



**AUTODROM
MOST** CZECH REPUBLIC

**28
YRS** ALPE
ADRIA
2009

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR
MOTOCYKLŮ

PROGRAM

11. – 12.07.2009

Autodrom Most

125 Sp | 125 GP + 250 ccm 4stroke | SSp 600 | SSt 600 |
SSt 1000 | SBK | volná do 600 ccm | volná nad 600 ccm



www.autodrom-most.cz

www.czechtruckprix.cz

www.autodrom-most.cz

„Dali jste mi možnost vyzkoušet si kritické situace v praxi. Vždy jsem byl k autu a provozu na našich silnicích pokorný a i přesto jsem zjistil, že musím být ještě více. Osobně tvrdím, že auto je zbraň a tak je potřeba se k němu chovat.“

Vratislav Eliáš

„Stejně jako možná řada jiných účastníků, jsem k Vám odjížděl s pocitem ztraceného dne, ale musím konstatovat, že školení bylo provedeno na vysoké profesionální úrovni a jsem přesvědčen, že ten den měl smysl.“

Ing. Josef Kovářik

„Chtěl bych Vám poděkovat za profesionální přístup a příjemně strávené školení, které mi dalo nejednu užitečnou radu.“

Lukáš Pojer

ODPOČET BODŮ

POŘADÁME ŠKOLENÍ BEZPEČNÉ JÍZDY
S NÁSLEDNÝM ODPOČTEM BODŮ

k těmto školením se vztahují
sezónní slevy
ve výši 40%

v období

červenec – srpen
cena pouze 5.000 Kč

(standardní cena 8.330 Kč)

dále pořádáme

- * kurzy bezpečné jízdy * kurzy defenzivní jízdy * referentská školení
- * personální řidičské audity * kurzy pro řidiče off road vozů
- * kurzy pro řidiče nákladních automobilů * kurzy pro řidiče motocyklů
- * firemní a klientské dny

WWW.POLYGON-MOST.CZ
WWW.ODPOCETBODU.CZ

tel: +420 476 449 976,

fax: +420 476 449 977,

e-mail: polygon@autodrom-most.cz



ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

HARMONOGRAM

Time Table

ČTVRTEK - THURSDAY 09.07.2009					
09:00 - 14:00	Administrativní a technické přejímky Volna / Administrative checks and scrutineering Czech Open				
9:00 - 9:30	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
9:35 - 10:05	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
10:10 - 10:40	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
10:45 - 11:15	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
11:20 - 11:50	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
11:55 - 12:25	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
12:30 - 13:00	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
13:05 - 13:35	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy Volna/only for class Volna		
13:35 - 14:40	65	PŘESTÁVKA - BREAK			
14:40 - 15:10	30	P ČR volná 250 - 600cc	1. kval. trénink - 1st qual. Practice P ČR volná 250 - 600cc		
15:20 - 15:50	30	P ČR volná přes 600cc	1. kval. trénink - 1st qual. Practice P ČR volná přes 600cc		
15:50 - 16:30	40	PŘESTÁVKA - BREAK			
16:30 - 17:00	30	P ČR volná 250 - 600cc	2. kval. trénink - 2nd qual. Practice P ČR volná 250 - 600cc		
17:10 - 17:40	30	P ČR volná přes 600cc	2. kval. trénink - 2nd qual. Practice P ČR volná přes 600cc		
PÁTEK - FRIDAY 10.07.2009					
09:00 - 19:00	Administrativní a technické přejímky tříd AA / Administrative checks and scrutineering AA classes				
9:00 - 9:30	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes		
9:35 - 10:05	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes 125cc		
10:10 - 10:40	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes ≤ 600cc		
10:45 - 11:15	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes > 600cc		
11:20 - 11:50	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes 125cc		
11:55 - 12:25	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes ≤ 600cc		
12:30 - 13:00	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes > 600cc		
13:00 - 13:40	40	PŘESTÁVKA - BREAK			
13:40 - 13:50	10	P ČR volná 250 - 600cc	warm up		
13:55 - 14:05	10	P ČR volná přes 600cc	warm up		
14:10 - 14:40	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes 125cc		
14:45 - 15:15	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes ≤ 600cc		
15:20 - 15:50	30	Supplementary practices/Testovací jízdy	jen pro třídy AA/only for AA classes > 600cc		
riders come on the track					
16:05 - 16:20	40	P ČR volná 250 - 600cc	závod - race	10 kol - laps	
17:00 - 17:15	40	P ČR volná přes 600cc	závod - race	10 kol - laps	
18:00		Briefing for new riders			
SOBOTA - SATURDAY 11.07.2009					
08:00 - 17:40	Administrativní a technické přejímky tříd AA / Administrative checks and scrutineering AA classes				
9:00 - 9:30	30	AA 125cc SP	1. kval. trénink - 1st qual. practice		
9:40 - 10:10	30	AA 125cc GP + 250cc 4stroke	1. kval. trénink - 1st qual. practice		
10:20 - 10:50	30	AA Stocksport 600	1. kval. trénink - 1st qual. practice		
11:00 - 11:30	30	AA Stocksport 1000	1. kval. trénink - 1st qual. practice		
11:40 - 12:10	30	AA Supersport	1. kval. trénink - 1st qual. practice		
12:20 - 12:50	30	AA Superbike	1. kval. trénink - 1st qual. practice		
12:50 - 13:50	60	PŘESTÁVKA - BREAK			
13:50 - 14:20	30	AA 125cc SP	2. kval. trénink - 2nd qual. practice		
14:30 - 15:00	30	AA 125cc GP + 250cc 4stroke	2. kval. trénink - 2nd qual. practice		
15:10 - 15:40	30	AA Stocksport 600	2. kval. trénink - 2nd qual. practice		
15:50 - 16:20	30	AA Stocksport 1000	2. kval. trénink - 2nd qual. practice		
16:30 - 17:00	30	AA Supersport	2. kval. trénink - 2nd qual. practice		
17:10 - 17:40	30	AA Superbike	2. kval. trénink - 2nd qual. practice		
NEDELE - SUNDAY 12.07.2009					
9:00 - 9:10	10	AA 125cc SP	warm - up		
9:20 - 9:30	10	AA 125cc GP + 250cc 4stroke	warm - up		
9:40 - 9:50	10	AA Stocksport 600	warm - up		
10:00 - 10:10	10	AA Stocksport 1000	warm - up		
10:20 - 10:30	10	AA Supersport	warm - up		
10:40 - 10:50	10	AA Superbike	warm - up		
10:50 - 11:50	60	PŘESTÁVKA - BREAK			
riders come on the track					
11:50 - 12:05	30	AA 125cc SP	závod - race	9 kol - laps	
12:25 - 12:50	30	AA 125cc GP + 250cc 4stroke	závod - race	10 kol - laps	
13:20 - 13:35	45	AA Stocksport 600	závod - race	12 kol - laps	
14:20 - 14:35	45	AA Stocksport 1000	závod - race	12 kol - laps	
15:20 - 15:35	45	AA Supersport	závod - race	12 kol - laps	
16:20 - 16:35	45	AA Superbike	závod - race	13 kol - laps	

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

CO JE UEM ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP?

Samostatný motocyklový šampionát, který se letos jede už po dvacáté osmé. Zpočátku se jel jen jako pohárový seriál, ale se stoupajícím množstvím startujících jezdců, s účastí skutečně motocyklové elity a tedy i stále vyšší prestiží, došlo k jeho oficiálnímu přesunu do kategorie mistrovských podniků pod záštitou Evropské motocyklové unie UEM.

Neúčastní se jej jezdci pouze z jižní Evropy, z alpsko adriatických zemí, jak by se mohlo zdát podle názvu, nýbrž z celého starého kontinentu a značka Alpe Adria jich dnes láká dokonce mnohem víc, než oficiální Mistrovství Evropy. V sezóně se jede celkem jedenáct podniků. Mostecký je letos sedmý v pořadí.



Starty v rámci závodních víkendů UEM Alpe Adria Championship jsou přihlášeným jezdčům započítávány zároveň jako starty v jejich republikových šampionátech. Součástí mosteckého podniku je tak i Mezinárodní mistrovství České republiky silničních motocyklů ve třídách 125ccm GP + 125 ccm Sportproduction, Superbike, Supersport, Superstock 600 a Superstock 1000. Spolu se třídou 125 ccm GP budou startovat také čtyřtácky o objemu do 250 ccm.

Součástí mosteckého podniku budou také kvalifikace a závody Přeboru ČR ve dvou volných třídách do 600 ccm a nad tuto objemovou hranici. Ty se odehrají už ve čtvrtek a v pátek a stanou se důstojnou předehrou samotného víkendu evropské motorkářské elity. Vzhledem k počtu přihlášených jezdců se dá mluvit o tom, že Autodrom Most tentokrát hostí skutečně stovky závodníků a půjde bez nadsázky o velký svátek jednotlivých závodních speciálů.

JAKÉ STROJE V MOSTĚ DIVÁCI UVIDÍ?

V rámci UEM Alpe Adria Championship 2009 se v Mostě pojedou závody v celkem devíti kategoriích. U motocyklů pro silniční závody neparují tak velké technické rozdíly mezi závodními a sériovým provedením jako u automobilů. Je logické, že limitujícím faktorem je vždy agregát a jeho vyladění. Technický reglement pro jednotlivé třídy vždy přesně specifikuje miru využití elektronických optimalizačních systémů, jako jsou řídicí jednotky. Závodní silniční motocykly jsou zpravidla vybaveny šestistupňovými převodovkami. Podvozkové systémy, tedy tlumiče a pružiny jsou podřízeny vždy co nejlepším výkonům, přičemž i zde jsou předepsány přesně specifikované technické limity, stejně jako u brzdových komponent. Samostatnou kapitolou jsou pneumatiky, jejichž rozměry a dezén jsou opět podřízeny přísnému předpisu. Technické řády dále přesně specifikují co všechno lze u kterých kubatur a kategoriích z motocyklu demontovat za účelem snížení jeho celkové hmotnosti, na druhé straně důležitým parametrem je pak limit minimální předepsané hmotnosti stroje bez provozních náplní. Ten se pochopitelně zase různí podle vypsání kategorií.

V krátkosti lze motocykly rozdělit podle kubatur takto:

125 ccm

V nejnižší objemové třídě se jedou dvě kategorie. Sportproduction a Grand Prix se jedou jako samostatné závody. Technické rozdíly mezi stroji jsou dány především minimální povolenou hmotností bez jezdce a provozních náplní. V kategorii Sportproduction je limitem 110 kg, u strojů pro třídu GP je to pouhých 70 kg. Je logické, že úpravy ve třídě Sportproduction jsou minimální, zatímco u GP je jejich míra mnohem vyšší. Dále je také zajímavý věkový limit, který je stanoven pro třídu Sportproduction na 12 a u GP na 13 let.

600 ccm Supersport

Klasické čtyřtácky s omezením do 600 ccm v případě čtyřválců a do 750 ccm u dvouválců. Minimální hmotnost zde činí 162 kg u čtyřválců a 170 kg u dvouválců. Míra povolených závodních úprav a vylepšení je zde mnohem vyšší, než u následujících dvou kategorií Superstock. Věkový limit jezdce je 15 let.



ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

600 ccm Superstock

Čtyřtáctní motocykly, kde je horní objemová hranice stanovena na 600 ccm u čtyřválců a 750 ccm u dvouválců. Minimální hmotnost je zde odvozena v tabulce podle konkrétní značky produkčního motocyklu jako tzv. Dry weight minus 12 kg. Například Honda CBR 600 RR z roku 2005 má tabulkovou hmotnost 179 kg, předepsaná minimální hmotnost závodního speciálu pak vychází na 167 kg. Věková hranice závodníků pro tuto kategorii je stanovena na 15 let.

1000 ccm Superstock

Maximálně litrové čtyřtácky, kde je minimální hmotnost stroje opět odvozena od konkrétní homologované produkční značky v tabulce, od které se odečítá 15 kg. Za příklad může sloužit například Ducati 999 S z roku 2004 s tabulkovou hmotností 194 kg, z čehož vyplývá minimální předepsaná hmotnost závodního speciálu 179 kg.

Další ustanovení hovoří o počtu válců a z něj vyplývá následující tabulka:

čtyřválcový motor 600 - 1000 ccm
tříválcový motor 750 - 1000 ccm
dvouválcový motor 850 - 1200 ccm
Věkový limit jezdce je i zde stanoven na 15 let.



SUPERBIKE

Královská třída litrových čtyřtáctních strojů s počtem válců od dvou do čtyř.

dvouválcový motor 800 - 1000 ccm
tříválcový motor 750 - 1000 ccm
čtyřválcový motor 750 - 1000 ccm

Minimální předepsaná hmotnost zde činí 165 kilogramů a věkový limit vzhledem k náročnosti je posunut na 17 let. Technický předpis například mluví o tom, že konstrukční prvky nesmí být vyrobeny z titanu a dále se předepisuje, že „Motocykly Superbike musejí (není-li předpisem stanoveno jinak) zpředu i ze



stran vypadat jako homologovaný motocykl (tak jak je produkován výrobcem) Shodnost výfukového systému je z této povinnosti vyjmuta”.

JAK SE JEZDÍ UEM ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

Harmonogram motocyklového „šampionátu střední Evropy“ nevybočuje ničím z běžných zvyklostí pro závody silničních motocyklů všude ve světě. Pátek je věnován volným tréninkům, kdy na trať vyráží jezdci rozdělení podle kubatur, do nichž jsou přihlášení. Volné jízdy jsou zaměřeny především na seznamování jezdců s trať a jejich zálužností i ladění podvozků závodních strojů.

Důležitá je kvalifikační sobota. Dopoledne účastníci jednotlivých objemových tříd startují do prvního oficiálního měřeného tréninku, který je vypsán na půl hodiny pro každou kubaturu. Po polední pauze se celý kolotoč opakuje nanovo a všichni mají možnost své dopolední časy ještě vylepšit ve druhé kvalifikační půlhodince. Kvalifikační tréninky jsou důležité kvůli získání co nejlepší startovní pozice na roštu pro nedělní hlavní závod.

Neděle dopoledne je vyhrazena klasickému warm-upu, v němž jezdci vyjždí na trať na pouhých 10 minut, aby si naposledy před startem závodu ověřili funkčnost techniky, eventuelně získali informace pro závěrečné detailní vyladění stroje.

V neděli odpoledne pak jezdci najíždí na trať po jednotlivých kubaturách, aby absolvovali finální víkendové klání. To se v Mostě jezdí na 9 až 13 kol podle obsahu motoru. Stopětadvacítky jezdí nejkratší porci kilometrů, superbiky pochopitelně tu nejdelší

KALENĐÁŘ UEM ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP 2009

25/26	duben	Hungaroring	11/12	červenec	Most
09/10	květen	Rijeka	25/26	červenec	Rijeka
23/24	květen	Brno	22/23	srpen	Rijeka (AA 600SP+1000SP+SBK)
06/07	červen	Pannoniaring	05/06	září	Hungaroring
13/14	červen	Rijeka (AA 125SP+125GP+600SP)	19/20	září	Poznan
27/28	červen	Brno			

WHAT IS THE UEM ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP?

An independent motorcycling championship that is organised for the twenty-eighth time this year. It started as a mere cup series, but with the ever-growing number of participating racers, real motorcycling elite and the subsequently increasing prestige, it's been officially moved to the category of Championship events under the auspices of the European Motorcycle Union UEM.

It is not only attended by racers from southern Europe and countries in the Alps/Adriatic region as the title may suggest, but from the entire continent, and the Alpe Adria brand is attracting more of them than the official European championship. A total of eleven events are held in the season. The one in Most is the seventh in the series.

The UEM Alpe Adria Championship racing weekends are concurrently recorded as starts in the participating racers' national championships. Therefore, the event in Most is a part of the International Championship of the Czech Republic for road motorcycles in classes 125 GP + 125 Sport Production, Superbike, Supersport, Superstock 600 and Superstock 1000. Together with the 125 GP class, four-strokes with a capacity under 250 cc will also take part.

Part of the event in Usti will be the qualification and CR Championship points in two free classes under 600 cc and above 600 cc. These will take place on Thursday and Friday and be a worthy curtain raiser to the weekend which belongs to the European motorcycling elite. Due to the number of applying rider applications, we can talk about Most Motor Racing Circuit actually hosting hundreds of racers, and this is, without exaggeration, a great feast of single-track racing specials.

WHAT MACHINES ARE THE SPECTATORS IN MOST GOING TO SEE?

There will be 9 categories taking part in the 2009 UEM Alpe Adria Championship in Most. There are no major technical differences for road bikes between the racing and serial versions as with the cars. It's logical that the limiting factor will always be the engine and its tuning. The technical regulation is always precisely de-

fined for individual classes with regards to the level of utilisation of electronic optimisation systems, such as control units. Racing road bikes are usually equipped with a six-speed transmission. The chassis systems, i.e. shock absorbers and springs are always tuned to provide the best performance, while exact technical limits are prescribed for the braking components as well. Tyres, their size and design make for a separate chapter, again subject to strict rule. Technical regulations further specify exactly what can be dismantled for specific classes for the purpose of reducing the total weight, and on the other hand, an important parameter is the limit of minimum prescribed weight of the machine without operating liquids. This obviously varies again in the registered categories.

In brief, motorcycles can be divided by engine capacities as follows:

125 cc

There are two categories in the lowest volume class. Sport Production and Grand Prix are held as separate races. Technical differences between the machines are due to the minimum allowed weight without racer and operating liquids. For the SP class the limit is 110 kg, for GP class, a mere 70 kg. It's logical that the



modifications in the SP class are minimum, while in GP their level is much higher. Another interesting point is the age limit, set at 12 for SP and 13 for GP.

600 cc Supersport

Classic four-strokes limited under 600 cc for four-cylinders and 750 cc for two-cylinders. The minimum weight here is 162 kg for four-cylinders and 170 kg for two-cylinders. The level of allowed

racing modifications and improvements is much higher than for the following two Superstock categories. The age limit here is 15.

600 cc Superstock

Four-stroke motorcycles, where the upper volume limit is set to 600 cc for four-cylinders and 750 cc for two-cylinders. The minimum weight here is derived in the table by specific brands as a so-called Dry weight minus 12 kg. For instance a Honda CBR 600 RR from 2005 has a table weight of 179 kg, so the prescribed



minimum weight of the racing special is then 167 kg. The age limit for this category is set to 15.

1000 cc Superstock

The maximum one-litre four-strokes, where the minimum weight of the machine is again derived from the specific homologated production brand in the table, but 15 kg are deducted. As an example a Ducati 999 S from 2004 with a table weight of 194 kg, means the minimum prescribed racing special weight is 179 kg. Other provisions govern the number of cylinders and subsequently the table below:

Four-cylinder engine 600 - 1000 cc

Three-cylinder engine 750 - 1000 cc

Two-cylinder engine 850 - 1200 cc

The age limit for the racers is set to 15.

SUPERBIKE

Royal class of one-litre four-stroke machines with two to four cylinders.

Two-cylinder engine 800 - 1000 cc

Three-cylinder engine 750 - 1000 cc

Four-cylinder engine 750 - 1000 cc

The minimum prescribed weight here is 165 kilograms and the age limit with regards to the difficulty is 17. Technical regulations,



for example, prohibits the use of titanium on design elements, or prescribes that „Superbike motorcycles shall (unless stated otherwise in another regulation) look as a homologated machine from the front, back and sides (as produced by the manufacturer). The exhaust system is excluded from this obligation”.

HOW DOES THE UEM ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP WORK

The schedule of the „Middle-European Championship” is no different to what we see at road bike races all around the world. Friday is for free training, when racers take to the track in the classes to which they are registered. Free rides serve mainly the purpose of getting familiar with the track and its traps, and tuning of the chassis of the machine.

Qualification Saturday is important. The participants of individual classes enter the first time session in the morning, which lasts for half an hour in each class. After the midday break, the whole circus is repeated and everybody has a chance to improve their morning time in the second qualifying half-hour. The qualifying times are important for winning the best possible starting position on the roster for the main race on Sunday.

On Sunday morning there is time for a classical warm-up, where racers set out on the track for 10 minutes to check the function of their machines for the final time before the race start, or to get information for some fine tuning.

On Sunday afternoon the racers enter the track by individual class to participate in the final weekend battle. In Most this is either a 9 or 13 lap race according to the engine capacity. 125s race the shortest number of kilometres, while superbikes race for the longest.

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

OHLÉDNUTÍ ZA UEM ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP 2008

25. – 27. července 2008 se na Autodromu Most konal velký motocyklový podnik pod názvem UEM Alpe Adria Championship 2008. Přinesl mnoho napínavých soubojů motocyklových špiček z celé Evropy, v nichž významně bodovali i domácí jezdci. Rakušan Andreas Meklau podle očekávání několikrát za sebou překonal traťový rekord a snížil jeho hodnotu o celé dvě sekundy.

Meklau posunul hodnotu nejrychlejšího mosteckého kola na motocyklu poprvé v sobotní dopolední kvalifikaci litrových Stocksportů a vzápětí nato i na Superbiku Suzuki. V odpoledním druhém měřeném tréninku superbiků čas ještě vylepšil a korunu všemu nasadil v nedělním hlavním závodě, který vyhrál. Ve druhém okru-

le vedou ideální stopou. Ještě ty dvě poslední zatáčky a bude to dokonalé. I tak si ale myslím, že by se čas dal dostat i pod minutu a 37 sekund. Myslím, že se o to někdo pokusí," smál se Meklau. V závodě superbiků předvedl skvělý koncert při souboji se Srbem Milovanovičem, kterému dokonce na několik kol přepustil vedení, v cíli byl ale stejně první s náskokem skoro devíti sekund. Třetí dojel Miloš Čihák (Suzuki). Ten byl tím pádem první v hodnocení českého mistrovství před Markem Svobodou a Markem Káňou (oba Yamaha).

