



**VELKÁ CENA ČSSR
OFICIÁLNÍ PROGRAM**

Kčs 3,-



UNIČOVSKÉ STROJÍRNY, n. p., UNIČOV

jsou výrobcem osvědčených lopatových rypadel a kolesových velkorypadel typu:

P 23, E 23, E 25, D 500, D 051, K 1000, K 300, K 300 B,
K 800, K 800 B.

Dále připravují novinky typu:

D 061, D 062, D 063, E 301, E 302, D 101, D 102, D 103,
KU 300, KU 300 S, KU 800.



VELKÁ CENA ČSSR



MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ

1965

MISTROVSTVÍ AUTOMOBILŮ F3
ZEMÍ SOCIALISTICKÉHO TÁBORA

BRNO • 25. ČERVENCE 1965

ÚSTŘEDNÍ AUTOMOTOKLUB ČSSR
AUTOMOTOKLUB BRNO

Závod pořádá: ÚSTŘEDNÍ AUTOMOTOKLUB ČSSR — PRAHA
 Závod provádí: AUTOMOTOKLUB BRNO — podle Mezinárodních sportovních řádů FIM a FIA a vydaných propozic
 Trať: Okruh družby národů v Brně
 Start a cíl: na silnici I. třídy Brno—Jihlava, poblíž obce Bosonohy

POŘAD:

25. července 1965:

10.00 hod. slavnostní zahájení
 10.30 hod. start závodu 125 ccm
 start závodu 350 ccm
 start závodu 250 ccm
 start závodu 500 ccm
 start závodu automobilů F3
 20.00 hod. vyhlášení výsledků a rozdělení cen

PORADATELSKÝ SBOR:

ředitel závodu: Josef Šilhan
 zástupce ředitele: Silvestr Šír
 tajemník závodu: Jaroslav Holčák
 hospodář závodu: Jaroslav Samek
 ved. sekretariátu: Jindřich Dotzauer
 propagace: Ludvík Zvonář
 Vladimír Havránek
 sport: Otto Sustek
 technika: Pavel Jílek
 trať: Jiří David
 dispečink: Ladislav Franěk
 spojení: Stanislav Melkes
 pořadatelé: František Procházka II
 bezpečnost: pplk. Stanislav Švehlák
 veřejná doprava: mjr. Oldřich Dvořák

vnitřní doprava: František Pelíšek
 zdravotní služba: MUDr. Zdeněk Placheta
 výstavba trati: inž. Jiří Svoboda,
 inž. František Tranda
 stavby: František Procházka I
 brigády: Rudolf Hloubil
 parkoviště jezdců: Alois Daněk
 péče o hosty: Bedřich Drápal
 zásobování: Miloslav Holý
 Oldřich Krajča
 Jaroslav Svoboda
 odb. hospodářský: Miloš Herman
 Drahoslav Jelínek
 Eduard Lheták
 Emanuel Strojček
 hlavní pokladník: Josef Hyžik

DELEGOVANÍ FUNKCIONÁŘI:

sport. komisaři: Richard Kopečný
 Hejman Hausman
 Jaroslav Bartošek

techn. komisaři: Pavel Boháč
 Gustav Domin
 časoměřiči: Jaroslav Kraus
 Jan Černín

Spolupracují:

Krajský, Městský a Okresní národní výbor v Brně, Krajská a Městská správa ministerstva vnitra — Dopravní inspektorát v Brně, Krajský a Městský ústav národního zdraví v Brně, Čs. červený kříž, Čs. svaz požární ochrany, Československé státní silnice, Krajská správa spojů a složky Národní fronty.

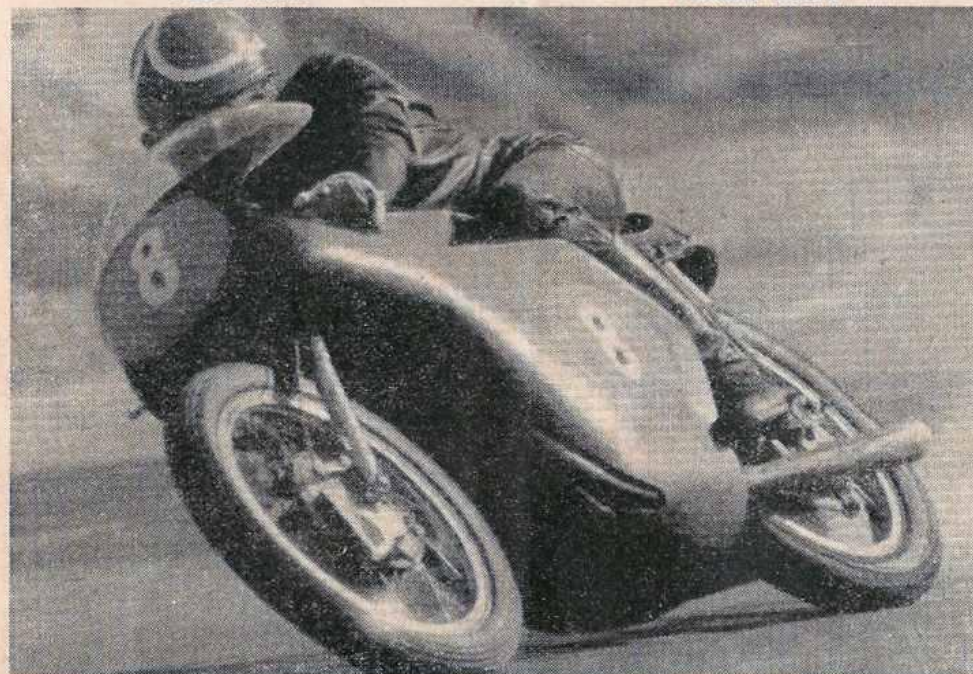
Pořadatelský sbor, pořadatelé a funkcionáři na trati jsou členy základních organizací Svazarmu a automotoklubů Svazarmu v Brně.



Gustav HAVEL



František BOČEK



František ŠTASTNÝ

českoslovenští reprezentanti v mistrovství světa FIM 1965

VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA

získala mezi motoristy v řadě zemi na celém světě dobré jméno. Její letošní XV. ročník přivedl na start opět mnoho zahraničních jezdců a nás těší, že k nám přijíždějí rádi, že počítají Velkou cenu Československa ke svým nejdůležitějším závodům. Trať závodu jsme pojmenovali Okruhem družby národů. A právem. V účastnících závodu jsme získali upřímné přátele naší země.

Vítám je letos na startu jubilejního závodu, v roce, který je pro Československo významným dvacátým výročím osvobození hrdinnou Sovětskou armádou.

Naši zahraniční přátelé mohli po léta pozorovat, jak se měnila tvář města, jehož byli hosty, jak se rozvíjel život v naší zemi. Ať přijížděli do Brna z kterékoliv strany, pozorovali jeho růst — nové tovární haly, nová sídliště. Za dobu trvání Závodu družby národů jsme v Jihomoravském kraji postavili byty pro 120 000 rodin, z toho v Brně pro 21 000 rodin. Ovšem, to není jediné měřítko dosažených výsledků. K tomu bychom museli připočítat na 100 nových škol, nové nemocnice, nové továrny, mohutné kombináty jako Žďárské strojírny a slévárny, tažirny trub ve Veselí, Oděvní závody v Prostějově atd. Bylo by potřeba znásobit počtem let každoroční náklady na péči o pracující. Vždyť díky výsledkům naší práce můžeme v našem kraji vyplatit ročně více než 2 miliardy korun důchodcům, 34 tisícům pracujících poskytnout léčení v lázních, více než miliardu korun věnovat na školství a kulturu. Nejsou to zdaleka všechny příklady, které by dokreslily pohled našich přátel v socialistickém Československu.

Věřím, že se všem bude v Brně a v Československu líbit i letos a že budou spokojeni i s nově upravenou závodní tratí.

Vítám v Brně na jubilejním ročníku i naše závodníky, kteří jsou zdatnými soupeři zahraničních přátel.

Přeji všem účastníkům letošní Velké ceny Československa — letos poprvé závodu o mistrovství světa — velký sportovní úspěch.

