejprve o výstavbě nové trati a pak o výstavbě branně-sportovního areálu. Bylo zpracováno celkem 11 alternativ a v r. 1985 byla zahájena výstavba.

Činnost 117. Z. O. není omezena pouze na pořádání závodů. Při 117. Z. O. jsou zřízeny výcvikové středisko silničních závodů motocyklů, které má na starosti výchovu jezdců z moravských krajů a základna motocyklových silničních reprezentantů. Obě složky plní své úkoly spolehlivě a úspěšně.

117. Z. O. nezapomíná ani na spolupráci s SSM. Již dlouhá léta má družební kontakty s Domem pionýrů a mládeže v Brně; jde zejména o spo-

lupráci v oblasti dopravní výchovy formou tradičních soutěží mládeže ve znalosti dopravních předpisů.

Řada členů 117. Z. O. se podílí na práci vyšších svazarmovských orgánů v rámci města Brna, Jihomoravského kraje i ČSSR. Tím přispívají výrazně k plnění úkolů branné politiky KSČ nejen v oblasti motorismu, ale i v dalších branných činnostech.

Z řad členů 117. Z. O. vyšla i celá řada rozhodčích motoristického sportu, kteří přispívali a přispívají k vysoké úrovni motoristického sportu v ČSSR; někteří z těchto rozhodčích měli nebo mají mezinárodní kvalifikaci a jejich vysoká profesionální úroveň byla mnohokrát oceněna.

Před 117. Z. O. stojí v letošním roce úkol pokračovat ve výstavbě 2. etapy branně-sportovního areálu. Všichni členové organizace jsou na tento úkol dobře připraveni a zaručují, že prostředky vložené do tohoto unikátního zařízení socialistickou společností budou plně využity nejen vrcholovými sportovci, ale i širokým okruhem obyvatelstva Brna a Jihomoravského kraje.

M. P.

117. Z. O. Svazarmu již od počátku své činnosti po založení Svazarmu začátkem padesátých let převzala tradici pořadatelů Velkých cen Československa před druhou světovou válkou i po válce. V řadách 117. Z. O. se sešli nadšenci, kteří byli ochotni věnovat většinu svého volného času organizaci závodů motocyklů i automobilů na okruhu; tento okruh měl velkou pověst nejen v ČSSR, ale i v zahraničí. V období padesátých let přispívaly závody organizované 117. Z. O. významnou měrou k porozumění mezi národy a později pak šifily dobré jméno Československa nejen v oblasti sportovní, ale i v oblasti politickospolečenské po celém světě.

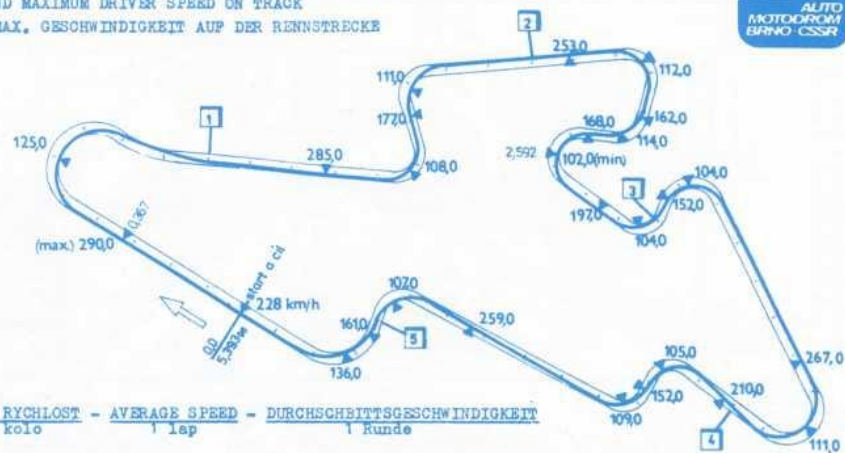
117. Z. O. sdružovala a sdružuje kolem 200 členů, vesměs bývalých výkonných sportovců a rozhodčích, kteří dokázali dovést závody motocyklů až do mistrovství světa a závody cestovních automobilů až do mistrovství



GRAND PRIX ČSSR



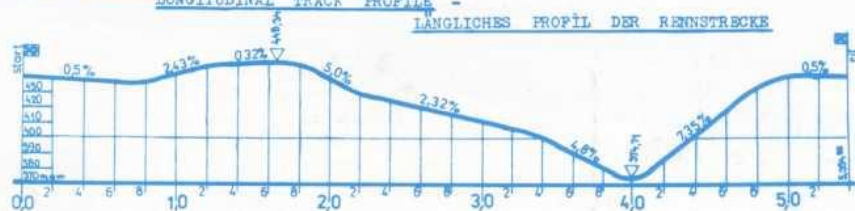
MIN. A MAX. RYCHLOST NA DRÁZE JEZDCE
MINIMUM AND MAXIMUM DRIVER SPEED ON TRACK
MIN. UND MAX. GESCHWINDIGKEIT AUF DER RENNSTRECKE