Litrové Stocksporty byly také jasnou záležitostí Meklaui, když vyhrál před Petrem Čermákem (Yamaha) a Davidem Juhaszem z Maďarska (Suzuki). Hodnocení domácího mistrovství tak vyhrál Čermák



hu třináctikolové bitvy totiž zajel čas 1 minuta a 37,213 sekundy. To znamená průměrnou rychlost přes 156 kilometrů v hodině! „Ano, věděl jsem, že se to ode mne očekává a myslím, že jsem ta očekávání splnil," připustil v boxu sympatický Rakušan. „Novým povrchem se trať hodně zrychlila, obrubníky jsou perfektní a skvě-

před Kamilem Pragerem (Kawasaki) a Viktorem Nossem (Yamaha). Opravdu pohledný byl závod šestistovkových Stocksportů. Po celých dvanáct kol sváděli tvrdý souboj náš Radek Rous (Yamaha) a maďarský jezdec Gabor Rizmayer (Suzuki). Rous v poslední zatáčce posledního kola dokázal triumfovat a v cíli byl první s ná-

Czech Coal
Group

Litvínovská uhelná

Vršanská uhelná

Czech Coal
Services

www.czechcoal.cz

Moderní energie z českého uhlí



ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009



skokem 31 tisíc sekund. Třetí skončil Václav Bittman (Yamaha). V českém mistrovství skončil třetí Tomáš Holubec (Yamaha).

Rous pak dominoval i v závodech kategorie Supersport, který vyhrál před Bostjanem Pintarem ze Slovinska (Yamaha) a Markétou Janákovou (Suzuki). Třetí v českém mistrovství skončil Jiří Brož (Kawasaki).

Kategorii 125 GP tradičně opanoval Ital Gabriele Gnani na stroji vlastní konstrukce před Peterem Sebestyemem z Maďarska (Honda) a Karlem Peškem (Aprilia). Pořadí dalších v českém šampionátu zní: druhý Michal Prášek a třetí Karel Májek (oba Honda). Jela se ještě kategorie 125 SP. Tam vyhrál Chorvat Ivan Visak před Italem Nicholasem Marturiellem a Michalem Puškařem ze Sloven-

sko (všichni Aprilia). Až na dalších místech pak dojeli účastníci domácího šampionátu Jiří Klejch (Aprilia), Tomáš Hlaváček (Cagiva) a Kamil Korizek (Aprilia).

„Byl to skutečně víkend s vysokou sportovní úrovní,“ zhodnotil podnik ředitel závodu Gerhard Ittner. „Přejímkou prošlo na tři sta jezdců. Padl traťový rekord a nemuseli jsme naštěstí řešit ani žádné incidenty. Samozřejmě, bylo několik pádů, ale vše se obešlo bez následků. Přálo nám i počasí a diváků také nebylo málo, napočítali jsme jich patnáct set. Mezinárodní Jury označila náš podnik za organizačně dokonale zvládnutý. Co si přát víc,“ řekl na závěr Ittner.

LOOKING BACK AT THE UEM ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP 2008

Between the 25 – 27 July, 2008 a major motorcycling event took place on the Most Motor Racing Circuit under the name of UEM Alpe Adria Championship 2008. It brought many thrilling battles between the top performers of European Motorcycling. As had been expected, Austrian Andreas Meklau broke the track record several, finally eclipsing the old record by two seconds.

Meklau broke the fastest motorcycle lap record in Most for the first time in Saturday morning's qualifying session for the one-litre Stocksports and then again later on his Suzuki Superbike. In the second superbike qualifying session in the afternoon he improved the time, and crowned his success in Sunday's race, which he won. His second lap of the thirteen-lap race was 1 minute and 37.213 seconds. This means an average speed of over 156 kilometres per hour! „Yes, I knew what was expected of me, and I think I met the expectations,“ admitted the sympathetic Austrian in the pit. „The new surface has made the circuit much faster, the kerbs are perfect and they lead into an ideal track. When the last two bends are finished, it will be flawless. Still I think the time

could be even better, under 1:37. And I think somebody will give it a try,“ Meklau smiled. He performed a great racing concerto while fighting Serbian Milovanović, whom he even allowed to take the lead a couple of laps before the end, but he was the first across the finish line almost nine seconds ahead. Miloš Čihák (Suzuki) was third. Thus he took the maximum first place points in the Czech Championship standings before Marek Svoboda and Marek Káňa (both Yamaha).

The one-litre Stocksports were also dominated by Meklau, who won ahead of Petr Čermák (Yamaha) and David Juhász from Hungary (Suzuki). The Czech standings saw Čermák first in front of Kamil Prager (Kawasaki) and Viktor Noss (Yamaha).

The six-hundred Stocksports race was really worth watching. Local racer Radek Rous (Yamaha) and Hungarian Gabor Rizmayer (Suzuki) were fiercely duelling throughout the twelve laps. Rous made his move on the final bend on the last lap and finished first, 31 thousandths of a second ahead. Václav Bittman (Yamaha) came in third. Tomáš Holubec (Yamaha) took third place in the Czech standings. Rous also ruled in the Supersport category race, which he won

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

ahead of Bostjan Pintar from Slovenia (Yamaha) and Markéta Janáková (Suzuki). The Czech championship saw Jiří Brož (Kawasaki) take third place.

The 125 GP class was traditionally taken over by Italian Gabriele Gnani on a machine of his own design in front of Peter Sebestyen



from Hungary (Honda) and Karel Pešek (Aprilia). Michal Prášek and Karel Májek (both Honda) made up the places for the Czech Championship points.

The 125 SP class was also held. Croat Ivan Visak won before Italian Nicholas Marturiello and Michal Puškař from Slovakia (all

Aprilia). The Czech Championship places were taken by Jiří Klejch (Aprilia), Tomáš Hlaváček (Cagiva) and Kamil Korizek (Aprilia).

„It was a weekend with a high level of sportsmanship“, commented race director, Gerhard Ittner. „Three hundred racers competed. The track record was broken and we even didn't have to

deal with serious incidents. Of course there were some falls, but everything was without consequence. The weather was on our side, and there were over 1,500 spectators. The international Jury marked our venue as organisationally perfect. What else could we wish for?“ concluded Ittner.



ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

CLASS 125 SPORT

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
1	3	PUŠKÁŘ	SMF	SVK	SG Fix Racing	Aprilia	
2	4	SEDLO	Miroslav	ACCR	CZE	Cagiva	Pirelli
3	7	CHLÍBEK	Radek	ACCR	CZE	AMK Hořice V/P	Aprilia Dunlop
4	12	MIŠÁK	Michal	SMF	SVK		Aprilia Pirelli
5	23	SKOVAJSA	Pavol	SMF	SVK		Aprilia Pirelli
6	25	SVOBODOVÁ	Anežka	ACCR	CZE		Aprilia Metzeler
7	26	KLEJCH	Jiří	ACCR	CZE	Montáže Brož RT	Aprilia Dunlop
8	33	TREVISAN	Nicolo	FMI	ITA	MC Trieste	Aprilia Pirelli
9	37	ORAVSKÝ	Jozef	SMF	SVK	Motovia MC	Aprilia Pirelli
10	44	MIROVSKÝ	Petr	ACCR	CZE		Aprilia Metzeler
11	47	LAMICH	Radek	ACCR	CZE	Lama RT	Aprilia Pirelli
12	53	NEČESANÝ	Petr	ACCR	CZE		Aprilia Dunlop
13	55	MIHALKOVIČ	Pavol	SMF	SVK		Aprilia Pirelli
14	69	COPPA	Pierre	ACCR	CZE	69 Racing Team	Aprilia Pirelli
15	77	CHLÍBEK	Josef	ACCR	CZE	AMK Hořice V/P	Aprilia Dunlop
16	94	KOŘÍZEK	Kamil	ACCR	CZE	AMK Hořice V/P	Aprilia Pirelli
17	123	MAYER	Julian	OeAMTC	AUT		Aprilia Pirelli

CLASS 125 GP

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
1	4	PODLIPNÝ	Oldřich	ACCR	CZE	AMK V AČR - SMS HOŘICE	Honda
2	6	PRÁŠEK	Michal	ACCR	CZE	ROHÁČ and FEJTA Motorracing Team	Aprilia Dunlop
3	14	BRANDSTETTER	Wolfgang	OeAMTC	AUT		Honda Dunlop
4	15	MARCONI	Nicol	ACCR	CZE	Eurowag Racing Junior Team	Honda Dunlop
5	22	GNANI	Gabriele	FMI	ITA	Team Number One	Gnani GP
6	24	CHMELIK	Ladislav	ACCR	CZE	Moto FGR	FGR 125 GP Dunlop
7	31	KREUZIGER	Sebastian	DMSB	GER	Moto FGR	FGR 125 GP Dunlop
8	40	GRÄMER	Steffen	DMSB	GER		
9	48	ZÁRECKÝ	Petr	ACCR	CZE	PM Racing Team	KTM 125 Dunlop
10	67	TOUŠKOVÁ	Andrea	ACCR	CZE	Eurowag Racing Junior Team	Honda Dunlop
11	76	SCHOBLOCH	Jochen	OeAMTC	GER		Honda Dunlop
12	93	JANTULIK	Jakub	ACCR	SVK	Jafferson Racing Team	Aprilia Dunlop
13	115	FATTINGER	Alex	OeAMTC	AUT		Honda Dunlop
14	141	MÜLLER	Florian	ACCR	GER	BBM Road Racing 125	Haojue Bridgestone
15	163	JAKUBIČKOVÁ	Barbora	ACCR	SVK	Heron Racing Team	Honda Dunlop
16		KELLER	Eric	DMSB	GER		Honda Bridgestone

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

CLASS STOCKSPORT 600

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
1	3	KALÁB Igor	ACCR	CZE	IVR Yamaha Team	Yamaha	Pirelli
2	4	KALDOWSKI Marcin	PZM	POL		Yamaha	
3	7	KEDZIOR Tomasz	PZM	POL		Honda	
4	10	KRAPUKHIN Sergei	MFR	RU		Yamaha	Dunlop
5	12	KAWINSKI Grzegorz	PZM	POL		Suzuki	
6	17	ZACHA Waldemar	PZM	POL		Triumph Daytona	
7	18	MITKO Janusz	PZM	POL		Suzuki	
8	23	SLIWA Arkadiusz	PZM	POL		Suzuki	
9	24	SZCZYPKA Grzegorz	PZM	POL		Yamaha	
10	33	SZKOPEK Marek	PZM	POL		Triumph Daytona	
11	34	MARINICA Igor	SMF	SVK	Marini-Racing Team	Kawasaki	
12	36	BITTMAN Václav	ACCR	CZE	BRC Midland Racing	Triumph	Dunlop
13	39	KIEDRZYNSKI Sebastian	PZM	POL		Yamaha	
14	47	ZIELINSKI Sebastian	PZM	POL		Yamaha	
15	50	PODGORSKI Pawel	PZM	POL		Yamaha	
16	52	IMIELINSKI Bartłomiej	PZM	POL		Yamaha	
17	56	ŻABKA Zdeněk	ACCR	CZE		Kawasaki	Pirelli
18	59	WLODRZAK Marcin	PZM	POL		Honda	
19	70	HERMAN Rafal	PZM	POL		Honda	
20	73	RAŠEK Michal	ACCR	CZE	PRORACE	Yamaha	Pirelli
21	76	LEGUTKI Maciej	PZM	POL		Suzuki	
22	78	FORAY Kenny	FFM	FRA		Suzuki	
23	83	CHALUPA Michal	ACCR	CZE	Czech Road Racing	Yamaha	Pirelli
24	88	ČERNÝ Jaroslav	SMF	SVK	Bily Racing Team	Yamaha	
25	89	SALAČ Michal	ACCR	CZE		Yamaha	
26	91	SZKOPEK Pawel	PZM	POL		Triumph Daytona	
27	101	SUROWIEC Piotr	PZM	POL		Honda	
28	110	SZYMANSKI Krzysztof	PZM	POL		Yamaha	
29	113	KONDRATOWICZ Mariusz	PZM	POL		Suzuki	
30	115	JIRUŠ Václav	ACCR	CZE	IVR Yamaha Team	Yamaha	Pirelli
31	122	BUKOWSKI Daniel	PZM	POL	LW Bogdanka Racing	Yamaha	
32	125	SZWARC Marek	PZM	POL		Honda	
33	137	SKALMIERSKI Radoslaw	PZM	POL		Yamaha	
34	144	ISANSKI Pawel	PZM	POL		Yamaha	
35	166	KUCHNIA Daniel	PZM	POL		Honda	