KAREL NEUBERT,
předseda Jihomoravského KNV v Brně



Luigi TAVERI, Honda, mistr světa 125 ccm 1964



Phil READ, Yamaha, mistr světa 250 ccm 1964



Mike HAILWOOD, MV, mistr světa 500 ccm 1964



Jim REDMAN, Honda, mistr světa 350 ccm 1964

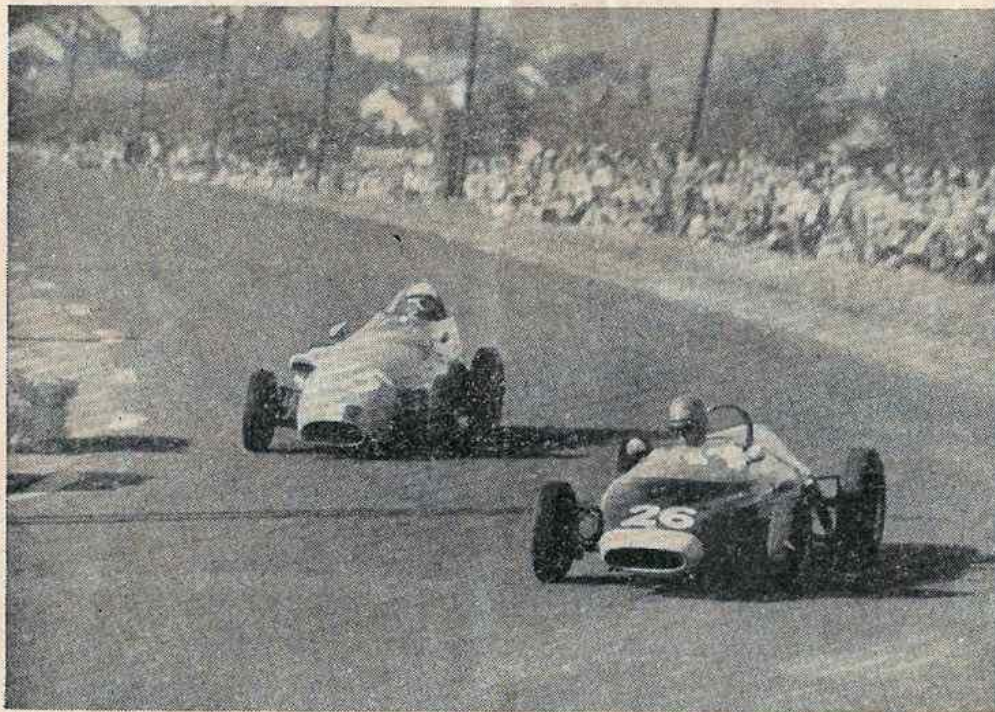
MOTORISTÉ V ČELE PLNĚNÍ ÚKOLŮ X. PLÉNA ÚV SVAZARMU

Na letošním lednovém zasedání vytyčila Komunistická strana Československa zásady nové soustavy řízení národního hospodářství a k jejich podpoře se obšírně zabývala i otázkami dalšího prohloubení vedoucí úlohy strany a společenských organizací, a proto i prací Svazarmu. Jednání potvrdilo především, že orientace naší branné organizace po II. sjezdu Svazarmu byla správná a umožnila nám dosáhnout v mnoha směrech branné činnosti takových výsledků, jakých si ústřední výbor KSC cení.

Naše práce je podložena dlouhodobým perspektivním plánem rozvoje Svazarmu, který v nezákladnějších otázkách neměníme. Nyní půjde především o to, abychom na základě objektivních požadavků současného rozvoje naší společnosti i potřeb zabezpečení její obrany rozšířili a zkvalitnili naši práci zejména na úseku přípravy kádrů pro ozbrojené síly, ještě více přimkli svoji činnost k potřebám armády a přispěli účinněji k přípravě obyvatelstva k obraně vlasti, k dosažení dalšího rozvoje veškeré zájmové činnosti k podpoře celostátních zájmů.

Abychom přispěli k odlehčení přeorganizovanosti života ve výrobních závodech, převádíme u nich naši činnost do měst, sídlišť a obcí. V našich obcích a městech rozvíjíme v technických směrech zvláště motoristickou činnost. Autoškoly a motoristické katedry Svazarmu vychovávají ročně tisíce řidičů. Stovky řidičů se zapojují do činnosti základních organizací Svazarmu. Někteří se zaměřují na soutěžení, terénní nebo silniční rychlostní závody. V našich automotoklubech vyrostlo již mnoho dobrých závodníků, kteří mají v zahraničí dobré jméno. Toto jméno si museli tvrdě za těžkých podmínek vybojovávat. Dnes dobré jezdce máme. U terénářů jsou to Vlastimil Válek, Pilař, Hřebeček, Krajčovič — u rychlostních silničních jistě Franta Šťastný, Gustav Havel a řada dalších. Přední naši silničáři změní své síly dnes, na prvním závodě mistrovství světa v silničním závodě motoristů provedeném v ČSSR — na upravené trati VCC. Jistě, že vydají všechny síly, hlavně jejich stroje že obstojí na dobrou v technicko-sportovním zápolení. To očekávají statisíce svazarmovských motoristů v automotoklubech. Dosažené výsledky, i když neočekáváme, že budou ve všech kubaturách v čele, budou podkladem pro další práci na úseku motoristického sportu, který jistě svým dílem přispívá ke zvyšování řidičského umění, k lepšímu zvládnutí techniky u široké masy řidičů a tím k dalšímu plnění usnesení X. pléna ÚV Svazarmu.

pplk. JAROSLAV KOLIAŠ,
předseda KV Svazarmu Brno



VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA — MISTROVSTVÍ SVĚTA FIM

Není lepší příležitosti k zalistování v historii dnešního Závodu družby národů, než první československý silniční závod motocyklů pro mistrovství světa, jehož budeme dnes svědky. Doba, po kterou se na této trati setkáváme střídavě s automobily a motocykly není ještě tak dlouhá, aby mezi námi již nebyli pamětníci. A tak je vlastně celá historie naší dnešní překrásné závodní trati stále živá.

Dnešní závod je však významným mezníkem nejen pro tuto trať, nejen pro Velkou cenu ČSSR, ale i pro celý náš motorový sport. Proto chceme alespoň připomenout ta tři velká období, která na dnešním závodu prožíváme.

VELKÁ CENA AUTOMOBILŮ

V dnešním prostoru startu a cíle byl před 35 lety odstartován mezinárodní závod automobilů. Byl to první veliký závod toho druhu u nás. Stal se také zakrátko závodem, na který se těšili nejen diváci, ale i jezdci z celé Evropy. Okruh 29,1 km dlouhý, mezi Brnem, Kohoutovicemi a Ostrovačicemi, stal se dějištěm každoročního utkání nejlepších automobilistů třicátých let. Značky Bugatti, Alfa Romeo, Auto-Union a Mercedes-Benz odvezly si vítězné trofeje ze šesti ročníků.

Živým symbolem a doslova personifikací automobilové rychlosti je u nás dodnes trojnásobný vítěz automobilové Velké ceny Československa z let 1931, 1932 a 1933 — Francouz Louis Chiron — dvakrát na Bugatti a jednou na Alfa Romeo. Když se před dvěma léty přijel opět znovu do Brna podívat, setkal se zde se stejnými ovacemi, jako tenkrát před 30 roky. Třebaže s ním tehdy dávno na této trati bojovali i ostatní rytíři volantů — Nuvolari, Borzachini, Varzi, Stuck, von Brauchitsch, Caracciola a jiní — zůstává Louis Chiron trvale živý v představě vítěze a ve spojení s historií Velké ceny Československa. To konečně potvrdil ještě v roce 1949, již na kratší trati, kdy zajel nejrychlejší kolo — plných šestnáct let po jeho posledním vítězství u nás.

Závodní automobily byly tedy úvodem i základem k dnes dosaženému cíli, mistrovství světa.