PRŮMĚRNÁ RYCHLOST - AVERAGE SPEED - DURCHSCHNITTSGESCHWINDIGKEIT
na 1 kolo 1 lap 1 Runde

1 : 51,43 min = 174,25 km/h

PODÉLNÝ PROFIL TRATI - LONGITUDINAL TRACK PROFILE - LÄNGLICHES PROFIL DER RENNSTRECKE



Trati :	Die Strecke :	The track :
délka: 5 393,98 km	Länge 5 393,98 km	Length 5 393,98 km
šířka: 15,00 m	Breite 15,00 m	Wide 15,00 m
zatáčky: 14 (6 l., 8 p.)	Kurven: 14 (6 l., 8 r.)	Bends: 14 (6 l., 8 r.)
poloměr zatáček : min. 50 m, max. 300 m	Kurvenradius : min. 50 m, max. 300 m	Bendradius : min. 50 m, max. 300 m
přímé úseky : 13 - min.délka 35 m max.délka 652,36 m	Gerade Abschnitte : 13 - min.Länge 35 m max.Länge 652,36 m	Straight sections : 13 - min.length 35 m max.length 652,36 m
krajnice : po 16 m vlevo a vpravo na rovinkách, do 72 m v zatáčkách.	Randstreifen : je 16 m links und rechts an den Geraden, bis zu 72 m in den Aussekkurven- bereichen (Sturzräume)	The shoulder of the road: 16 m both on the right and on the left at the straight sections, at the bends to 72 m.
ochranná opatření : na rovinkách 3-4 řady záchranných plotů, osá- vených se bezpečnostní záchrannou plochou písku.	Schutzeinrichtungen : an den Geraden 3-4 Reihen Drahtsäume, versetzt hinter dem Klässend-Aufangraum.	Safety equipment : at the straight section: 3-4 lines of wire fence erected behind the pro- tected belt.
stoupání : max. 7,52 % na délce 917,82 m ; klesání : max. 5 % na dél- ce 410,03 m.	Steigung : max. 7,52 % auf Länge von 917,82 m ; Gerfälle : max. 5 % auf Län- ge von 410,03 m.	Ascent : max. gradient 7,5 % per 917,82 m ; Descent : max. 5 % per 410,03 m.
výškový rozdíl : 73,63 m propustnost trati : 95 mo- točků, 33 sejdkárů, 40 automobilů.	Höhenunterschied : 73,63 m Streckenkapazität : 95 Motor- räder, 33 Bmwagen, 40 Automobile.	Diff. in elevation : 73,6 Capacity of the track : 95 motorcycles, 33 si- decars, 40 automobiles.
obslužná silnice : po obou stranách trati, 3,5 m šir.	Servicekommunikation : auf beiden Seiten der Rennstrecke, 3,5 m.	The service-road : paral- lely with the track along its both sides, 3,5 m w.
Parkoviště závod.strojů : 92 000 m ² . Hlediště : 7 přír.tribun s kapacitou 185 000 diváků.	Fahrerlager : 92 000 m ² . Zuschauerraum : 7 Naturtribünen für 185 000 Zuschauer.	Paddock : 92 000 sq.m. Spectators-Stands : 7 nat. stands accom. 185 000 spe- tators.

TABULKA DOSAHOVANÝCH RYCHLOSTÍ NA AUTODROMU BRNO

Délka trati: 5 394 m (měřeno v ose vozovky)

Uvedené časy: Pro 1 kolo

Čas (min.—sec.)	Rychlost (km . h ⁻¹)	Čas (min.—sec.)	Rychlost (km . h ⁻¹)	Čas (min.—sec.)	Rychlost (km . h ⁻¹)	Čas (min.—sec.)	Rychlost (km . h ⁻¹)
2-41,82	120	2-18,68	140	2-01,34	160	1-47,86	180
2-40,48	121	2-17,69	141	2-00,59	161	1-47,26	181
2-39,16	122	2-16,72	142	1-59,11	163	1-46,09	183
2-36,60	124	2-14,83	144	1-58,38	164	1-45,52	184
2-35,34	125	2-13,90	145	1-57,67	165	1-44,94	185
2-34,11	126	2-12,98	146	1-56,96	166	1-44,38	186
2-32,90	127	2-12,07	147	1-55,56	168	1-43,82	187
2-31,70	128	2-11,18	148	1-55,56	168	1-43,27	188
2-30,53	129	2-10,30	149	1-54,88	169	1-42,72	189
2-29,34	130	2-09,43	150	1-54,20	170	1-42,18	190
2-28,20	131	2-08,57	151	1-53,54	171	1-41,65	191
2-27,08	132	2-07,73	152	1-52,88	172	1-41,12	192
2-25,96	133	2-06,89	153	1-52,22	173	1-40,59	193
2-24,87	134	2-06,07	154	1-51,58	174	1-40,08	194
2-23,81	135	2-05,26	155	1-50,94	175	1-39,56	195
2-22,76	136	2-04,45	156	1-50,31	176	1-39,06	196
2-21,71	137	2-03,66	157	1-49,69	177	1-38,55	197
2-20,69	138	2-02,88	158	1-49,07	178	1-38,05	198
2-19,67	139	2-02,11	159	1-48,46	179	1-37,56	199

TRAŤOVÉ REKORDY 1987:

80 ccm	Dörflinger, CH, Krauser	134,031 km/h
125 ccm	Casanova, I, Garelli	140,530 km/h
250 ccm	Cardus, E, Honda	146,831 km/h
500 ccm	Gardner, AUS, Honda	151,470 km/h
sajdkáry	Webster—Hewitt, GB, LCR-Krauser	147,736 km/h

První absolutní motocyklový rekord nové trati
Velké ceny ČSSR zajeil Wayne Gardner, AUS,
Honda, 151,47 km/h.