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

CLASS SUPERSPORT

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
1	4	KREUTZER Kevin	OeAMTC	AUT	HK Motors	Suzuki	Pirelli
2	14	HAHN Jens	ACCR	GER		Suzuki	
3	20	PASCOTA Ionel	OeAMTC	RO	CS UCM Resita	Yamaha/Honda	Avon
4	22	KERBL Wolfgang	OeAMTC	AUT	Honda Magnum Team Goldfren	Honda	
5	28	KORČÁK Ondřej	ACCR	CZE	OK Racing	Yamaha	Dunlop
6	38	PAVLÍČEK Jan	ACCR	CZE		Triumph	
7	44	SCHLEINDLHUBER Harald	OeAMTC	AUT	MSC Zeillern	Suzuki	Metzeler
8	52	LOUČKA František	ACCR	CZE		Triumph	
9	68	FEJTA Jiří	ACCR	CZE	Dafe-Plast Racing	Yamaha	
10	71	BERGHAMMER Thomas	OeAMTC	AUT	Motorradzentrum Salzburg	Honda	Metzeler
11	72	GAISWINKLER Herbert	OeAMTC	AUT	2 Rad Unterberger	Honda	Continental
12	78	ROUBÍČEK Vojtěch	ACCR	CZE		Suzuki	Pirelli
13	82	CHALUPA Michal	ACCR	CZE	Czech Road Racing	Suzuki	Pirelli
14	88	ČERNÝ Jaroslav	SMF	SVK	Bily Racing Team	Yamaha	
15	89	DOMKE Klaus-Peter	ACCR	GER	RKD - Racing Team	Honda	
16	91	MEGELA Heinrich	SMF	SVK		Ducati	
17	92	BRTEK Josef	ACCR	CZE		Yamaha	
18	133	ZRZAVÝ Petr	ACCR	CZE		Yamaha	
19	514	SCHNATTERBECK Andreas	OeAMTC	AUT	Malerei Schörghofer	Yamaha	Continental
20	122	BUKOWSKI DANIEL	PZM	POL		Yamaha	

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

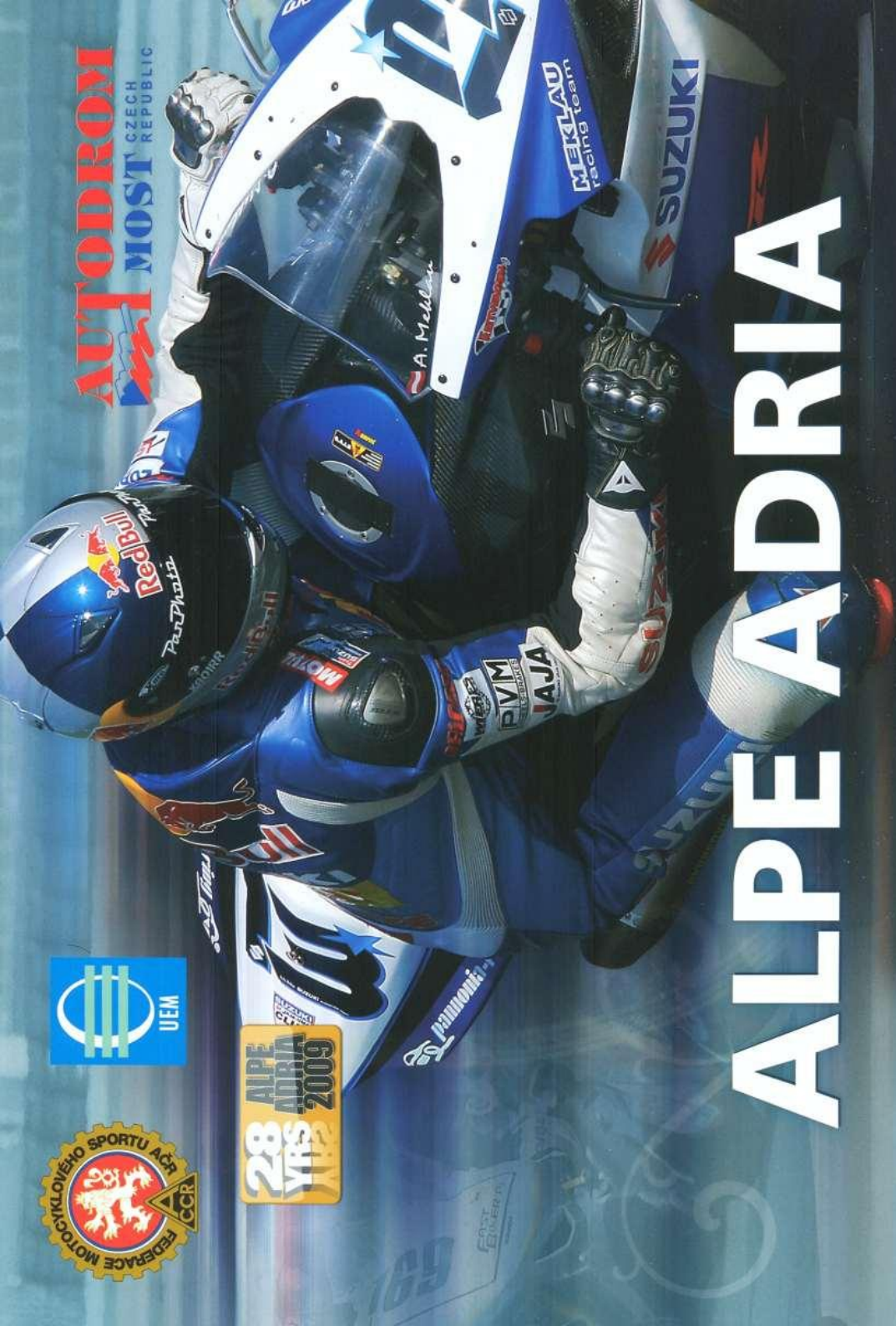
11. – 12.07.2009

CLASS STOCKSPORT 1000

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres	
1	3	PELLIZON	Fabrizio	FMI	ITA	O.Tenni	Aprilia	Dunlop
2	6	BOROWCZAK	Raymond	ACCR	CZE		Suzuki	Pirelli
3	8	ROUS	Radek	ACCR	CZE	Klub Racing Team Znojmo	Yamaha	Pirelli
4	15	ČIHÁK	Miloš	ACCR	CZE	PRORACE	Suzuki	Pirelli
5	17	OUDA	Pavel	ACCR	CZE	BRC Midland Racing	Honda	
6	18	NOWACKI	Igor	PZM	POL		Suzuki	
7	20	WALKOWIAK	Marcin	PZM	POL	LW Racing Team Bogdanka	Yamaha	
8	21	GORKA	Pawel	PZM	POL		Yamaha	
9	24	JERMAN	Marko	AMZS	SLO		Honda	
10	31	PRAGER	Kamil	ACCR	CZE	Jafferson Racing Team		
11	33	BERGER	Jurek	PZM	POL		Yamaha	Dunlop
12	40	GIABBANI	Gwen	FFM	FRA		Suzuki	
13	41	STACHOWIAK	Piotr	PZM	POL		Yamaha	
14	48	BODON	Denis	SMF	SVK		Suzuki	
15	55	FILLA	Michal	ACCR	CZE	IVR Yamaha Team	Yamaha	Dunlop
16	56	DERECKI	Jakub	PZM	POL		Suzuki	
17	58	MIKŠOVSKÝ	Tomáš	ACCR	CZE	Bily Racing Team	Yamaha	
18	66	WICZYNSKI	Bartłomiej	PZM	POL		Honda	
19	72	MÁCHA	Radim	ACCR	CZE	IVR Yamaha Team	Yamaha	Pirelli
20	91	NOSS	Viktor	ACCR	CZE	IVR Yamaha Team	Yamaha	Dunlop
21	100	BADZIAK	Adam	PZM	POL		Suzuki	
22	111	ŠEMBERA	Michal	ACCR	CZE	AMK Automotodrom Brno	Yamaha	Pirelli
23		BAK	Lukasz	PZM	POL		Yamaha	
24		KUBACKI	Maciej	PZM	POL		Kawasaki	
25		STOKLOSA	Mateusz	PZM	POL		Honda	