VELKÁ CENA MOTOCYKLŮ

Letos je tomu již 15 let, kdy jednu záříjovou neděli, v nepříjemném dešti, po mávnutí bílým praporkem podrážky dvaceti jezdců klouzaly na mokřém betonu při

roztlačování „půllitrů“ k vrcholnému závodu prvního ročníku motocyklové Velké ceny Československa. Od startu až pod bílo-černou šachovnicí vedl jezdecké pole před Holanďanem, Švýcary a Rakušany náš Antonín Vitvar. Do cíle dojel s náskokem plných šesti minut! A za rok nato své vítězství znovu a rozhodně opakoval, v obou případech na anglickém Nortonu. Ve třetím ročníku jej jezdecké pole uvítalo již na nové Jawě-OHC, na které také potřetí projel pod cílovou šachovnicí vítězně, tentokrát však s náskokem jen šesti desetin vteřiny před druhou Jawou-OHC s Gustavem Havlem.

To všechno je dnes již také historie, dokonce i tehdejší závodní trať je dnes již jen historickým stupínkem na cestě Velké ceny Československa do mistrovství světa FIM. A tak jako s automobilovou historií Velké ceny Československa je spjata postava Louise Chirona, tak s její historií motocyklovou je nerozlučným pojmem pro Velkou cenu ČSSR samu a pro představu vítěze i pro zosobnění motocyklové rychlosti, jméno Antonín Vitvar, třebaže se po něm na stupních vítězů vystřídali jezdci z Evropy i ze zámoří.

Čtrnáct ročníků motocyklové Velké ceny ČSSR od r. 1950 do r. 1963 na trati 17,8 km a v r. 1964 na trati 13,9 km dlouhé bylo pro naši motoristickou sportovní veřejnost seznámením téměř se všemi jezdci, kteří později sehráli významné úlohy v mistrovství světa FIM. Bylo také velkou školou všem našim jezdcům, kteří se zde setkávali s jezdeckou elitou. V této těžké sportovní a technické konkurenci s vysokou úrovní obstáli naši jezdci i stroje velmi dobře. Ze 159 prvních tří míst, která bylo možno v dosavadních 14 ročnících Velké ceny dosáhnout, obsadili naši jezdci plných 70, tedy téměř polovinu, což při účasti mnohých továrních jezdců zahraničních producentů je jistě úspěšné.

Motocyklová léta Velké ceny ČSSR 1950—1964 stala se tak organizační, technickou i sportovní základnou, ze které bylo dosaženo nejvyšší mety, jaké se trati i samotnému motocyklovému závodu může dostat.

MISTROVSTVÍ SVĚTA FIM

Letos již po sedmnácté od roku 1949 bojují nejlepší silniční motocyklisté všech kontinentů na nejlepších strojích a na nejtěžších tratích o titul mistra světa v jednotlivých obsahových třídách motocyklů sólo a na sidecarech. Mistrovství vypisuje a titul mistra světa uděluje mezinárodní motocyklová federace FIM. Nejtvrdší zkouška technické dokonalosti strojů je pevně spjata s nejvyšší zkouškou jezdeckého umění. Zápočet pro dosažení nejvyššího titulu dává každoročně větší počet tzv. klasických podniků, které s výjimkou anglické Tourist Trophy nesou název Velká cena. O tom, který ze závodů tento název ponese, rozhoduje domácí motocyklová federace, protože v každém státě může být pouze jedna Velká cena pro příslušnou motocyklovou

disciplínu. O tom, která z Velkých cen bude zařazena do mistrovství světa, rozhoduje kongres FIM.

Loňský podzimní kongres FIM, konaný u příležitosti 60. výročí založení této mezinárodní federace v Praze, zařadil Velkou cenu ČSSR 1965 jako devátý závod z celkového počtu třinácti do letošního mistrovství světa v silničních závodech motocyklů. Před naším dnešním závodem proběhly Velké ceny USA v Daytoně, NSR na Nürburgringu, Španělska v Barceloně, Francie v Rouenu, Holandska v Assenu, Belgie ve Spa, NDR na Sachsenringu a mezi nimi před Holandskem i anglická Tourist Trophy na ostrově Man. Za naši Velkou cenou jsou ještě Grand Prix Ulster v Belfastu, Velká cena Finska v Imatře, Velká cena národů na Monze v Itálii závěrem pak Velká cena Japonska na trati Suzuka.

Dnešní patnáctý ročník Velké ceny ČSSR otevírá tedy novou kapitolu československého motorového sportu, která je o to cennější, že ji zahajujeme v jubilejním roce 20. výročí osvobození naší republiky.

VLADIMÍR HAVRÁNEK

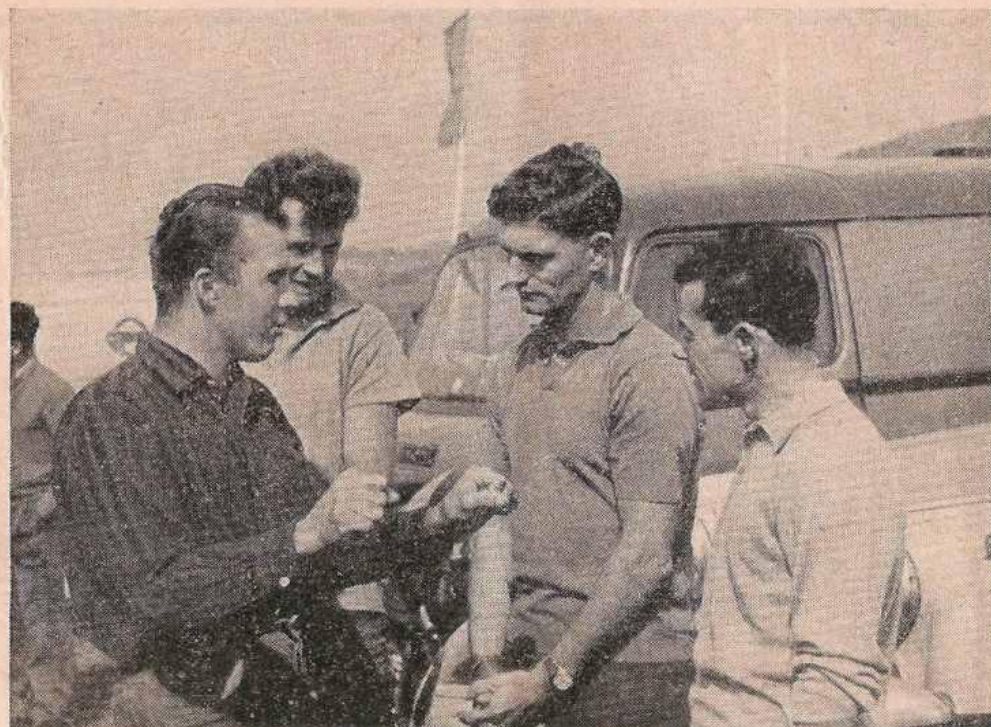
MISTROVSTVÍ AUTOMOBILŮ F-3 ZEMÍ SOCIALISTICKÉHO TÁBORA

Z popudu sovětských automobilistů bylo loňského roku poprvé vypsáno mistrovství zemí socialistického tábora v závodech automobilů formule III. Jeho základem je součet kvalifikačních bodů, získaných v klasifikaci 4 závodů v Polsku, Maďarsku, NDR a u nás. Závodu se mohou zúčastňovat jen jezdci, nominovaní svými národními motoristickými organizacemi, na vozech, které v plném rozsahu odpovídají formuli III.

Loňským vítězem je družstvo ADMV z Německé demokratické republiky, před družstvem polským, naším a maďarským.

I v letošním roce jsou do mistrovství přihlášena tato čtyři čtyřčlenná družstva, s nimiž ovšem jedou z každého státu ještě další jezdci. Z družstev jednotlivých států získávají body vždy dva nejlepší jezdci, za 1. místo 10, za druhé 8, za třetí 6 a dále 5, 4, 3, 2 a 1 bod. Zbývající místa v klasifikačním pořadí jsou již bez bodové hodnoty.

Sovětský svaz se mistrovství ani letos ještě nezúčastňuje. Vozy F III mají sice jeho jezdci již k dispozici, ale na mezinárodní pole hodlají vstoupit až v příštím roce.