GRAND PRIX ČSSR



BRNO 25.—28. 8. 1988

MISTROVSTVÍ SVĚTA STARTOVNÍ LISTINA

ÚAMK ČSSR — AMK AUTOMOTODROM BRNO

GRAND PRIX CSSR 1988

80 ccm — 13 kol — 70,1 km

st. č.	jezdec	soutěžící	stroj
1	MARTINEZ JORGE (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
2	HERREROS MANUEL (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
3	DÖRFLINGER STEFAN (CH)	TEAM DÖRFLINGER	Marlboro-Krauser
4	McCONNACHIE JAN (GB)	AUTISA	Autisa
5	MIRALLES JULIAN (E)		Derbi
6	CRIVILLE ALEX (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
7	SCHIRNHOFER GÜNTER (D)	TSCHAMOTO RACING TEAM	Krauser
8	JUHASZ KAROLY (H)	MAMS	Krauser
10	PRIORI PAOLO (I)		Krauser
12	TIMMER THEO (NL)		JUM-Casal
14	ROBERT LIONEL (F)		SPR
15	DÜNKI RENÉ (CH)	RR RACING TEAM	Krauser
18	ÖTTL PETER (D)	R. S. RALLYE SPORT	Krauser
19	KAUHANEN TERHO (SF)		Casal
20	NIKOLOV BOGDAN (BG)		Krauser
21	TORRONTGUEI HERRI (E)	AUTISA	Autisa
22	GNANI GABRIELE (I)		Gnani
23	KRMÍČEK OTA (CS)	AMK HODONÍN	Casal
24	KLIMEK EDUARD (CS)	MOTOTECHNA B. BYSTRICA	RG
25	BRÄGGER STEFAN (CH)	BRÄGGER STEFAN	Casal
26	KOSTER REINER (CH)	KROKO RACING TEAM	LCR-Kroko
27	NIJENHUIS ADRIE (NL)	SAMSON SHARP RACING TEAM	Casal
28	HAVRDA ZBYNĚK (CS)	ČKD HRADEC KRÁLOVÉ	
29	MILANO SALVATORE (I)		Krauser
30	BORDES PAUL (F)		RB
31	MACHINEK OTTO (A)	RACING TEAM CASTROL	Eigenbau
32	SAMÁK KVĚTOSLAV (CS)	MOTOTECHNA B. BYSTRICA	Casal
33	ESTEVE JOAN (E)		Autisa
34	DESMET PHILIPPE		Huvo
35	BAERT CHRIS (B)		Casal
36	PAVLIČ ALOJZ (YU)	A. PAVLIČ RACING TEAM	Seel
37	FANTINI FRANCESCO (I)		
38	ASCAREGGI GIUSEPPE (I)		BBFT
39	BESELING KEES (NL)	CO ENGINEERING	CJB 80
40	SMIT BERT (NL)		Krauser
41	VAN DONGEN JOS (NL)	RINGELBERG RACING	Honda
42	BERNARD JAC. (B)		Moto Fantic
43	PINTAR JANEZ (YU)	RIKO RACING TEAM	Eberhardt Honda
44	KLEIN HAGEN (D)		Honda
45	KOOPMAN HANS (NL)		Ziegler
46	TORRENS JAIME (E)		Cobas
47	TIBORI PETER (H)	ZALKA MATE MOTOROS KLUB	Casal
48	SZABO JANOS (H)	ZALKA MATE MOTOROS KLUB	Krauser
49	GSCHWANDER MICHAEL (D)	LA RACHE QUIRIT RT	Seel
50	SEEL JORG (D)		Seel
51	PASCHEN HEINZ (D)		Casal

Průběh závodu motocyklů do 80 ccm

Start v 11.30 hod.

Postavení na startu (1—10)

Kola

Start. čís.	Jezdec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
		1													1. 15
		2													2. 12
		3													3. 10
		4													4. 8
		5													5. 6
		6													6. 5
		7													7. 4
		8													8. 3
		9													9. 2
		10													10. 1

Konečný výsledek:

St. č.	Jezdec	Značka	Čas	km/h
1	_____	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____	_____