**AUTODROM
MOST**
CZECH
REPUBLIC



**28
ALPE
ADRIA
YRS
2009**

ALPE ADRIA

CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR

MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

Autodrom Most

125 Sp | 125 GP + 250 ccm 4stroke | SSp 600 | SSt 600 |
SSt 1000 | SBK | volná do 600 ccm | volná nad 600 ccm



ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

CLASS SUPERBIKE

Pos.	No.	Rider		FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
1	6	MISTODE	Ionut	FRM	RO	Fire Motorsport	Suzuki	Du / Pi
2	7	RUŽA	Vladimír	SMF	SVK	SG Fix Racing	Suzuki	Dunlop
3	11	RICHTER	Michael	OeAMTC	AUT	2 Rad Börse	Suzuki	Pirelli
4	15	ČIHÁK	Miloš	ACCR	CZE	PRORACE	Suzuki	Pirelli
5	19	GRAUSAM	Sławomir	PZM	POL		Honda	
6	21	ŠVEC	Jaromír	ACCR	CZE	OTOMOTO Racing Team	Aprilia	Dunlop
7	25	VETRÁK	František	SMF	SVK		Honda	
8	26	EIGL	Václav	ACCR	CZE		Suzuki	Pirelli
9	40	GIABBANI	Gwen	FFM	FRA		Suzuki	
10	46	HRUBÝ	Kamil	ACCR	CZE		Yamaha	Bridgestone
11	51	MILOVANOVIČ	Miloš	OeAMTC	SER	Mass Racing Team	Suzuki	Dunlop
12	54	GRANDYS	Mariusz	PZM	POL		Suzuki	
13	55	DORŇÁK	Jiří	ACCR	CZE	PRORACE	Suzuki	Pirelli
14	57	BRABEC	Zdeněk	ACCR	CZE	CAINE Eagle Racing	Yamaha	Dunlop
15	58	MIKŠOVSKÝ	Tomáš	ACCR	CZE	Bily Racing Team	Yamaha	
16	66	KROPIWNICKI	Adam	PZM	POL		Suzuki	
17	67	PORTSCHY	Harald	OeAMTC	POL		Suzuki	Bridgestone
19	69	MICHALCZEWSKI	Robert	PZM	POL		Yamaha	
20	76	SCHLEINDLHUBER	Helmut	OeAMTC	AUT	MSC Zeillern	Suzuki	Pirelli
21	85	SVOBODA	Marek	ACCR	CZE	Jafferson Racing Team		
22	88	DRAŽDÁK	Jiří	SMF	CZE	Bily Racing Team	Yamaha	
23	91	KARAS	Petr	ACCR	CZE		Suzuki	Pirelli
24	92	EPPINGER	Martin	OeAMTC	AUT	IB Vienna 92 RT	Honda	Pirelli
25	98	OSKALDOWICZ	Janusz	PZM	POL	LW Bogdanka	Yamaha	Dunlop
26	110	SIKORA	Ireneusz	PZM	POL		Honda	Dunlop
27	111	TOMASZEWSKI	Hubert	PZM	POL		Honda	
18	167	DABROWSKI	Daniel	PZM	POL		Suzuki	
28	444	PRINZJAKOWITSCH	Thomas	OeAMTC	AUT		Kawasaki	Dunlop
29		MANKOWSKI	Daniel	PZM	POL		Honda	
30		DIETRICH	Guillaume	FFM	FRA		Suzuki	
31		JENSEN	Ken				Suzuki	

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

10.07.2009

VOLNÁ 250-600 CCM

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
1	1	KONDRATOWICZ Marcin	PZM	POL		Suzuki	
2	2	ASSMANN Stanislaw	PZM	POL		Yamaha	
3	4	GAJC Maciej	PZM	POL		Yamaha	
4	5	ORLIKOWSKI Michal	PZM	POL		Suzuki	
5	6	CHWASTEK Jakub	PZM	POL		Yamaha	
6	8	VOLÁK Jan	ACCR	CZE		Honda	Pirelli
7	10	IRZYK Michal	PZM	POL		Yamaha	
8	11	FIKKER Lukáš	ACCR	CZE	AMK Hořice	Honda	
9	12	KONARZEWSKI Krzysztof	PZM	POL		Suzuki	
10	13	POPANDA Olaf	PZM	POL		Triumph Daytona	
11	16	WIELEBSKI Artur	PZM	POL		Suzuki	
12	17	TRZEWICZEK Marcin	PZM	POL		Triumph Daytona	
13	19	SYSKA Kamil	PZM	POL		Suzuki	
14	21	COUFAL Radek	ACCR	CZE		Yamaha	Pirelli
15	26	WOJCIECH Tomasz	PZM	POL		Kawasaki	
16	28	KORČÁK Ondřej	ACCR	CZE	OK Racing	Yamaha	Dunlop
17	29	PIETRUCHA Marcin	PZM	POL		Yamaha	
18	31	SIRKO Bartłomiej	PZM	POL		Honda	
19	34	WIECZOREK Lukasz	PZM	POL		Honda	
20	35	NOVÁK Jiří	ACCR	CZE		Suzuki	
21	36	KOTOWICZ Marcin	PZM	POL		Suzuki	
22	38	PAVLÍČEK Jan	ACCR	CZE		Triumph 675	Pirelli
23	42	KMIECIAK Pawel	PZM	POL		Triumph Daytona	
24	45	MOLIN Lubomír	ACCR	CZE	IVR Yamaha Team	Yamaha	Pirelli
25	47	JEDRZEJEWSKI Miroslav	PZM	POL		Yamaha	
26	48	WOZNIAK Olaf	PZM	POL		Honda	
27	52	LOUČKA František	ACCR	CZE		Yamaha	
28	55	ĐURDIK Martin	ACCR	SVK	Heron Racing Team	Suzuki	
29	56	ŽABKA Zdeněk	ACCR	CZE		Kawasaki	Pirelli
30	58	HYNEK Lukáš	ACCR	CZE		Honda	Pirelli
31	60	OSTROWSKI Bartosz	PZM	POL		Yamaha	
32	62	KEDZIOR Katarzyna	PZM	POL		Kawasaki	
33	64	MASZCZAK Sławomir	PZM	POL		Suzuki	
34	73	SEDLÁČEK Zdeněk	ACCR	CZE		Honda	
35	75	SOKOLOVSKÝ Michal	ACCR	CZE		Yamaha	Dunlop
36	78	ROUBÍČEK Vojtěch	ACCR	CZE		Suzuki	Pirelli
37	82	OŠLEJŠEK Michal	ACCR	CZE	OK Racing	Yamaha	Pirelli
38	88	KALUŽKA Piotr	PZM	POL		Suzuki	
39	96	SEDLÁK Richard	ACCR	CZE	FREE-MOTO Racing	Yamaha	Pirelli
40	97	ČERVENÁK Milan	ACCR	CZE		Yamaha	Pirelli
41	111	KRATOCHVÍL Leoš	ACCR	CZE		Suzuki	

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

10.07.2009

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
42	121	WARSZCZYNSKI Szymon	PZM	POL		Yamaha	
43	133	ZRZAVÝ Petr	ACCR	CZE		Yamaha	Pirelli
44	134	JELÍNEK Luboš	ACCR	CZE		Honda	Michelin
45	135	GAWEK Grzegorz	PZM	POL		Honda	
46	149	PASSEK Piotr	PZM	POL		Suzuki	
47	169	LISS Ingo	ACCR	GER		ILR Racing	Dunlop
48	613	PŇOVSKÝ Martin	ACCR	CZE		Suzuki	Pirelli
49		VAJNER Petr	ACCR	CZE		Yamaha	Pirelli
50		CHOLUJ Marek	PZM	POL		Suzuki	
51		JAKUBOWSKI Wojciech	PZM	POL		Suzuki	
52		JEDRZEJEWSKI Norbert	PZM	POL		Yamaha	
53		KNAWA Marcin	PZM	POL		Suzuki	
54		MALECKI Marcin	PZM	POL		Yamaha	
55		OSIKOWICZ Marcin	PZM	POL		Yamaha	
56		RAJEK Adam	PZM	POL		Kawasaki	
57		WROBEL Rafal	PZM	POL		Suzuki	
58		TUPAJKA Jakub	PZM	POL		Honda	

VOLNÁ NAD 600 CCM

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
1	6	SZALAPIETA Szymon	PZM	POL		Yamaha	
2	9	MIGACZ Mariusz	PZM	POL		Suzuki	
3	14	NIMMERFOLL Jan	ACCR	CZE		Honda	Dunlop
4	16	DABROWSKI Marcin	PZM	POL		Yamaha	
5	21	ŠVEC Jaromír	ACCR	CZE		MV Augusta	Dunlop
6	25	MILICHOVSKÝ Tomáš	ACCR	CZE	MOTO HB Racing	Suzuki	
7	27	FEJT Lukáš	ACCR	CZE	MOTO HB Racing	Suzuki	
8	36	DANIHEL Jiří	ACCR	CZE		Yamaha	
9	37	LEWANDOWSKI Bartłomiej	PZM	POL		Yamaha	
10	38	SMOLÁK Tomáš	ACCR	CZE		Yamaha	Dunlop
11	42	VYCHODIL Martin	ACCR	CZE	Nuke Racing	Suzuki	Pirelli
12	57	RUTKOWSKI Marcin	PZM	POL		Suzuki	
13	59	KOZELKA Jiří	ACCR	CZE		Honda	Pirelli
14	61	KOŁODZIEJCZYK Marcin	PZM	POL		Suzuki	
15	62	KYSELA Pavel	ACCR	CZE		Kawasaki	Dunlop
16	64	KRÁL Josef	ACCR	CZE		Yamaha	Dunlop
17	66	OBREBSKI Piotr	PZM	POL		Suzuki	
18	67	POGWIZD Jaroslaw	PZM	POL		Kawasaki	

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

10.07.2009

Pos.	No.	Rider	FMNR	Nat.	Team	Bike	Tyres
19	69	JEDRZEJUK Radoslaw	PZM	POL		Yamaha	
20	71	KUBOUŠEK Ladislav	ACCR	CZE		Honda	Bridgestone
21	77	LOWICKI Mariusz	PZM	POL		Suzuki	
22	78	ŠPAČEK František	ACCR	CZE		Suzuki	Continental
23	79	SLANAŘ Václav	ACCR	CZE		Suzuki	Pirelli
24	81	ŘEZNIČEK Petr	ACCR	CZE	Road Racing Liberec	Yamaha	Dunlop
25	82	DURYNEK Mariusz	PZM	POL		Suzuki	
26	87	LISOWSKI Sebastian	PZM	POL		Honda	
27	91	RAJEK Adam	PZM	POL		Kawasaki	
28	94	ŠTECHER Jaroslav	ACCR	CZE			Pirelli
29	95	PRŮŠA Zdeněk	ACCR	CZE		Suzuki	
30	97	CZUP Michal	PZM	POL		Yamaha	
31	99	BAK Artur	PZM	POL		Kawasaki	
32	100	SALETA Przemyslaw	PZM	POL		Suzuki	
33	111	BETLEJ Piotr	PZM	POL		Suzuki	
34	117	NEDZIELA Marcin	PZM	POL		Yamaha	
35	124	DRGAS Marek	PZM	POL		Yamaha	
36	145	WISNIEWSKI Marian	PZM	POL		Suzuki	
37	170	WILCZYNSKI Tomasz	PZM	POL		Suzuki	
38	177	LIPKE Dariusz	PZM	POL		Yamaha	
39	179	KOLACKI Mirosław	PZM	POL		Suzuki	
40	181	KUBIŠTA Radek	ACCR	CZE		Suzuki	Continental
41	194	TOMASZEWSKI Dariusz	PZM	POL		Yamaha	
42	195	LITWINIAK Mikolaj	PZM	POL		Kawasaki	
43	246	DABROWSKI Piotr	PZM	POL		Yamaha	
44		BERGER Jerzy	PZM	POL		Yamaha	
45		CHMURA Sławomir	PZM	POL		Kawasaki	
46		CZYZEWSKI Pawel	PZM	POL		Suzuki	
47		JANUS Sławomir	PZM	POL		Suzuki	
48		KOSINIAK Patryk	PZM	POL		Suzuki	
49		KOWALSKI Robert	PZM	POL		Yamaha	
50		KUBIS Krzysztof	PZM	POL		Suzuki	
51		MICHALSKI Arkadiusz	PZM	POL		Suzuki	
52		PIATEK Michal	PZM	POL		Yamaha	
53		STASZEWSKI Marek	PZM	POL		Yamaha	
54		STREZYNSKI Kamil	PZM	POL		Yamaha	
55		SZERSZEN Lukasz	PZM	POL		Suzuki	
56		ZURALSKI Pawel	PZM	POL		Suzuki	

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

CENTRUM VÝUKY BEZPEČNÉ
JÍZDY NEUČÍ ZVLÁDAT JEN
KRIZOVÉ SITUACE V AUTECH

Výcvikový areál Polygonu Most na diváckém svahu Autodromu Most funguje už čtyři roky a kurzy bezpečné jízdy zde prošly už desítky tisíc řidičů. Málo se však ví, že kromě kurzů osobních aut zde lze absolvovat i výcvik zvládnání krizových situací nákladních automobilů, či třeba hasičských cisteren. Nedílnou součástí celé řady rozdílných výcvikových metodik je i ta, která je určena řidičům motocyklů.