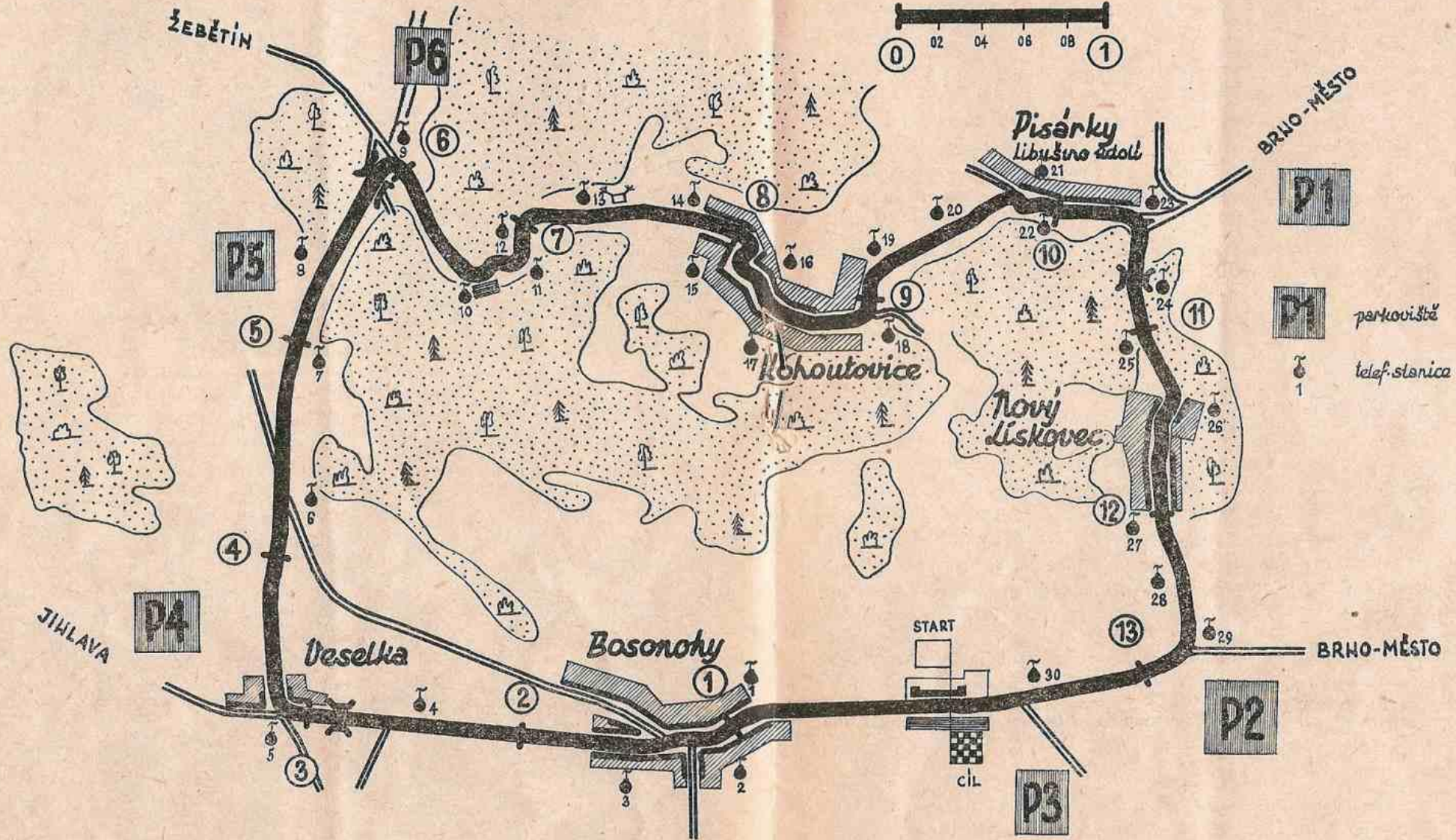
Thalhammer - Robinson - Redman - Taveri
v parkovišti závodu 1964



Rädlein - Bycskowski - Seifert
po vítězství F 3 roku 1964

VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA

13,940 KM



Průcha

STAVĚLI JSME SILNICI PRO MISTROVSTVÍ SVĚTA

Začalo to v minulém roce, kdy se ve sportovních motoristických kruzích Svazarmu zcela reálně hovořilo o možnosti zařazení tratě Velké ceny ČSSR do závodu o mistrovství světa. Celostátně propagační význam této možnosti se přenesl do ústředních orgánů, kde se současně řešily i problémy, jak splnit podmínky, které jsou kladeny na stávající silniční okruh v případě, že trať bude uznána do závodů o mistrovství světa.

Zatím co probíhala veškerá jednání, odbor dopravy Jihomoravského KNV ve spolupráci s Krajským investorským útvarem, Dopravoprojektem a národním podnikem Silnice organizoval a zajišťoval veškeré předpoklady k rychlému zahájení opravy těch úseků tratě, kde dosud nebyl asfaltový povrch vozovky. Dokončení veškerých úprav na vozovce a vodicích proužcích bylo nutné zajistit v termínu do 30. června. Termín byl stanoven s ohledem na požadavek FIM a požadovanou prověrku stavu prací, aby tak byly ověřeny předpoklady k dokončení stavby ke dni konání závodů. V době od 1. července do 20. července byly prováděny pouze dokončovací práce na krajnicích, bezpečnostním zařízení, svahování a osévání silničního tělesa, úprava stavebního apod.

Investor, projekce a dodavatel soustředili síly na zajištění veškerých podkladů a řádnou přípravu pro zvládnutí úkolů. Generální oprava silnic byla připravována tak, aby dokončená stavba odpovídala technicko-ekonomicko-dopravním parametrům kladeným na silniční síť z hlediska moderní silniční dopravy. Technicko-dokumentační příprava stavby sledovala především hledisko, aby dokončené dílo sloužilo rozvoji silniční sítě v dopravně exponované části města Brna. Vycházela ze zásady, že je nutno především upravit trať tak, aby měla jednotný a kvalitní povrch (asfaltový koberec hrubozrný), šířkové a směrové parametry shodné se silniční normou (vozovka 7 m, vodicí proužky z dlažby 2×0,50 m, zbývající část 2×1,50 m krajnice). Navržené parametry současně odpovídají požadavkům mezinárodních předpisů pro silniční tratě podle FIM a FIA. V tomto rozsahu bylo nutné přestavět cca 60 % silnic z celkové délky tratě.

Příprava stavby si vyžádala cca 4 měsíců, což umožnilo zahájení stavby v prosinci minulého roku. Pro vlastní stavbu bylo tedy k dispozici pouze 7 měsíců.

Orientačně a pro informaci je třeba si uvědomit, že během 160 pracovních dnů byly vykonány tyto hlavní objemy prací:

- těžení a násypy zemin v objemu 150 tis. m³,
- podkladní vrstvy štěrkovin v objemu 42 tis. m³,
- penetrační makadamy a povrchové živičné koberce v objemu 160 tis. m²,

- penetrační makadamy a povrchové živičné koberce v objemu 160 tis. m²,
- vodicí proužky z dlažby do betonu v objemu 13 tis. m².

Kromě těchto objemů byla vykonána i řada dalších náročných prací, které vznikly jako vyvolané investice a nepředvídané vícepráce zejména v průtahách obcemi.

Náročnost stavby spočívala i v organizačně výrobním zajištění subdodavatelských prací u specializovaných provozů, které zajišťovaly překládky dálkových, telefonních a elektrických kabelů a doprovodných zařízení, kanalizací, vodovodů apod. Dnes již není ani dost dobře možné obsáhnout ve slovech veškeré potíže, které při zajišťování realizace stavby se vyskytovaly a byly překonávány obětavostí všech pracovníků, kteří stavbu připravovali a zajišťovali.

Charakter stavby, její celkový rozsah a stavební náklad včetně fyzických objemů jednotlivých druhů prací si podle norem lhůt výstavby vyžaduje celkovou dobu trvání 22 měsíců. Stavba byla tedy prováděna v trojnásobně kratším termínu a je třeba ji nazývat rychlostavbou. Dosažení zkráceného termínu bylo umožněno maximálně možným soustředěním výrobních sil a prostředků dodavatelského podniku Silnice Brno za vydatné pomoci závodů z Jihlavy, Znojma i Brna a částečně i Uherského Hradiště. Iniciativa a obětavost pracovníků zúčastněných při realizaci stavby, která byla účelně podporována hmotnou zainteresovaností, zabezpečila dodržení požadovaného termínu. Silničáři tak opět dokázali, že i za nepříznivých podmínek dovedou pro společnost vykonat kus poctivé práce. Dnes ji můžete posoudit i vy.