Nejrychlejší kolo: jezdec _____ čas _____ km/h _____



GRAND PRIX ČSSR 1988

250 ccm — 20 kol — 107,8 km

st. č.	jezdec	soutěžící	stroj
1	MANG ANTON (D)	ROTHMANS HONDA GERMANY	Honda
2	ROTH REINHOLD (D)	RÖMER RACING TEAM	Honda
3	PONS SITO (E)	CAMPSA HONDA	Honda
4	SARRON DOMINIQUE (F)	ROTHMANS HONDA FRANCE	Honda
5	CARDUS CARLOS (E)	TEAM DUCATI A. NIETO	Honda
6	REGGIANI LORIS (I)	TEAM APRILIA	Aprilia
7	CADALORA LUCA (I)	MARLBORO YAMAHA TEAM AGOSTINI	Yamaha
8	WIMMER MARTIN (D)	HEIN GERICKE TEAM	Yamaha
9	CORNU JACQUES (CH)	TEAM PARISIENNE-ELF	Honda NSR
10	LAVADO CARLOS (YV)	HB-VENEMOTOS RACING TEAM	Yamaha
11	GARRIGA JUAN (E)	DUCADOS YAMAHA TEAM	Yamaha
12	SHIMIZU MASAHIRO (JPN)	ROTHMANS HONDA HRC	Honda
14	HERWEH MANFRED (D)		Yamaha
16	BALDÉ JEAN-FRANCOIS (F)	ROTAX-FORZA	Défi-Rotax
17	RUGGIA JEAN PHILIPPE (F)	GAULOISES BLONDES YAMAHA MOBIL 1	Yamaha
18	CASANOVA BRUNO (I)	TEAM ITALIA	
19	CASOLI PAOLO (I)	TEAM PILERI CORSE	Garelli
20	CARDELÚS XAVIER (AND)		Honda
21	BRADL HELMUT (D)	RS RALLYE SPORT RACING TEAM	Honda
22	SCHMID JOCHEN (D)	ECKERT MOTORRADTECHNIK	Honda
24	McLEOD DONNIE (GB)	EHRlich AUTOMOTIVE	7 UP EMC
25	LUZI URS (CH)	TEAM PARISIENNE-ELF	Honda RS
26	PALAZZESE IVAN (YV)	MANOCA VENEZUELA	Yamaha
28	VITALI MAURIZIO (I)	MOTO CLUB PAOLO TORDI	Gazzaniga Rotax
29	LINDNER HANS (A)	ATOMIC ROAD RACING	Honda
30	AUINGER GUSTL (A)		Aprilia Rotax
31	MATTEONI MASSIMO (I)	NUOVO MOTOCCLUB R. PASOLINI	Yamaha
32	ECKL HARALD (D)	RÖMER TM TEAM	Aprilia
33	HAENGELI BERNARD (CH)	VUIDARD PARISIENNE ELF	Honda
34	PUIG ALBERTO (E)	TEAM DUCADOS A. NIETO	Honda
35	TROISI IVAN (YV)	FRUCO	Yamaha
36	FORAY JEAN (F)		Yamaha
37	PREINING ANDREAS (A)		Honda
38	BECKER HANS (D)		Yamaha
39	MINICH SIEGFRIED (A)		Yamaha 12
40	MITCHELL KEVIN (GB)	D. GALLACHER BRADGATE C.	Yamaha
41	VAN DER WAL GERARD (NL)		Yamaha
42	NEUMAIR ENGELBERT (A)	G. PETSCHKA	Rotax
43	CARACCHI STEFANO (I)	TEAM HONDA SERVISCO	Honda
44	MATTIOLI JEAN M. (F)	DOC-SHOP-WERAMED	Yamaha
45	BERTIN GUY (F)		Yamaha
46	KOCINSKI JOHN	TEAM LUCKY STRIKE ROBERTS	Yamaha
47	DELABY RENE (L)	RACING TEAM DOCSHOP-WEVAMED	Honda
48	HÖRHAGER WILHELM (A)	MALEREI SCHÖRGHOFER	Honda
49	BARTŮNĚK JAN (CS)		Yamaha
50	COWAN BARRY (IRL)		Yamaha
51	TROLIGA MARIAN (CS)		Yamaha

Průběh závodu motocyklů do 250 ccm

Start v 12,30 hod.

Postavení na startu (1—10)

Kola

Start. čís.	Jezdec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
		1																					1.	15
		2																					2.	12
		3																					3.	10
		4																					4.	8
		5																					5.	6
		6																					6.	5
		7																					7.	4
		8																					9.	3
		9																					9.	2
		10																					10.	1

Konečný výsledek:

St. č.	Jezdec	Značka	Čas	km/h
1	_____	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____	_____

Nejrychlejší kolo: jezdec _____ čas _____ km/h _____

Martin Wimmer se rozloučil s Agostinim a startuje v týmu H. Gericke-Yamaha.



GRAND PRIX CSSR 1988

125 ccm — 17 kol — 91,7 km

st. č.	jezdec	soutěžící	stroj
1	GRESINI FAUSTO (I)	PILERI CORSE	Garelli
2	BRIGAGLIA DOMENICO (I)	TEAM ANGELO GAZZANIGA	Gazzaniga
3	GIANOLA EZIO (I)	HONDA SERVISCO	Honda
4	BIANCHI PIER PAOLO (I)	TEAM ELIT	Cagiva
5	MARTINEZ JORGE (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
6	WAIBEL GERHARD (D)	CARRERA RACING TEAM	Honda
7	SEEL JÖRG (D)		Seel
8	SANCHEZ ANDRES (E)		Ducados
9	PIETRONIRO LUCIO (B)	JOHNSON TEAM	MBA
10	LEITNER MIKE (A)	EMCO SPORT TEAM	Emco Bartol
11	WICKSTRÖM JOHNNY (SF)	SILJA LINE	Tunturi
12	GRASSETTI GASTONE (I)	HONDA SERVISCO	Honda
14	SELINI JEAN-CLAUDE (F)		Honda
15	FEUZ THIERRY (CH)		MBA
16	HAUTANIEMI JUSSI (SF)	PENNZOIL/FINN-AM	Honda
17	ABOLD HUBERT (D)	RÖMER RACING	Honda
18	REYES LOUIS MIGUEL (E)	PILERI CORSE	Garelli
19	FISCHER JOSEF (A)		Rotax
20	STADLER ADOLF (D)	RS RALLYE SPORT RACING TEAM	Honda
21	CATALANO CORRADO (I)		Honda
22	SCOTT ALLAN (GB)		MBA
23	HASSAINE BADY (F)		Honda
24	UNEMOTO HISASHI (JPN)		Honda
25	MACCIOTTA CLAUDIO (I)		Honda RS
26	KYTÖLÄ ESA (SF)		Honda
27	SPAAN HANS (NL)	HANS SPAAN RACING	
28	PAYRAUDEAU GILLES (F)		MBA
29	LÜTHI HEINT (CH)	HAGMANIT RACING TEAM	Honda
30	BORDES PAUL (F)		Honda
31	APPLEYARD ROBIN (GB)		Honda
32	HERNANDEZ MANUEL NICOLAS (E)		
33	DÖRFLINGER STEFAN (CH)	TEAM DÖRFLINGER	Marlboro Honda
34	CUPINI EMILIO (I)		Honda
35	DAUER KARL (A)		Hummel
36	GALATOVICZ KRZYSZTOF (GB)		Honda
37	JULIN SERGE (B)	RAC JUNIOR DE LIEGE	Rotax Bakker
38	MIRALLES JULIAN (E)	TEAM DUCADOS A. NIETO	Honda
39	TAKADA KOLI (JPN)		Honda
40	PREIN STEFAN (D)		Honda
41	McCONNACHIE IAN (GB)	TEAM ELIT	Cagiva
42	HAKAN OLSSON (S)		Rotax
43	MARCHETTI DARIO (I)	R. B. MOTO	RB Rotax
44	MILTON ROBIN (GB)		Harris Rotax
45	CIPRIANI MARCO (I)	GENTLEMENs CLUB	Honda
46	VAN DONGEN JOS (NL)	RINGELBERG RACING	Honda
47	WAIBEL ALFRED (D)		Honda

Průběh závodu motocyklů do 125 ccm

Start v 13,50 hod.