„Ta metodika je pochopitelně specifická a odlišná od výcvikové metodiky pro auta. Je to logické už pro samotnou podstatu rozdílů mezi dvou a jednostopým dopravním prostředkem,“ vysvětluje Jiří Patera, šef High Car Training CZ a.s., která je exkluzivním dodavatelem výcvikové metodiky na mosteckém polygonu. „Shodně zůstávají základní principy psychologie a uvažování v silničním provozu. Připomínáme nutnost soustředění, předvídatosti, defenzivního chování a celkové obezřetnosti. Poněkud jiné už je to ale v další části teoretické přípravy, kdy mluvíme o fyzikálních zákonech, o elektronických řídicích a stabilizačních systémech, o pneumatikách, o specifických prvcích chování motocyklu na různých druzích povrchů. Hned na začátku ovšem taky upozorňujeme, že velice důležité je i to, jak motocyklista sedí a jak se dívá. Logicky zásadní rozdíl pak nastává v praktické části výuky, kde jde o zdokonalení schopnosti a dovednosti motorkáře, který to má na sedadle motocyklu pochopitelně mnohem těžší, než pohodlně sedící řidič v stabilním automobilu,“ vysvětluje Patera.

Jednotlivé prvky výcviku a zdokonalovacích technik, kterých je celá řada, představují skutečně propracovanou metodiku, která přináší doslova hmatatelné výsledky. „Ono jde především o to, že něco jiného je, když se budeme o nějakém konkrétním praktickém jízdním prvku jenom teoreticky bavit a logicky zcela jiná situace nastane, když je onen prvek opakovaně procvičován v bezpečném prostředí výcvikového areálu pod vedením zkušeného instruktora. Nacvičuje se stabilita při pomalé

jízdě, technika cíleného i nouzového brzdění, rozdíl v technice sezení v rychlé a naopak v pomalé zatáčce, velice důležitý je nácvik správného chování při vyhybacím manévru,“ dodává Patera.

Připomíná úspěch, který mívají v Mostě kurzy policejních motocyklistů. To jsou přesně řidiči, od kterých podstata jejich práce vložene vyžaduje, aby dokázali své stroje ovládat za jakýchkoli podmínek a na co nejvyšší úrovni profesionality. Policejní motoklub sdružuje příslušníky motorizovaných jednotek silničního dohledu i řízení dopravy policejních správ, ale také motocyklové skupiny ochranné služby Vojenské policie Armády ČR a motocyklové čtyři Hradní stráže prezidenta České republiky.

„Naše kurzy jsou založeny i na tom, aby řidič získal poněkud jinou filozofii pohledu na pohyb po pozemních komunikacích a aby dokonale uměl zvládat krizové situace. Toho se dá dosáhnout jen déletrvajícím cvičením v prostředí polygonu,“ doplnil motocyklový instruktor Marek Kohoutek. Prozradil, že v praxi motocyklisté kromě jiných úkonů cvičí například slalomy, nájezdy do úzkých branek z kuželů, ale také vedení motocyklu v zatáčce, při němž

je velice důležité kterým směrem se řidič dívá.

„Je asi pochopitelné, že se dlouhodobě snažíme naplno využívat kapacitu, prostor i variabilitu celého našeho výcvikového areálu. Chceme motorkářskou veřejnost přesvědčit, že jen málokdo nabízí kombinaci všeho toho, co je k dispozici v Mostě. Většinou bývá zájem hlavně o jízdy po závodní dráze, která je s polygonem propojená, což je náš unikát. Tady ovšem musí zaznít, že výcvik skutečně sportovní jízdy po okruhu už je zcela jiná kategorie a má zase jiná specifika. Prvotní by pro každého motocyklistu mělo být absolvování základního kurzu bezpečné jízdy a teprve poté lze postupovat dál. Nemluvě o tom, že na absolventy základního kurzu při postupu výše už čeká i příjemný bonus v podobě zvýhodněné ceny,“ uzavírá Jiří Patera.



ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

THE SAFE DRIVING EDUCATION CENTRE DOES NOT TEACH ONLY HOW TO HANDLE EMERGENCY SITUATIONS IN CARS

The Most Polygon training compound on the spectators' slope of the Most Motor Racing Circuit has been open for four years, and tens of thousands of drivers have had safe driving lessons here. However, little is known about the fact that apart from passenger vehicles you can attend emergency handling course for the drivers of trucks, or even firefighter tanks. An integral part of the whole range of various educational methodologies is the one designed for motorcycle riders.

„Quite understandably this methodology is specific and different from the one designed for car drivers. It is logical for the very essence of differences between single-track and double-track vehicles”, explains Jiří Patera, director of High Car Training CZ a.s., which is an exclusive supplier of educational methodology at Most Polygon. „Basic principles of psychology and thinking in traffic are the same. We remind of the necessity to concentrate, foresee, behave defensively and keep circumspection. However, in the next stage of the theoretical part it gets a bit different, when we talk about the laws of physics, electronic control and stabilisation systems, tyres, and specific elements of bike performance on various types of surfaces. We stress at the very beginning that it is very important how the rider sits and looks around. Fundamental difference comes in the practical part, where the point is to improve the biker's abilities and skills, as it is far more difficult in the motorcycle seat than in a comfortable seat of a car”, comments Patera.

Individual elements of the training and numerous improvement techniques represent really sophisticated methodology that brings material results. „You know, the point is that it is a very different thing to talk about some specific practical element of bike riding and to drill the element repeatedly in the safe environment of the compound under the leadership of experienced instruc-



tor. Stability during slow riding, targeted and emergency braking, techniques for sitting in fast and slow bends are taught, together with the very important proper behaviour during an avoidance manoeuvre”, adds Patera.

He remembers the success of police bike riders in Most. These are exactly the riders whose job requires handling the machines under any condition at the very best level of professionalism. The Police Motoclub associates the members of the motorcycle traffic control and traffic management units within police administration, and the motorcycle groups of the Military police of Czech Army protection service and the motorcycle platoon of the Castle Guard of the president.

„Our courses are based on the need of a different philosophy of movement on the roads and the ability to handle emergency situations smoothly. This can be achieved only through a long-term training in the polygon environment”, added motorcycle instructor Marek Kohoutek. He disclosed that in practice the bikers, apart from other tasks, train in slalom, entering narrow gates from cones and leading their machines through bends, where it is very important in which direction the rider is looking.

„You can understand that in a long run we try to make full use of the capacity, space and variability of the whole compound. We want to convince the bikers' community that there are very few places like Most, offering a combination of numerous opportunities. People are mostly interested in riding on the racing circuit, which is connected with the polygon, and this makes us unique. However, I should stress here that training for a really sporting ride on the circuit is a completely different category, with its own specifics. It should be of primary concern for every biker to go through the basic course of safe riding, and only then to move forward. Not to mention that there is also a special price as a bonus for those who pass the basic course”, finishes Patera.

Fajn
NORTH
MUSIC
92,0 fm
M o s t

98.1 fajnradio
agara



ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

OHLEDNUTÍ ZA MEMORIÁLEM FRANTIŠKA ŠTASTNÉHO

Před pouhými dvěma týdny se konal předchozí mistrovský motocyklový podnik seriálu Alpe Adria na Automotodromu Brno. Podnik, jedoucí se pod jménem velké české motocyklové legendy, přilákal především v neděli poměrně dost fanoušků. Je logické, že velký zájem byl o výkony domácích jezdců. Bereme-li výtčet nejzajímavějších závodníků po jednotlivých kubaturách, musí zaznít například jméno Lukáš Šembera. Ten už ví, jak chutná chlebiček Moto GP ve třídě

125 ccm. Michal Prášek, Karel Pešek, který je bratrem Lukáše. Nahoru postupuje také Jakub Kornfeil. V dalších kubaturách a třídách musíme připomenout Michala Fillu, Václava Bittmana, Radomila Rouse, Igora Kalábu, Tomáše Mikšovského, Miloše Čiháka, ale i mnoha dalších jezdců, kteří také v minulých letech dokázali udávat krok celé evropské motocyklové špičce. Z ní jmenujme velkou hvězdu Andrease Meklaua z Rakouska, Gabrielle Gnaniho z Itálie, Pawła Szkopka z Polska, či Itala Fabrizio Pellizzona.

Masarykův okruh tedy hostil skutečné špičkový motocyklový podnik a jeho součástí byly tradičně také dvě třídy Přeboru ČR. Volnou do 600 ccm v kvalifikacích ovládl Ondřej Korčák před Josefem Duchanem (oba Yamaha). Třetí nejrychlejší čas zajel Polák Piotr Passek (Suzuki). V nedělním závodě na 10 kol pak Korčák svůj kvalifikační triumf přetavil v celkové vítězství. Druhý dojel Ondřej Bukovský a třetí Zbyněk Čech (oba Yamaha).

Ve vyšší kubatuře přeborníků, tedy nad 600 ccm se nejlépe kvalifikoval v měřených jízdách Petr Rezníček (Yamaha) před Lukášem Fejtem (Suzuki) a třetím Davidem Valentou (Yamaha). Nedělní závod se pak jel až navečer, jako poslední jízda celého víkendu a vyhrál v něm Polák Piotr Betlej (Suzuki). Ten ovšem do českého bodování nezasahuje, takže pro naši tabulku je důležitá trojice Tomáš Miličkovský, Leoš Hlaváček (oba Suzuki) a Jiří Vališ (Yamaha), kteří se naskládali na druhé, třetí a čtvrté pozici a o jedno místo lépe tedy bodovali v přeboru.

V obou třídách bylo především podle velkých časových rozestupů a nevyrovnaných kol poznat, že Přebor ČR je teprve předpo-

kojem, či přípravkou na velké mistrovské podniky a je logické, že jen ti nejlepší z něj časem postoupí výše. Panovala zde také velká úmrtnost, či abychom byli přesní, velké množství jezdců závody nedokončilo.



Ve třídách Alpe Adria Championship i Mezinárodního mistrovství ČR byly k vidění velice kvalitní výkony už během kvalifikací. A skoro pravidlem se stalo, že vítěz kvalifikace pak v samotném závodě

nakonec ostrouhl. O to napínavější brněnské závody byly. Dramatičnosti víkendu přispělo deštivé počasí, které zavinilo i mnoho pádů favoritů.