Závěrem je třeba říci, že stavba ještě neskončila. Po závodech budou prováděny opravy krátkých úseků a zbývající práce menšího rozsahu tak, aby charakter celé tratě byl v celé délce jednotný.

Všichni ti, kdo stavěli trať, mají k vám — divákům dnešního závodu — jedinou prosbu: zachovejte nám přízeň zejména dnes, kdy je trať nově dokončena. Násypové svahy jsou čerstvě ohumusovány a zatravněny. Nechodte proto zbytečně po těchto svazích, znehodnocujete dílo, které stálo mnoho obětavosti a finančních prostředků. Současně i nezodpovědné přecházení vozovky v místech, kde nejsou přechody, škodí především závodníkům, ohrožujete jejich bezpečnost a škodíte těm, kteří jsou odpovědní za údržbu tratě. Hrubozrný koberec neumožňuje totiž rychlé odstranění případného nánosu bláta, prachu nebo jiných nečistot.

Silničáři doufají ve Vaši přízeň a ukázněnost.

Inž. JIŘÍ SVOBODA — inž. FRANTIŠEK TRANDA

INFORMATIVNÍ VÝTAH Z PROPOZIC VC ČSSR-MS

Již po patnácté se scházíme na trati Velké ceny ČSSR — našeho největšího motoristického podniku. Letos, v historii poprvé, budou jezdcům započítány body do pořadí o mistrovství světa. Pořadatelé připravili pro jezdce úplně novou trať s jednotným povrchem, aby byla zaručena jejich bezpečnost a aby diváci i návštěvníci byli svědky nových vítězství a dosažených rekordů.

Informujeme Vás, jak se závod pojede:

Závod o mistrovství světa motocyklů je vypsán pro třídu 125 ccm na 8 kol, tj. 111 528 m (černá tabulka, číslo bílé). Třída 250 ccm 9 kol, 125 469 m (zelená tabulka, číslo bílé). Třída do 350 ccm 11 kol, 153 351 m (modrá tabulka, číslo bílé). Třída do 500 ccm 13 kol, 181 233 m (žlutá tabulka, číslo černé).

Závodů se mohou zúčastnit jezdci, kteří se prokáží mezinárodní licencí FIM pro rok 1965, nebo licencí ÚAMK ČSSR I. výkonnostní třídy pro rok 1965 a byli k závodům nominováni.

Závod každé třídy končí dojetím prvního jezdce do cíle po absolvování předepsaného počtu kol. Ostatní jezdci dokončí jen započaté kolo. Vítězem třídy je jezdec, který ujel předepsanou trať v nejkratším čase. Klasifikováni s právem přiznání ceny budou ještě ti jezdci, kteří v závodě absolvují maximálně o dvě kola méně. Závod končí 10 minut po projetí vítěze. Jezdci, kteří projedou cílem později, nebudou klasifikováni. Jezdci, kteří se umístí do sedmého místa v každé obsahové třídě, obdrží peněžitou odměnu, kterou vyplatí pořadatel, a to: zahraničním jezdcům podle sjednaných náhrad a domácím jezdcům podle platných směrnic. Mimo peněžitou odměnu obdrží tito jezdci věcnou cenu, darovanou některým národním podnikem.

Mezinárodní závod automobilů F3 je součástí mistrovství zemí tábora míru. Je vypsán na 10 kol — 139,4 km. Klasifikováni budou jezdci, kteří ujedou o 1 kolo méně než vítěz. Vítězem je jezdec, který ujel předepsanou trať v nejkratším čase a jeho body jsou započítány do soutěže o nejlepšího jezdce zemí tábora míru. Závodů se mohou zúčastnit jezdci nominovaní svými národními motoristickými organizacemi. Přihlášené vozy musí v plném rozsahu odpovídat formuli 3.

Pro všechny závody platí zásada, že pomoci mechanika v rozsahu povoleném mezinárodními sportovními řádů FIM a FIA může být použito v průběhu závodu jen v depot u boxů, stejně jako i výměna náhradních dílů a součástí. Motor vozidla musí být přitom zastaven. Jakákoliv jiná pomoc, zejména mimo depot, je pokládána za pomoc cizí a trestá se vyloučením ze závodu. Každý jezdec je povinen ujet v tréninku nejméně 5 kol okruhu. K tréninku jsou vyhrazeny dva dny, v nichž má jezdec možnost si vyzkoušet svůj stroj a povinně ujet předepsaný počet kol. Trénink na otevřené trati mimo předepsanou dobu se trestá vyloučením ze závodu. Každý závod končí dojetím vítěze, ostatní jezdci budou v cíli zastaveni bez ohledu na počet ujetých kol.

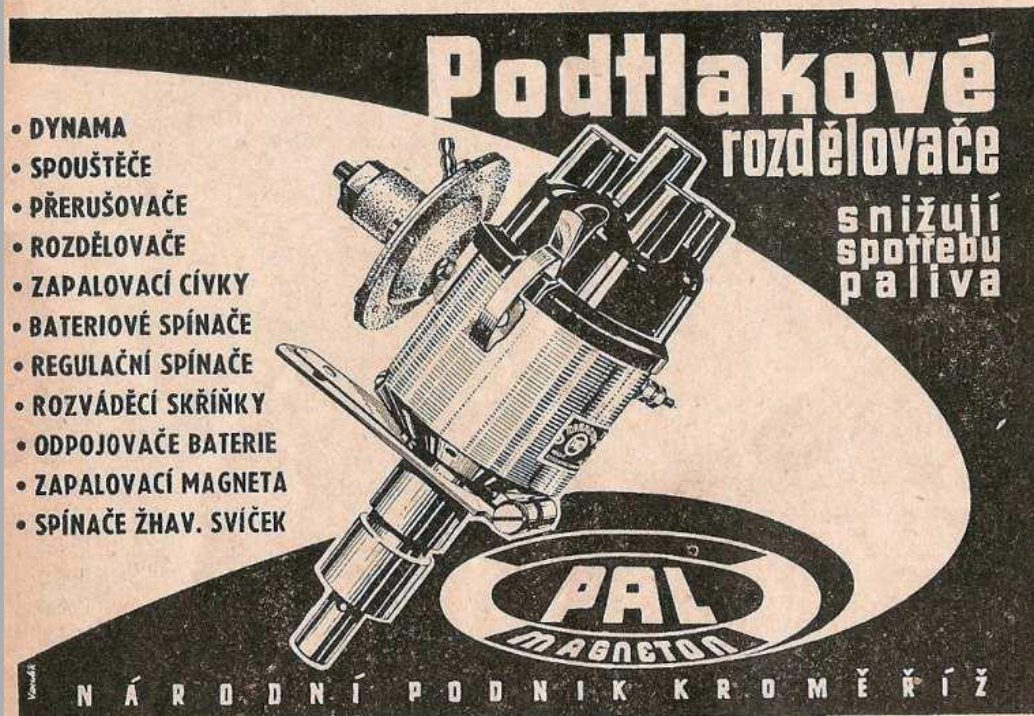
Výsledky, oznámené po ukončení závodu ihned přímo na závoděšti, jsou výsledky prozatímní. Oficiální výsledky budou vyhlášeny na večerním rozdělení cen.

MEZINÁRODNÍ SIGNALIZACE

Během tréninku a závodu bude použito této oficiální signalizace: v prostoru startu a cíle:

- bílý praporek — start
- červený praporek — zastavení celého závodu
- černý praporek s číslem — zastaví jezdec udaného čísla
- bílo-černá šachovnice — konec závodu, cíl
- zelený praporek se žlutým terčem — měřené kolo (jen v tréninku)
- žlutý praporek — nebezpečí na trati
- modrý praporek — nechat předjet
- žlutý praporek s červenými pruhy — olej na trati
- bílý praporek s červeným křížem — sanitní vůz na trati

JAROSLAV HOLČÁK, tajemník závodu



**Podtlakové
rozdělovače**

snižují
spotřebu
paliva

- DYNAMA
- SPOUŠTĚČE
- PŘERUŠOVAČE
- ROZDĚLOVAČE
- ZAPALOVACÍ CÍVKY
- BATERIOVÉ SPÍNAČE
- REGULAČNÍ SPÍNAČE
- ROZVÁDĚCÍ SKŘÍNKY
- ODPOJOVAČE BATERIE
- ZAPALOVACÍ MAGNETA
- SPÍNAČE ŽHAV. SVÍČEK

**PAL
MAGNETON**

N Á R O D N Í P O D N I K K R O M Ě Ř Í Ž

POKYNY PRO DIVÁKY:

Závodů přihlížíte na vlastní nebezpečí, respektujte proto všechna bezpečnostní opatření a dbejte pokynů pořadatelů i příslušníků VB.