Postavení na startu (1—10)

Kola

Start. čís.	Jezdec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17				
		1																		1.	15	
		2																			2.	12
		3																			3.	10
		4																			4.	8
		5																			5.	6
		6																			6.	5
		7																			7.	4
		8																			8.	3
		9																			9.	2
		10																			10.	1

Konečný výsledek:

St. č.	Jezdec	Značka	Čas	km/h
1	_____	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____	_____

Nejrychlejší kolo: jezdec _____ čas _____ km/h _____

Fausto Gresini, I, Garelli — mistr světa 1987.



GRAND PRIX ČSSR 1988

500 ccm — 23 kol — 124,6 km

st. č.	jezdec	soutěžící	stroj
1	GARDNER WAYNE (AUS)	ROTHMANS HONDA BELGIUM	Honda
2	MAMOLA RANDY (USA)	CAGIVA	Cagiva
3	LAWSON EDDIE (USA)	MARLBORO YAMAHA TEAM AGOSTINI	Yamaha
4	HASLAM RON (GB)	TEAM ELF-ROC	ELF
5	McKENZIE NIALL (GB)	HB HONDA RACING CORPORATION	Honda
6	TAIRA TADAHIKO (J)	YAMAHA MOTOR CORPORATION	Yamaha
7	SARRON CHRISTIAN (F)	GAULOISES BLONDES YAMAHA MOBIL 1	Yamaha
7	CHILI PIERFRANCESCO (I)	HB HONDA GALLINA TEAM	Honda
9	YATSHUSHIRO SHUNJI (J)	ROTHMANS HONDA BELGIUM	Honda
10	McELNEA ROB (GB)	SUZUKI GRAND PRIX TEAM	Suzuki
12	DE RADIGUES DIDIER (B)	MARLBORO YAMAHA TEAM AGOSTINI	Yamaha
14	IGOA PATRICK (F)	GAULOISES BLONDES YAMAHA MOBIL 1	Yamaha
16	MAGEE KEVIN (GB)	TEAM LUCKY STRIKE ROBERTS	Yamaha
17	RAINEY WAYNE (GB)	TEAM LUCKY STRIKE ROBERTS	Yamaha
20	FISCHER MANFRED (D)	TEAM HEIN GERICKE	Honda
21	ROCHE RAYMOND (F)	TEAM CAGIVA	Cagiva
22	PAPA MARCO (I)	TEAM GRECO	Honda
23	AMATRIAIN VILA DANIEL (E)	TEAM DUCADOS-LOTUS QUARTZ	Honda
24	CASCINO VINCENZO (CHILE)		Honda
25	GENTILE MARCO (CH)	MARLBORO FIOR TEAM	Fior
26	REINER GUSTAV (D)	HEIN GERICKE RACING	Honda
27	VALESI ALESSANDRO (I)	TEAM IBERNA	Honda
28	BARCITTA FABIO (I)	RACING TEAM KATAYAMA	Honda
29	VON MURALT WOLFGANG (CH)		Suzuki
30	BUCKMASTER SIMON (GB)		Suzuki
31	TRUCHSESS KARL (A)		Shell RS
32	DOPPLER JOSEF (A)		Honda
33	FISCHER GEROLD (D)	RS RALLYE SPORT RACING TEAM	Honda
34	SCHWANTZ KEVIN (USA)	SUZUKI GRAND PRIX TEAM	Suzuki
35	DEKÁNEK PAVOL (CS)		Suzuki
36	HLAVATKA PETR (CS)		Suzuki
37	SABATIER ERIC (F)		Honda Fior
38	SCHMASSMANN NIGGI (CH)		Honda
39	MANLEY STEVE (GB)		Suzuki
40	VACONDIO LARRY MORENO (YV)		Honda
41	KNEUBÜHLER BRUNO (CH)	RÖMER SUISSE RACING	Honda
42	DUYZERS MAARTEN (NL)	HOJ INTERNATIONAL	Honda
43	WULFF CLAUS (DK)		Honda
44			
45			

Průběh závodu motocyklů do 500 ccm

Start v 15,05 hod.

Postavení na startu (1—10) Kola

Start. čís.	Jezdec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
		1																							1. 15
		2																							2. 12
		3																							3. 10
		4																							4. 8
		5																							5. 6
		6																							6. 5
		7																							7. 4
		8																							8. 3
		9																							9. 2
		10																							10. 1

Konečný výsledek:

St. č.	Jezdec	Značka	Čas	km/h
1	_____	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____	_____