Kubatura 125 SP už v kvalifikacích patřila Chorvatům Dominiku Nervovi a Alexu Radmanovi. Třetí nejlepší čas zajel slovenský Michal Puškár (všichni Aprilia). Z Čechů zajeli nejlépe sedmý Jiří Klejch (Aprilia), Miroslav Sedlo (Cagiva) a třináctý Radek Lamich (Aprilia). Závod pak dopadl na čele úplně stejně. Pro české bodování si nejvíce obohatili konto osmý Klejch, jedenáctý Lamich a třináctý Sedlo.

Mnohem ostřejší stopětdvacítky ve třídě GP představovaly už o poznání jinou podívanou. V měřených jízdách byl nejrychlejší Němec Marcel Schrötter (Honda). Druhý nejrychlejší čas předvedl Gabnelle Gnani (Gnani) a třetí Jakub Jantulík (Aprilia). Mimo chodem už zmíněná Bára Jakubičková (Honda) obsadila sedmnáctou příčku. Do klasifikačních bojů vůbec nezasáhli Jakub Kornfeil (Aprilia) ani Karel Pešek (Derbi) a v neděli je čekal start až ze samého konce startovního pole. Speciálně Kornfeil pak předvedl fantastickou jízdu, když se po pěti kolech dokázal ze zadu propracovat až do samého čela a v posledním kole navíc zajel nejlepší čas závodu! Druhý v cíli byl Schrötter a třetí Chorvat Ivan Vlišak (Rumi). Pro české bodování je tedy nutné zmínit i čtvrtého Michala Práška (Aprilia) a pátého Petra Zářeckého (KTM).

Třída Supersport tentokrát v kvalifikačních patřila Jiřimu Brožovi (Yamaha). Čas horší o necelých osm desetin sekundy zajel Slovinec Pintar Bostjan (Yamaha) a obsadil druhou pozici na roštu a třetí čas zajel slovenský jezdec Tomáš Svitok (Honda). Závod

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

se pak ale odvíjel podle jiného scénáře, než Brož nejspíš předpokládal. Skončil totiž až šestnáctý. Po deseti kolech byl první Polák Bukowski (Yamaha), druhé místo obsadil Svitok a třetí skončil rakouský jezdec Kreutzer (Suzuki). V bodování českého šampionátu z vítězů František Loučka (Triumph) před Ondřejem Korčákem a Richardem Sedlákem (oba Yamaha).

Stále vyšší sportovní úroveň vykazují šestistovkové Superstocky. Také tady směle konkurují domácí jezdci těm nejlepším evropským. Kvalifikaci podle očekávání vyhrál Paweł Szkopek (Triumph), ale druhé místo s necelou půlsekundou ztráty na Poláka obsadil Igor Kaláb (Yamaha). Jen o dvě desetiny sekundy pak třetí nejrychlejší čas zajel Francouz Kenny Foray (Suzuki).

Szkopek pak svůj triumf i Triumph předvedl i v desetikolovém nedělním závodě, který bezkonkurenčně vyhrál. Druhý dojel Foray a třetí byl další z výrazných Čechů, Michal Salač (Yamaha). Ten se stal také vítězem českého šampionátu, v němž za něj skončil druhý Tomáš Holubec (Yamaha) a třetí Václav Bittman (Triumph).

Dvě nejprestižnější třídy, litrové Superstocky i Superbiky pak byly přehlídkou velkých mistrovských výkonů. Už v sobotních kvalifikacích bylo na co koukat. Michal Filla (Yamaha) dokázal už dopoledne zajet fantasticky nejlepší čas pod 2 minuty a 5 sekund. V odpolední druhé měřené jízdě však měl pád, jenomže lépe nedokázal zajet ani druhý Fabrizio Pellizzon (Aprilia), kterému

na Fillu chybělo 134 tisícín sekundy. Třetí nejrychlejší čas předvedl Michal Drobny (Honda). Po deseti kolech byl v cíli první Bulhar Martin Choy (Honda) a Pellizzon si dokázal udržet stříbrnou příčku. Ze třetího místa se nakonec radoval Michal Šembera (Yamaha). V českém bodování byl druhý Radek Rous (Yamaha) a třetí Pavel Ouda (Honda).

Logicky úplně nejvic divácká obec čekala od královské kategorie Superbiků, kde excelují nejvyrovnanější mistři jedné stopy. O velké překvapení se už v kvalifikaci postaral Tomáš Mikšovský (Yamaha) na vypůjčeném stroji po Jiřím Drážďákovi. Byl totiž jasně nejrychlejší. Druhý nejlepší čas předvedl Miloš Čihák a třetí Srb Miloš Milovanović (oba Suzuki). Andy Meklau (Yamaha) byl překvapivě až pátý! Rakušan si ovšem spravil chuť ve dvanáctikolovém závodě, když vyhrál a ve druhém kole si připsal i nejrychlejší čas závodu. Druhý o tři vteřiny skončil francouzský jezdec Guillaume Dietrich (Suzuki) a se ztrátou necelých pěti sekund na Meklaui byl v cíli třetí Milovanović.

České bodování ovládl Miloš Čihák, za nímž byl jako druhý klasifikován Kamil Holan (Yamaha) a třetí Jiří Dorňák (Suzuki).

Brno tedy napovědělo, že i v Mostě půjde o špičkovou podívanou a držet palce českým borcům bude mít svůj význam. Velký motocyklový víkend je tu a tradiční Alpe Adria Championship 2009 začíná psát svou další letošní kapitolu...

LOOKING BACK AT THE FRANTIŠEK STASTNY MEMORIAL RACE

Just two weeks ago the previous motorcycle championship event of Alpe Adria series took place at the Brno Circuit. The race, named after the Czech motorcycle legend, attracted a large number of fans, especially on Sunday. It is logical that most people were interested in the performance of local racers. If we begin by looking at the best racers in the individual classes, names like Lukáš Šembera should be mentioned, who already knows what the game is like in the 125 cc Moto GP. Michal Prášek, Karel Pešek (the brother of Lukáš) and Jakub Kornfeil also deserve mention. Racers in the other classes included Michal Filla, Václav Bittman, Radomil Rous, Igor Kaláb, Tomáš Mikšovský, Miloš Čihák and many others, who have successfully set the pace for the entire European motorcycling elite in previous years. Of all those concerned, special mention must be given to the current

shining stars Andreas Meklau from Austria, Gabrielle Gnani from Italy, Paweł Szkopek from Poland, or Italian Fabrizio Pellizzon.

So it happened that the Masaryk Circuit hosted a truly remarkable motorcycling event, a part of which was two the races of classes of the CR Championship. The qualifying in the class up to 600 cc was dominated by Ondřej Korčák ahead of Josef Duchan (both Yamaha). The third fastest time belonged to the Pole, Piotr Passek (Suzuki). Korčák made qualifying count as he was triumphant in the 10-lap race on Sunday. Ondřej Bukovský finished in second and Zbyněk Čech in third (both Yamaha).

In the higher class of the championship, above 600 cc, the best qualifying time was achieved by Petr Řezníček (Yamaha) ahead of Lukáš Fejt (Suzuki) and David Valenta (Yamaha). The race was held on Sunday evening as the final event of the weekend, and

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

was won by another Pole, Piotr Betlej (Suzuki). However, the result will not have any effect on the Czech Championship standings which saw Tomáš Milichovský, Leoš Hlaváček (both Suzuki) and Jiří Vališ (Yamaha), who placed second third and fourth respectively, claim the championship points.

One could tell, especially with the large time differences and uneven performances, that the CR championship is just a waiting room, a preparation for major events, and it is logical that the best riders will come upwards in due time. There was a great attrition rate, or to be more exact, a large number of competitors did not finish the race.



High quality performances could be seen already in the time trials of both the Alpe Adria Championship and the International Championship of the CR. It has become almost a rule that the pace-setter would later come undone in the race itself. The Brno races were to be more thrilling.

The 125 SP class time trials were an arena for the Croats Dominik Nerva and Alex Radman. The third best time was made by Slovak Michal Puškár (all of them Aprilia). The best Czech time was achieved by the seventh placed Jiří Klejch (Aprilia), with Miroslav Sedlo (Cagiva) behind him and Radek Lamich (Aprilia) in thirteenth. The race finished in exactly the same order for the top placed positions. Regarding Czech Championship points, major contributions to their accounts were recorded by Klejch in eighth, Lamich in eleventh and Sedlo in thirteenth.

The much sharper 125 GP class offered a considerably more thrilling show. The fastest time in the trials was recorded by the German, Marcel Schrötter (Honda). He was followed by Gabrielle Gnani (Gnani) in second and Jakub Jantuliik (Aprilia) in third. By the way, the aforementioned Bára Jakubičková (Honda) took seventeenth place. Jakub Kornfeil (Aprilia) and Karel Pešek (Derbi) did not take part in the qualification fight, and appeared the very end of the starting grid on Sunday. Kornfeil particularly had a fantastic ride, working his way through the other riders and was in first place after five laps, and even set the best lap time of the race on the last lap! The second to finish was Schrötter and the Croat, Ivan Višak (Rumi) was third. Michal Prášek (Aprilia) placed fourth and Petr Zářecký (KTM) placed fifth with regards to the Czech standings.

In the Supersport class qualifications Jiří Brož (Yamaha) set the fastest time. Almost eight tenths of a second slower, Slovenian Pintar Bostjan (Yamaha), was second, with Slovak Tomáš Svitok (Honda) third. However, the race then followed a different sce-

nario to the one that Brož may have expected, as he finished sixteenth. After the ten laps, the Pole Bukowski (Yamaha) was first, second place was taken by Svitok and third by Austrian Kreutzer (Suzuki). In the Czech Championship standings, František Loučka (Triumph) was first ahead of Ondřej Korčák and Richard Sedláček (both Yamaha).

The ever-growing quality is clear in the six-hundred Superstocks. This is again an area where the local racers compete bravely with the best Europeans. As expected, the qualification was won by Paweł Szkopek (Triumph), but only half a second behind in second place was Igor Kaláb (Yamaha). Just two tenths of a second separated him from the Frenchman Kenny Foray (Suzuki).

Szkopek went on to display the dominance of his triumph in the ten-lap race on Sunday. Foray finished second and after another remarkable ride, third place was taken by the Czech rider Michal Salač (Yamaha). He therefore became the winner of the Czech Championship points, where second place was taken by Tomáš Holubec (Yamaha) and third by Václav Bittman (Triumph).

The two most prestigious classes - the 1 litre Superstocks and Superbikes were a true show of their masters' skills. It was truly worth watching the Saturday qualifications alone. Michal Filla (Yamaha) set a fantastic time under 2 minutes and 5 seconds in the morning session. Unfortunately in the second afternoon time trial he had an accident, but Fabrizio Pellizzon (Aprilia) could not take advantage of his misfortune, missing out by 134 thousandths to Filla. The third best time was made by Michal Drobny (Honda). The race saw Bulgarian Martin Choy (Honda) finish first and Pellizzon succeeded in maintaining his second position on the grid. Michal Šembera (Yamaha) finished in third place. The Czech standings saw Radek Rous (Yamaha) place second and Pavel Ouda (Honda) third.