Místo pro obecnostvo je od závodní dráhy odděleno lanovým hrazením. Nestrhávejte ani jinak nepoškozujte lanovou uzávěru nebo jiné zařízení kolem závodní trati.

Úseky opatřené nápisem „ZAKÁZANÝ ÚSEK“ jsou pro diváky nepřístupné; respektujte toto opatření, má na mysli především vaši bezpečnost.

Vstupenky kupujte bez vyzvání od pověřených prodavačů. Odmítejte vstupenky z druhé ruky. Koupěnou vstupenku noste viditelně. Na místa, vyhrazená k sezení, musíte mít příslušnou vstupenku.

K přechodům na druhou stranu závodní trati využívejte jen zřízených přechodů a podchodů. Nepřecházejte ani nepřebíhejte závodní dráhu, zejména ne v průběhu závodů.

Neznečišťujte závodní dráhu ani své blízké okolí odhazováním odpadků nebo nánosem bláta z polí a lesů. Ohrožujete tím bezpečnost závodníků i svoji.

Nepoškozujte lesní a polní kultury; rozdělávání ohňů v lese je přísně zakázáno; ke stanevání použijte jen mít k tomu určených; ve stanovém táboře zachovávejte všechna pořádková a protipožární opatření.

Důsledně dodržujte zásadu, že závodní dráha je vyhrazena závodníkům od jejího uzavření před závodem až po její otevření po závodě.

Za děti, které jste na závodě přivedli, nesete plnou odpovědnost.

TABULKA PRŮMĚRNÝCH RYCHLOSTÍ

čas průjezdu 1 kola v minutách			průměrná hodinová rychlost
5,00	167,3	6,05	137,4
5,05	164,6	6,10	135,4
5,10	161,9	6,15	134,4
5,15	160,3	6,20	131,0
5,20	156,8	6,25	130,4
5,25	154,0	6,30	129,5
5,30	153,4	6,45	124,5
5,35	149,8	7,00	119,5
5,40	147,6	7,30	112,0
5,45	145,4	8,00	104,6
5,50	143,4	8,30	98,8
5,55	141,4	9,00	92,9
6,00	139,4	10,00	83,6