Nejrychlejší kolo: jezdec _____ čas _____ km/h _____



GRAND PRIX ČSSR 1988

SAJDKÁRY — 17 kol — 91,7 km

st. č.	jezdec	soutěžící	stroj
1	WEBSTER STEVE (GB) HEWITT TONY (GB)	PAUL STUARD	Yamaha
2	STREUER EGBERT (NL) SCHNIEDERS BERNARD (NL)	LUCKY STRIKE STREUER	Yamaha
3	BILAND ROLF (CH) WALTISPERG KURT (CH)	PECOSTAR	Krauser LCR
4	MICHEL ALAIN (F) FRESC JEAN MARC (F)	KRAUSER RACING	LCR
5	ZURBRÜGG ALFRED (CH) ZURBRÜGG MARTIN (CH)	ZURBRÜGG SIDECAR TEAM	LCR
6	ABBOTT STEVE (GB) SMITH SHAUN (GB)		Yamaha
7	STEINHAUSEN ROLF (D) HILLER BRUNO (D)	KRAUSER RACING	ADM
8	JONES DEREK (GB) AYRES BRIAN (GB)		LCR
9	KUMANO MASATO (J) FAHRNI MARKUS (CH)	TEC RACING TEAM	Toshiba
10	VAN KEMPEN THEO (NL) BIRCHALL SIMON (GB)	TEAM LUCKY STRIKE STREUER	LCR
11	EGLOFF MARKUS (CH) EGLOFF URS (CH)		LCR
12	MILLET JEANLOUIS (F) DEBROUX CLAUDE (F)		ELF GDF
14	STÖLZLE FRITZ (D) STÖLZLE HUBERT (D)	KRAUSER RACING	LCR
15	BINGHAM DENNIS (GB) BINGHAM JULIA (GB)	PADGETS OF BATLEY	LCR
16	BOSMAN ANDRE (AUS) KELLETT DAVID ROGER (AUS)		LCR
17	CHIVAS DOUG (NZ) HALIDAY MARGARET (NZ)		LCR
18	KUMAGAYA YOHISADA (GB) BARLOW BRIAN (GB)		LCR
19	LARRATTE PASCAL (F) CORBIER JACQUES (F)		LCR
20	STROPEK WOLFGANG (A) DEMILING HANS PETER (A)		LCR
21	ZINI AMEDEO (I) SONAGLIA CARLO (I)		LCR
22	NIGROWSKI IVAN (F) CHARPENTIER MARTIAL (F)		Seymaz
23	GALLROS BILLY (S) ENDREASEN KIM (S)		Yamaha
24	BRINDLEY BARRY (GB) ROSE GRAHAME (GB)	FOWLERS OF BRISTOL DENNIS TROLLOPE RACING	Krauser Yamaha
25	SCHONS EGON (D) BOCK WOLFGANG (D)		Yamaha
26	SCHERER BERND (D) SCHROEDER THOMAS (D)	KRAUSER RACING	Krauser BSR
27	PROGIN RENÉ (CH) HUNZIKER YVAN (CH)		Seymaz
28	BAKER TONY (GB) COCHRANE JAMES (GB)	BERWICK HEATING SERV.	Baker Yamaha
29	KRAUS WERNER (D) SCHUSTER OLIVER (D)		Busch Busch
30	WEBER ERWIN (D) ROESINGER ECKART (D)	HÄNNI RACING TEAM	Sigwa

Průběh závodu sajdkářů do 500 ccm

Start v 16.25 hod.

Postavení na startu (1—10)

Kola

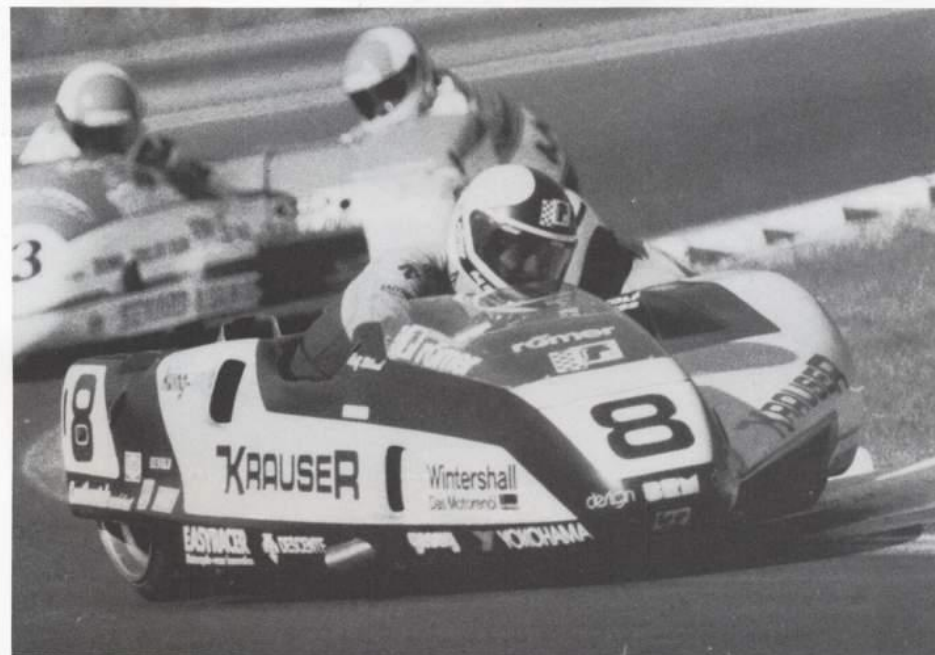
Start. čís.	Jezdec	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17				
		1																		1.	15	
		2																			2.	12
		3																			3.	10
		4																			4.	8
		5																			5.	6
		6																			6.	5
		7																			7.	4
		8																			8.	3
		9																			9.	2
		10																			10.	1

Konečný výsledek:

St. č.	Jezdec	Značka	Čas	km/h
1	_____	_____	_____	_____
2	_____	_____	_____	_____
3	_____	_____	_____	_____

Nejrychlejší kolo: jezdec _____ čas _____ km/h _____

Biland/Waltisperm opustili tým Krauser a jejich hlavním sponsorem je majitel automobilového muzea ve Švýcarsku Peter Monteverté.





INTERHOTEL BRNO
ZVE K NÁVŠTĚVĚ VYBRANÝCH
SPECIALIZOVANÝCH
A SPOLEČENSKO ZÁBAVNÍCH
STŘEDIŠK HOTELŮ:



**hradní vinárna
conti club**

HOTEL CONTINENTAL Leninova 20, 657 64 Brno
tel. 75 31 21



**restaurant plzeňka
inter club**

HOTEL INTERNATIONAL Husova 16, 657 67 Brno
telefon 265 11, 266 11



**vinárna
restaurace**

**HOTEL
SLAVIA**

HOTEL SLAVIA Solniční 15/17, 622 16 Brno
telefon 237 11-17



**restaurace slovanka
slovan club**

HOTEL SLOVAN Lidická 23, 662 04 Brno
telefon 74 54 55



**moravská chalupa
voroněž club**

HOTEL VORONĚŽ Křížkovského 47, 603 73 Brno
telefon 31 35



OBČERSTVENÍ A POHOŠTĚNÍ V PŘÍJEMNÉM PROSTŘEDÍ PO CELÝ ROK

Provozní doba:

ÚTERÝ AŽ NEDĚLE

1. 4.—30. 9. 1988: 11 až 21 hodin

1. 10.—31. 3. 1989: 11 až 19 hodin





SPORTOVNÍ TYP PRO VÁS:

Půjčovna automobilů BRNOCAR Vám nabízí MIMOŘÁDNÝ SPORTOVNÍ ZÁŽITEK:

Projetí závodní trati Velké ceny ČSSR v Automotodromu Brno v okružovém závodním automobilu na „horkém“ sedadle spolujezdce. Za volantem speciálu se budou střídát přední českoslovenští okruhovi piloti.

Máte-li srdce pravého závodníka, si nejlépe ověříte za volantem upraveného sportovního vozu Škoda 130 Rapid nebo Škoda Favorit.

Bližší informace Vám podá odbytová kancelář BRNOCAR, Solniční 6, Brno – telefon pondělí–pátek od 8 do 18 hodin 240 39.

Mototechna

PŘEJETE SI NOVÝ MOTOCYKL?

- ČZ 175 USPOKOJÍ I NÁROČNĚJŠÍ A ZKUŠENĚJŠÍ JEZDCE SVOU KVALITOU A SPOLEHLIVOSTÍ!
- NEČEKEJTE A NAKUPTÉ HNED! VYUŽIJTE NABÍDKY MOTOTECHNY – PRODEJEN JEDNOSTOPÝCH MOTOROVÝCH VOZIDEL A PRODEJNÍCH SERVISŮ V CELÉ ČSSR





Dokončení první etapy výstavby Areálu branně technických činností Svazarmu s tratí Velké ceny ČSSR vyvrcholilo 16. července loňského roku, kdy byl areál předán do užívání. Do konce roku 1987 se v něm konalo 12 sportovních podniků, z toho 9 motoristických, dva cyklistické a jeden atletický závod. Ve stejné době sloužil autodrom 17 dnů zkouškám a testování vozidel, od září do konce roku jej navštívilo 75 exkurzí a návštěv.

Dominantní stavbou druhé etapy je olympijská stělnice, která by měla být hotova do konce roku 1989. Bude v ní postaveno 80 stávů pro malorážku, kompletní střešní pro pistolové disciplíny, dvě stělnice pro olympijskou disciplínu, běžící terč a stělnice pro biatlon a Dukelský i Sokolský závod branné zdatnosti. I když stělnice bude otevřená, samostatná střešní bude plánována zateplená, takže se zde bude trénovat i závodit prakticky celý rok. Ještě předtím však vedle vyrostle hala, o které prozrazuje vedoucí areálu Jiří Oulehla:

Hala bude sloužit vzduchové stělně, střešní jsou projektována v mezinárodních parametrech, takže zde budeme moci pořádát i velké mezinárodní závody. První podlaží haly pak bude vyhrazeno střešním pro malorážku. Stavba stělnice byla zahájena v září loňského roku, dodavatelem jsou Vojenské stavby Brno, náš osvědčený partner a věřím, že v roce 1990 bude celý střeškový komplex v provozu. Tak jsme si to taky slibili v závazku k 8. sjezdu Svazarmu.

Už s výstavbou nové závodní tratě, kdy se upravoval terén kolem Autodromu, mysleli brněňští svazarmovci, společně se stavbaři, hodně dopředu a připravovali zároveň terén pro devítijamkový golf, který by měl začít s provozem už v tomto roce. Jeho součástí budou i tratě pro Sokolovský a Dukelský závod branné zdatnosti a Stezka zdraví povede z nejniž-

šího místa tratě na tribunu F. Chceme vytýčit na parkovišti uvnitř areálu čtyřistametrový okruh, který budou sportovci i lékaři využívat pro známý Cooperův test. Ale to není všechno: klidová oblast jezdců by měla mimo závody sloužit pro karavan kemping a spolu s Českou státní pojišťovnou se připravuje i terén pro zbudování dětského dopravního hřiště a tratě pro minikáry. Na druhé straně se nám však zatím nepodařilo, a to je škoda, najít investora na stavbu hotelu, který by sloužil areálu i veřejnosti celoročně, dodal J. Oulehla. Ale ani toto není konec brněnským plánům: v průběhu letošního roku začne příprava ploch pro vybudování volejbalových a tenisových kurtů uvnitř areálu, a tím by mělo být naplněno poslání areálu, aby jej mohli plně využívat po celý rok nejen vrcholoví sportovci, ale i jednotlivci a oddíly výkonnostního a masového sportu.