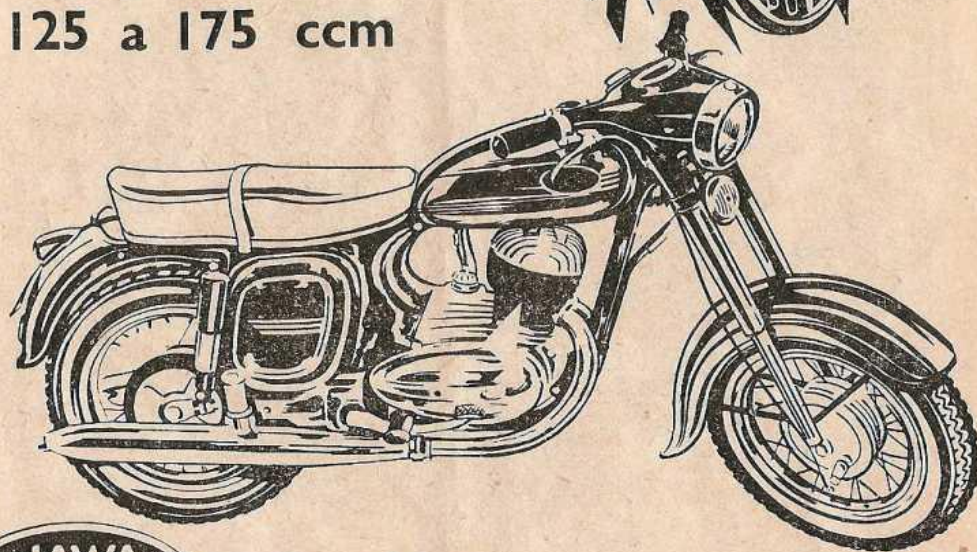
**SPORTOVNÍ OBLEČENÍ
Z PLASTICKÝCH HMOT**
FATRA, N. P., NAPA JEDLA

ČS. MOTOCYKLY

V ČELE SVĚTOVÝCH ZNAČEK



125 a 175 ccm



250 a 350 ccm

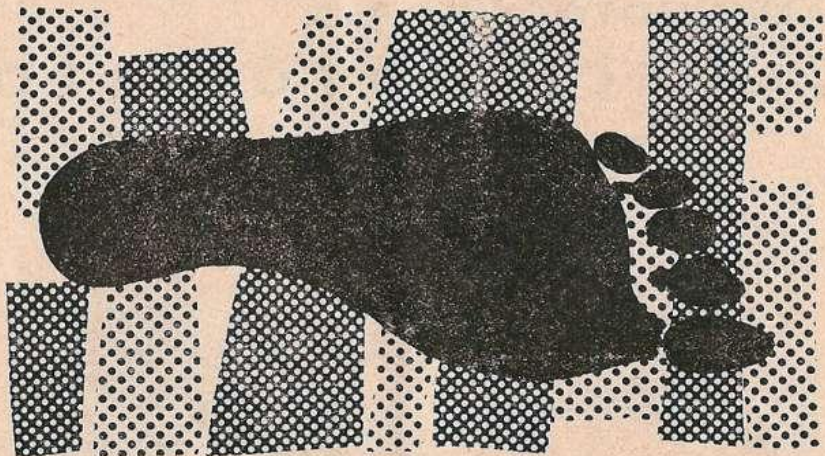
V PRODEJNÁCH *Mototechna*

JAWA 05 ŠPORT
IDEÁLNÝ MOTOCYKEL PRE
MLADÝCH MOTORISTOV



POVÁŽSKÉ STROJÁRNE
N. P., POVÁŽSKÁ BYSTRICA

NOHY VÁM OŠETŘÍ PEDIKÉŘI



DŮM OBUVI MORAVANKA - BRNO, ČESKÁ 4

Před finanční ztrátou
při nehodách uchrání Vás

**SDRUŽENÉ POJIŠTĚNÍ
MOTOROVÝCH VOZIDEL**

Podrobné informace podají naši pracovníci
a důvěrníci

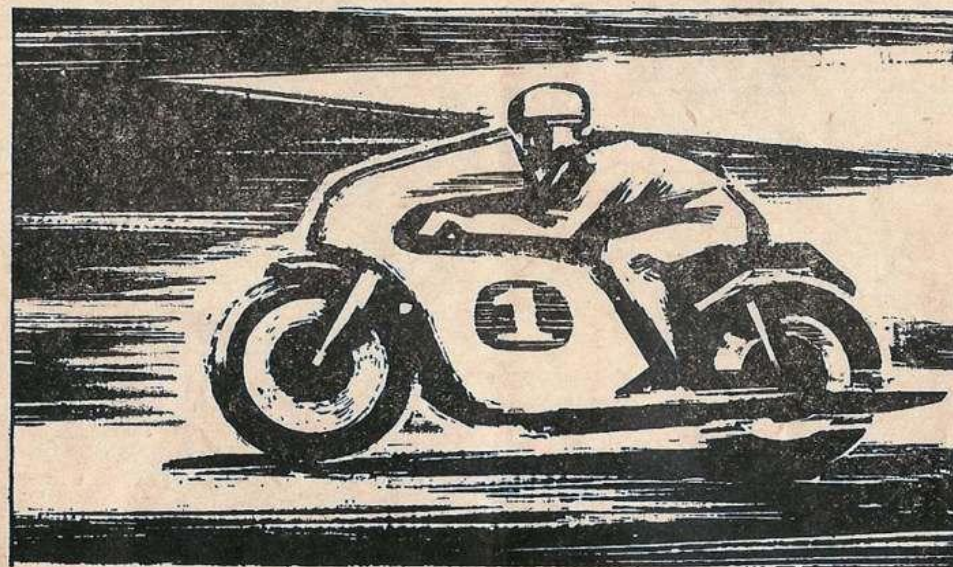
★

S T A T N Í P O J I Š Ť O V N A



**V DOKONALÝCH STROJÍCH
DOKONALÁ A SPOLEHLIVÁ
VALIVÁ LOŽISKA**

ČESKOSLOVENSKÉ VÝROBY



ODBYT VALIVÝCH LOŽISEK

STŘEDNÍ NÁKLADNÍ AUTOMOBILY
SDRUŽENÍ NÁRODNÍCH PODNIKŮ PRAHA

AUTOMOBILY

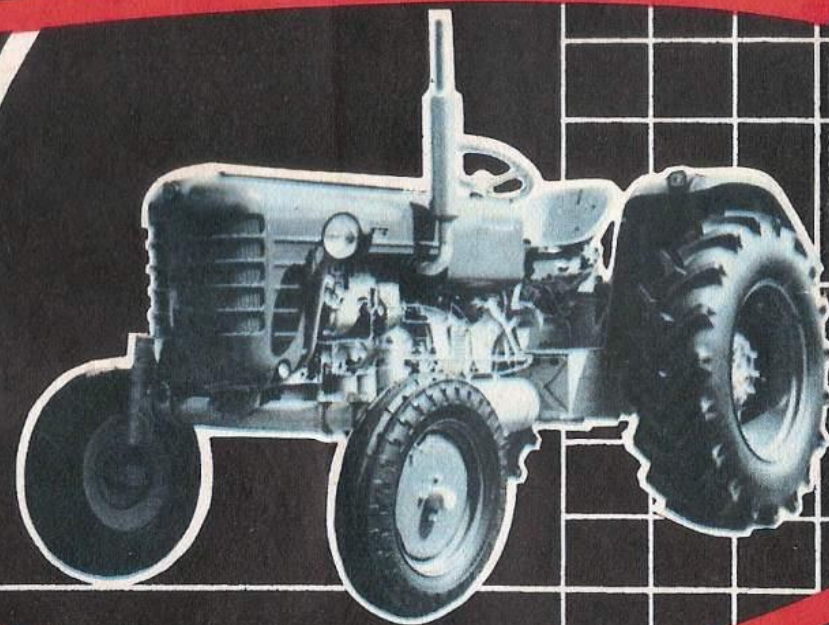
PRAGA — ŠKODA



NA SILNICÍCH

VŠECH SVĚTADÍLŮ

Zetor



BRNO



s úsměvem

JEZDÍ KAŽDÝ
MAJITEL
MOTOCYKLU
JAWA



JAWA

NÁRODNÍ PODNIK
TÝNEC N./SÁZAVOU

VELKÁ CENA ČSSR 1965

MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ

*

MISTROVSTVÍ AUTOMOBILŮ F3 ZEMÍ SOCIALISTICKÉHO TÁBORA

STARTOVNÍ LISTINA

25. ČERVENCE 1965

*

AUTOMOTOKLUB BRNO

Startovní listina je vydána jako příloha k oficiálnímu programu,
jehož je součástí

MEZINÁRODNÍ ZÁVOD MOTOCYKLŮ MS — do 125 ccm

St. č.	Jezdec, země, stroj	St. č.	Jezdec, země, stroj
X	Taveri Luigi, Švýcarsko, Honda	17	Enderlein Klaus, NDR, MZ
2	Anderson Hugh, Nový Zéland, Suzuki	18	Vincent Chris, Anglie, Honda
3	Perris Frank, Anglie, Suzuki	19	Hejmala Josef, ČSSR, ČZ-OHC
4	Woodman Derek, Anglie, MZ	20	Lenz Eddie, Rakousko, Honda
5	Bryans Ralph, Anglie, Honda	21	Rosner Heinz, NDR, MZ
6	Boček František, ČSSR, ČZ-OHC	22	Parus Václav, ČSSR, ČZ-OHC
7	Thomas Richard, NSR, Honda	23	Bischoff Hartmut, NDR, MZ
8	Smith Barry, Anglie, Bultaco	24	Leitert Joachim, NDR, MZ
9	Staša Bohumil, ČSSR, ČZ-OHC	25	Reis János, Maďarsko, MZ
10	Moloy Ginger, Nový Zéland, Bultaco	26	Burton Mike, Anglie, Honda
11	Szábó László, Maďarsko, MZ	27	Smyth Smiler, Anglie, Bultaco
12	Mankiewicz Ryszard, Polsko, MZ	28	Scheinmann Walter, NSR,
13	Magnus Manfred, Rakousko, Honda	29	Weiss Peter, NDR, MZ
14	Visenzi Giuseppe, Itálie, Honda	30	Katajama Yoshimi, Japonsko, Yamaha
15	Krumpholz Dieter, NDR, MZ	31	Generalov Vladimir, SSSR, Voschod
16	Bojer Karel, ČSSR, ČZ-OHC	32	
34	COULTER IRL - BULTACO	37	SAUTER CH LUBE
35	RENTSCH DDR MZ	38	STEVENHOVED BR MZ
36	ZIPEK CS ČZ-OHC	39	PONJEVIC YU HONDA

MOTOCYKLY — 125 ccm — 8 kol = 11,5 km

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	2	3	21	4	15	24	17	35	6	9	29	36	14	11	5
2			4	21	24	29	6	9	25	14	17	5	19	16	11
3					24			9	25		19	11	16	5	13
4								35	9		16		19	13	5
5									35	9			19	13	10
6								35	6	9			13	19	10
7	↓	↓	↓	↓	↓	↓	35	6	14	9	↓	↓	13	19	10
8	3	4	21	24	35	6	29	14	11	16	13	19	10		

7,38

MEZINÁRODNÍ ZÁVOD MOTOCYKLŮ MS — do 250 ccm

St. č.	Jezdec, země, stroj	St. č.	Jezdec, země, stroj
1	Read Phil, Anglie, Yamaha	28	Masatane Seki, Japonsko, Yamaha
2	Redman Jim, Rhodésie, Honda	23	Novotný Jan, ČSSR, Jawa
3	Provini Tarquinio, Itálie, Benelli	24	Masayoshi Uchiyama, Japonsko, Yamaha
4	Duff Mike, Kanada, Yamaha	25	Bischoff Hartmut, NDR, MZ
5	Anderson Hugh, Nový Zéland, Suzuki	26	Vincent Chris, Anglie, Honda
6	Pagani Alberto, Itálie, Aermacchi	27	Robinson Roy, Austrálie, Greeves
7	Enderlein Klaus, NDR, MZ	28	Burton Mike, Anglie, Greeves
8	Šťastný František, ČSSR, Jawa ČZ-OHC	29	Smyth Smiler, Anglie, Bultaco
9	Ahearn Jack, Anglie, Suzuki	30	Stružka Miroslav, ČSSR, Jawa
10	Woodman Derek, Anglie, MZ	31	Robinson Ron, Anglie, Greeves
11	Kročka František, ČSSR, ČZ	32	Beer Günter, NSR, Honda
12	Beale Bruce, Rhodésie, Honda	33	Pasolini Renzo, Itálie, Aermacchi
13	Burne Ian, Jižní Afrika, Yamaha	34	Visenzi Giuseppe, Itálie, Aermacchi
14	Perris Frank, Anglie, Suzuki	35	Leitert Joachim, NDR, MZ
15	Milani Gilberto, Itálie, Aermacchi	36	Smith Barry, Anglie, Bultaco
16	Rosner Heinz, NDR, MZ	37	Somers John, Irsko, Cotton
17	Srna František, ČSSR, Jawa	38	Thomas Richard, NSR, Aermacchi
18	Tanaka Minoru, Japonsko, Yamaha	39	Weiss Peter, NDR, MZ
19	Moloy Ginger, Nový Zéland, Bultaco	40	Generalov Vladimir, SSSR, Voschod
20	Krumpholz Dieter, NDR, MZ	41	JENSEN DK HONDA
21	Šťastný František, ČSSR, Jawa	42	COULTER IRL BULTACO
45	LOHMANN D LOHMANN ADLER	43	LEENHEER NL AERMACCHI
		44	PAUCHONT CH

MOTOCYKLY — 250 ccm — 9 kol — 125,5 km

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	2	4	1	16	10	8	32	6	34	19	42	11	30	38	23
2	2	4		16	10			34	6		11	42	30	38	
3	4	2		10	16			6	34		11	42	38	30	
4	2	4	↓							11	42	38	23	19	44
5	1		2					↓	↓					44	41
6								34	6					44	25
7	↓	↓												25	41
8	4	1						↓	↓	↓	↓	↓	↓		
9	1	4	↓	↓	↓	↓	↓								

MEZINÁRODNÍ ZÁVOD MOTOCYKLŮ MS — do 350 ccm

St. č.	Jezdec, země, stroj	St. č.	Jezdec, země, stroj
1	Redman Jim, Rhodésie, Honda	22	Young Lewis, Anglie, AJS
2	Hailwood Mike, Anglie, MV Agusta	23	Špak Miroslav, ČSSR, Jawa
3	Provine Tarquinio, Itálie, Benelli	24	Somers John, Irsko, Norton
4	Ahearn Jack, Anglie, Norton	25	Conn Chris, Anglie, Norton
5	Hinton Eric, Austrálie, Norton	26	Andersson Billy, Švédsko, AJS
6	Šťastný František, ČSSR, Jawa	27	Kurucz György, Maďarsko, Norton
7	Woodman Derek, Anglie, MZ	28	Hennek Jan, Polsko, Norton
8	Beale Bruce, Rhodésie, Honda	29	Weiss Ernst, Švýcarsko, Norton
9	Havel Gustav, ČSSR, Jawa	30	Robinson Ron, Austrálie, Norton
10	Driver Paddy, Jižní Afrika, AJS	31	Lee Derek, Anglie, AJS
11	Boček František, ČSSR, ČZ-OHC	32	Burne Ian, Jižní Afrika, AJS
12	Pagani Alberto, Itálie, Aermacchi	33	Klátíl Stanislav, ČSSR, Jawa
13	Milani Gilberto, Itálie, Aermacchi	34	Grassetti Silvio, Itálie, Bianchi
14	Findlay Jack, Francie, AJS	35	Dumphy J., Anglie, Norton
15	Srna František, ČSSR, Jawa	36	Czerkutti László, Maďarsko, Norton
16	Shorey Dan, Anglie, Norton	37	Slaviček Pavel, ČSSR, Jawa
17	Pasolini Renzo, Itálie, Aermacchi	38	Sevostjanov Nikolaj, SSSR, Voschod
18	Lenz Eddie, Rakousko, AJS	39	Kijsa Edvin, SSSR, Voschod
19	Agostini Giacomo, Itálie, MV Agusta	40	Pylajev Viktor, SSSR, Voschod
20	Visenzi Giuseppe, Itálie, Aermacchi	41	Randla Jurij, SSSR, Voschod
21	Stevens Fred, Anglie, AJS	42	Ivanov Boris, SSSR, Voschod
47	DODDS NZ NORTON	43	THALHAMER A JAWA
48	HLAVAC CS - EZ-OHC	46	JENSEN DK HONDA

MOTOCYKLY — 350 ccm — 11 kol = 153,4 km

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	19	2	38	7	13	11	9	6	17	10	15	39	45	16
2		↓	↓		↓	9	11	13	6	17	10	15	39	16	24
3		↓	↓		↓	9	17	13	10	39	6	16	14	21	5
4		2	7		17	13	10	14	16	21	5	33	22	31	45
5		2	7	↓		13	10	16	14	21	33	21	45	28	5
6		7	38	13		10	16	14	21	33	21	6	28	49	30
7					14		21	33	6	31	28	49	23	50	
8					↓	↓	↓	33	6			↓	↓	↓	
9					↓	↓	↓	6	33			↓	↓	↓	
10	↓	↓	↓	↓		16	14	6	21	33	↓	↓	23		
11	↓	↓	↓	↓											

MEZINÁRODNÍ ZÁVOD MOTOCYKLŮ MS — do 500 ccm

St. č.	Jezdec, země, stroj	St. č.	Jezdec, země, stroj
1	Hailwood Mike, Anglie, MV Agusta	16	Andersson Billy, Švédsko, AJS
2	Agostini Giacomo, Itálie, MV Agusta	17	Kurucz György, Maďarsko, Norton
3	Findlay Jack, Anglie, Matchless	18	Hennek Jan, Polsko, Norton
4	Ahearn Jack, Anglie, Norton	19	Conn Chris, Anglie, Norton
5	Šťastný František, ČSSR, Jawa	20	Weiss Ernst, Švýcarsko, Norton
6	Hinton Eric, Austrálie, Norton	21	Robinson Ron, Austrálie, Matchless
7	Driver Paddy, Jižní Afrika, Matchless	22	Burne Ian, Jižní Afrika, Norton
8	Somers John, Irsko, Norton	23	Dumphy J., Anglie, Norton
9	Shorey Dan, Anglie, Norton	24	Lee Derek, Anglie, Matchless
10	Lenz Eddie, Rakousko, Norton	25	Czerkutti László, Maďarsko, Norton
11	Scheimann Walter, NSR, Norton	26	Allner Hartmut, NSR, BMW-RS
12	Stevens Fred, Anglie, Matchless	27	Sevostjanov Nikolaj, SSSR, Voschod
13	Robinson Roy, Anglie, Norton	28	Kijsa Edvin, SSSR, Voschod
14	Havel Gustav, ČSSR, Jawa	29	Pylajev Viktor, SSSR, Voschod
15	Young Lewis, Anglie, Matchless	30	THALHAMER A NORTON
31	HAWTHORNE GB - NORTON	31	DODDS NZ NORTON
32		32	CHALUPNIK CS JAWA

MOTOCYKLY — 500 ccm — 13 kol = 181,2 km

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	2	7	4	12	14	30	10	15	9	24	22	17	5	3
2								9	3	15	5	10	22	17	24
3								5	9	3	10	15	22	13	24
4						↓	↓	5	9	3	22	10	13	24	17
5						30	5	9	10	22	3	13	24	14	17
6									3	↓	10	↓	↓	17	20
7									10	↓	3	↓	↓	20	30
8			↓	↓		↓	↓	↓	10	3	22	24	13	↓	31
9			4	7		9	↓	30	3	22	10	24	13	↓	18
10						5	9				10	13	24	↓	18
11											13	24	20	18	10
12											13	24	20	18	
13	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓					

MISTROVSTVÍ ZST AUTOMOBILŮ F 3

St. č.	Jezdec, země, stroj	St. č.	Jezdec, země, stroj
1	Melkus Heinz, NDR, Melkus	16	Gbelec Alois, ČSSR, Wartburg
2	Lehmann Willy, NDR	17	Šusta Oldřich, ČSSR, Ford
3	Seifert Siegfried, NDR, SEG	18	Brázda Josef, ČSSR, Wartburg
4	Leitert Siegfried, NDR	19	Gajdoš Jiří, ČSSR, Delfin
5	Findeisen Peter, NDR	20	Chelík Stanislav, ČSSR, Wartburg
6	Rödiger Hans, NDR	21	Nevole Antonín, ČSSR, Wartburg
7	Rädlein Frieder, NDR, Melkus	22	Havlík Vladislav, ČSSR, Wartburg
8	Jankowski Jerzy, Polsko	23	Kutra Vladimír, ČSSR, Škoda
9	Szulczewski Wladyslaw, Polsko	24	Bobek Václav, ČSSR, Škoda
10	Kielbania Józef, Polsko	25	
11	Timoszek Grzegorz, Polsko	26	
12	Bielak Longin, Polsko	27	
13		28	
14	Hubáček Vladimír, ČSSR, Melkus	29	
15	Valenta Vladimír, ČSSR, Mustang	30	

AUTOMOBILY — 10 kol = 139,4 km

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

OBUV A KOŽENOU GALANTERII DOBRĚ NAKOUPÍTE

L *ulus*



**DŮM OBUVI
MORAVANKA**



RUDY ŘÍZEN
NÁRODNÍ PODNIK
GOTTWALDOV