Informace o provedených nezbytných úpravách v areálu poskytl tajemník GP-ČSSR Miroslav Čada: „V první řadě jsme museli na svodidlech

vyměnit dvacetpět tisíc šroubů, v místech uchycení pásovinu na sloupky, což byl nelehký úkol. Takový je ale nový předpis FISA a nedalo se nic jiného dělat než mu vyhovět. Navíc jsme v únikových plochách kolem tratě položili brzděné vrstvy šterku tak, aby byly v rovině s obrubníky. I to je novinka v předpisech. K tomu jsme pro závody motocyklů přidali v zatáčkách ještě několik řad pneumatik a částečně upravili vjezd do boxů. Tím se stalo, že nám letos nezbyl čas ani finance na instalaci sedadel na tribunách. Ale podle ohlasu diváků po loňských závodech, jim to zase tak nevadilo. Zato jsme na tribunách zdvojnásobili počet hygienických zařízení i stánků s občerstvením.

V samé blízkosti areálu vyrostlo nové parkoviště pro čtrnáct set osobních automobilů. Bylo také nově upraveno trasování na příjezdových komunikacích k autodromu i na parkovištích. Snažili jsme se o zlepšení prostředí větším počtem hygienických zařízení, nádrží s vodou i stánků s občerstvením.

J. P.



100 BRNĚNSKÝCH MIL MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÉ MISTROVSTVÍ NSR KVĚTEN



GRAND PRIX ČSSR MISTROVSTVÍ SVĚTA SPORTOVNÍCH PROTOTYPŮ FIA ČERVENEC



GRAND PRIX ČSSR MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ A SAJDKÁRŮ FIM SRPEN



ZBROJOVKA BRNO

koncernový podnik
nositel Řádu republiky

přijme

pracovníky strojírenských
a elektrotechnických profesí do výroby

- kancelářské, výpočetní a sdělovací techniky
- naftových motorů Zetor
- loveckých a sportovních zbraní
- nástrojů a nářadí
- jednoúčelových obráběcích strojů
- automatických linek



Informace
na personálním odboru
podniku,
Lazaretní 7, 656 17 Brno

Get the taste





Československá státní automobilová doprava, n. p., Brno

přijme

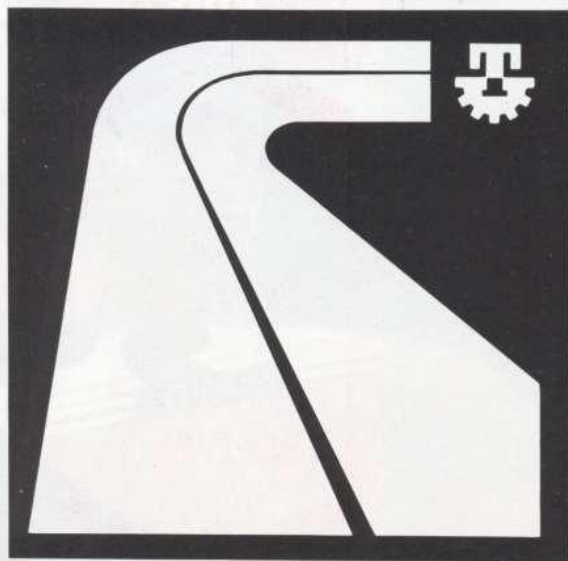
řidiče nákladních vozidel a autobusů

v rámci podnikového i organizovaného náboru

Poskytujeme náborové příspěvky a stabilizační odměny. Pro řidiče s dobrou pracovní morálkou je perspektiva postupného zařazení na mezinárodní kamionovou nebo autobusovou dopravu. Pracovníci a jejich rodinní příslušníci mají po jednom měsíci trvání pracovního poměru nárok na bezplatnou přepravu v autobusové dopravě v celé ČSSR; pracovníkům se poskytuje 50 % slevy na přepravné v nákladní dopravě.

Náborová oblast: Jihomoravský kraj

Informace podají dopravní závody ČSAD
ve všech okresech Jihomoravského kraje.



NAVŠTIVTE NAŠE PRODEJNY **TECHNOMAT**

Kutilové, chataři, drobní stavebníci i motoristé najdou v našich prodejnách řadu pro ně zajímavých výrobků. Naše prodejny jsou rozsety po celé ČSSR

PRAHA, BRATISLAVA, BRNO,
PLZEŇ, OSTRAVA, OLOMOUC,
BANSKÁ BYSTRICA, HRADEC
KRÁLOVÉ, BARDEJOV, TRUTNOV,
LUČENEC, TEPLICE, KARLOVY
VARY, VODŇANY, SPIŠSKÁ NOVÁ
VES, ČESKÉ BUDĚJOVICE,
LIBEREC.

Těšíme se na Vaši návštěvu

OFICIÁLNÍ PROGRAM GRAND PRIX ČSSR 1988 — mistrovství světa motocyklů a sajdkářů FIM, vydala 117. ZO Svazarmu AMK Automotodrom Brno podle povolení odboru kultury Jm KNV Brno č. j. 3700078/88 ze dne 26. 2. 1988. Redakce: tiskové středisko Fedtelství závodu. Vytiskl ofsetem Tisk, n. p., Brno, závod 6. Fotografie: Jan Peška, Vít Korčák, Zdeněk Závřel, Günther Thorn, H. P. Landgraf, ČTK, archiv Velké cen y ČSSR a Automotodromu Brno.

V TEPLÉM POČASÍ NEJLÉPE OSVĚŽÍ

nealkoholické
nápoje
v prášku

SAP TANG VITACIT

LA
CHE
MA



čisté
chemikálie
a
chemické
speciality

výrobky oborového podniku Lachema Brno,
závod 03 Neratovice

LACHEMA o.p. BRNO

Coca-Cola. To je ono!



VYRÁBÍ FRUTA k.p. BRNO, V DOHODĚ
S THE COCA-COLA, EXPORT CORPORATION