Quite understandably the most anticipated category was the royal Superbike, where the masters of one track excel in an even line. A big surprise was seen in qualifying thanks to Tomáš Mikšovský (Yamaha) on a borrowed bike from Jiří Drážďák. He was clearly the fastest. The second best time was set by Miloš Čihák with the Serbian Miloš Milovanović (both Suzuki) in third. Andy Meklau (Yamaha) finished a surprising fifth in qualifying! However, the Austrian made it up for it by himself in the twelve-lap race, setting the best lap time of the race in the second lap on his way to an impressive win. Finishing in second a further three seconds behind was French racer Guillaume Dietrich (Suzuki) and almost five seconds behind Meklau in third was Milovanović.

The Czech placings saw Miloš Čihák secure first, followed by Kamil Holan (Yamaha) and Jiří Dorňák (Suzuki).

Brno thus gave us a hint of the top quality show coming to Most, where it will make sense to cross one's fingers for the Czech champions. The great motorcycling weekend is here, and the 2009 Alpe Adria Championship will write another fantastic chapter in our history this year...

11. – 12.07.2009

JAK JEZDIT V MOSTĚ

Návody na optimální průjezd profilem závodní trati se dají najít na mnoha místech, na motorářských serverech, v časopisech, objevují se občas třeba i v televizních magazínech. Vždy je velice důležitá především dokonalá znalost dotyčného okruhu. Představme si nyní právě ten mostecký. Připomenout lze, že na celé zeměkouli nenajdete dva okruhy, které by byly stejné, či podobné. Každý má svá specifika, sled zatáček, eventuelního stoupání a klesání, rytmus. Líbí se strukturu povrchu trati i členěním obrubníků. Závodník, který jezdí mistrovsky seriál, tak musí mít v paměti hned několik okruhů a musí být schopen vybavit si na povel profil dotyčné trati, kam někdy ve čtvrtce dorazí, aby po volných a měřených jízdách v pátek a v sobotu dokázal v neděli podat maximální výkon.

Autodrom Most měří 4219 metrů a po celé délce je jeho trať široká 10 – 12 metrů. Nejdelší zdejší rovina měří 792 metrů, to je ta clová, nejkratší má 150 metrů. Během jízdy musí závodník zvládnout 21 zatáček, z nichž 12 vede doprava a 9 doleva. Jezdí se také nahoru a dolů, za postem 7 stoupáme pod oblouk Matadoru + 2,8 %, pod Matadorem klesáme - 3,2 % a celková hodnota převýšení zde činí 12,04 metru. Tolik strohá čísla, kterými můžeme doplnit pohled na mapku okruhu. A teď se půjdeme projet.

Startujeme z boxů na ještě studeném obutí a s nezahřátými brzdami. Vyjíždíme tedy krotce a víme, že nás hned čeká pravouhlý nájezd doprava do zdejší první šikany, po němž následuje ještě prudší levá zatáčka. Máme možnost poprvé akcelerovat a fadit nahoru. Pod plným plynem si užíváme táhlou levou zatáčku, která je dlouhá několik stovek metrů a dovede nás až před nájezd do technické pasáže u postu 4. Hodně tu záleží na optimální stopě před vjezdem do ní. Musíme tu zprudka brzdít a fadit dolů, mít motorku pokud možno co nejrovnější, protože zubaté obrubníky „Valelungy“ nám tady neodpustí vůbec nic. V technické pasáži se dá hodně získat, ale možná ještě víc ztratit. První levou tedy najždíme hodně zvenku a po ní hned následují dvě pravé. V celé pasáži zatím není třeba brzdít a průjezd lze dobře regulovat plynem. Platí to i pro následující lehoučkovou levou vlásenku, kde opět přísně dbáme na optimální průjezd stopou. Tím je ovšem myšleno taky to, že přemýšlíme i o následujícím pravém vracáku. Na průjezd tímhle jedovatým místem se názory různí a lze tu sledovat i různých závodníků i různý způsob. A to prosím mluvíme o špičkových jezdících typu Meklaua, Neukirchnera, Moliny, Peška, či Smrže. Jejich časy v tomto sektoru atakují rekordní hranice a přitom každý do toho jde po svém. V zásadě jsou dva způsoby s různými variacemi. S rovnou motorčkou dobrzdíme a odřadíme zpravidla do dvojky a při příjezdu do optimálního bodu použijeme brzdu, plyně točime a vykrúzujeme pravou zatáčku těsně ke hraně vnějšího obrubníku, přičemž mistrovsky jemnou prací s rukojetí plynu regulujeme vjezd na následující dlouhou rovinu. Pokud to s plynem přeženeme, adheze zadního kola je v pekle a následky známe...

Jiným a agresivnějším způsobem zvládnutí mosteckého vracáku je systémem, kdy se přilieti na prostředek, dobrzdí, odřadí, rychle zatočí, motorčka se rychle narovná a znovu se krmí spíš prostředkem trati, než u levého obrubníku.

Pokračujeme tedy za adrenalinovou pasáží z mírného kopečka s táhlou levou zatáčkou a držíme plný plyn. Tady je malý moment na zkliďnění rozbočených hormonů, jenže mašina se žene jako čert a už nás čeká další porce zábavy. Post 7 a pravotočivá otevřená zatáčka s následným stoupáním pod Matadoru nabízí možnost hodně získat. Ze šest-

ky odřadíme do čtyřky a klasicky, z vnější přes vnitřek zase na vnější, letíme zatáčkou, která bere za srdce. Čtyřku volíme hlavně kvůli stoupání, protože je vyzkoušeno, že pětka, kterou by tahle zatáčka šlo projet po rovině, by prostě v kopci ztratila dech.

Bližší se pod oblouk Matadoru a čeká na nás další série esiček, tentokrát z kopce dolů. Pod přemostění tedy najždíme zleva, brzdá, trojka a jemnou regulací plynem to sepeme doprava a následně doleva, aby pak přišla zase pravá u postu 10. Nenecháváme motorku vynést až k opačným vnitřkům zatáček, držíme se spíš na prostředku, ale v optimu. Už na výjezdu doprava u desítky myslíme na to, že nás čeká protilehlá rovinka pod boxy a tam můžeme mašinu zase naložit co to dá. Krásně si v piné rychlosti užijeme další táhlou levou zatáčku a bližší se k postu dvanáct, tedy pravotočivé zatáček, kterou se budeme vracet k nájezdu na clovou rovinu. Řádově až před cedulí 100 metrů držíme maximum a pak přijde cílená brzdá a fazení do trojky. Až sem vede fungl nový povrch trati, který tu pokládali na začátku roku 2009. V posledních



11. – 12.07.2009

HOW TO DRIVE IN MOST

You can find manuals telling you about the optimum course to take through the profile in many places, bikers' websites, magazines, or TV programs. A perfect knowledge of the given circuit is always very important. Let's take an in-depth look at Most. Remember that no two circuits around the world are the same or even similar. Each of them has its own specifics - the sequence of bends, inclines, declines, and rhythms. They differ by the structure of the surface and kerbs. Racers who participate in championships have to remember more than one circuit, be able to imagine the profile of any given track on request, a track that he arrives at on Thursday, learns first hand about it during his free rides and qualifying sessions on Friday and Saturday, and gives his maximum performance on Sunday.

The Most Motor Racing Circuit is 4,219 metres long, and its track is 10 to 12 metres wide along this length. The longest straight: here is 792 metres - the home stretch, and the shortest is 150 metres. During the ride, the racer has to deal with 21 bends, of which 12 are right-handed and 9 left-handed. And there is also the +2.8% climb after point 7 under the Matador before drop.



ping -3.2% after the arch, a total elevation of 12.04 metres. So much for the dry numbers to be supplemented with the view of the map. Now let's go for a ride.

We start from the box on cold tyres and brakes. That's why we take it easy, knowing there is a square right-hand turn to the first chicane, after which there is an even sharper left-hand bend. Now it's time for the first acceleration and gear up. We enjoy the long left-hand bend on full throttle for a couple of hundred metres, which leads us in front of the inroad to the technical section by post 4. The optimum track position before the entrance is very important here. We have to break fast and gear down quickly keeping the bike as straight as possible, as the edged kerbs „Valelungy“ will not forgive any mistakes. We can gain a lot in the technical section, but at the same time we can lose even more here. Therefore we take the first left from the outside, and after that there are immediately

two rights. So far we don't have to brake in this section, the ride can be very well regulated by the throttle. The same applies to the next left hairpin bend, where once again we take care to be in the optimum track position. This also means thinking of the next right kink. There are different views on how to pass this ugly spot, and one can see various methods used by different racers. And we are talking top riders like Meklau, Neukirchner, Molina, Pešek or Smrž here. Their times in this section attack the records, and each of them takes his own path. Basically there are two ways to approach this with slight variations. We brake with a straight bike and gear down to second, and release the brake when coming to the optimum spot, smoothly turn and cut the right-hand bend close to the outer kerb edge, while showing our mastery of gentle work with the throttle regulating the exit to the next long straight. In case we push it too much, the rear wheel adhesion is lost with all too well-known consequences...

Another, more aggressive way of handling the kink in Most is a system where one flies to the middle, brakes, gears off, turns fast, the bike straightens fast and again is closer to the middle of the track than by the left kerb.

So now we continue after the adrenalin filled section down the slight hill through a long left on full throttle. This is a brief moment to calm down the raging hormones, but the machine runs like hell and the next dose of fun is just ahead of us... Post 7, an open right bend with a subsequent uphill climb under the Matador is an opportunity to gain much. We gear down from sixth to fourth and in a classical manner, from the outside to the inside and outside again, we fly through the heartbreaking bend. Fourth gear is usually used here because of the uphill climb - it's been proven that fifth, which could be used if the bend was in a flat terrain, would be useless here.

Now we are coming close to the Matador archway, and another series of bends, this time the downhill run is waiting. We take it from the left under the archway, brake, drop to third gear and gently throttle to the right and then left, to turn right again by post 10. We don't allow the bike to be taken to the opposite sides and keep it in the middle of the track, in the optimum position. At the exit to the right by the ten we are thinking of the opposite straight under the boxes, where we can show the machine what it is worth once again. We enjoy the next long left at full speed and approach post twelve, i.e. right-hand bend that will take us back to the overpass towards the home stretch. We keep it at maximum throttle more or less all the way to the 100 metres signpost, then an insane brake and gear down to third. Up to now we've enjoyed a brand new surface they put here at the beginning of 2009. Therefore we will have to be aware of the tiny bumps in the last two bends before the home stretch in the asphalt and be ready for them. We regulate the passage using the throttle through the first and second right, which is as if cambered outwards, and the bike may get a little jumpy here. It's a job for cool watchmaker's hand! Now we are already on a straight line, with 800 metres of it ahead, first slightly down the hill and behind the finish line slightly up the hill again. We duck and keep the maximum throttle open up to the Česká pojišťovna archway. There is chicane here that requires really hard braking from top speed and a gear down to second. Be careful of the jump and reduced weight on the rear wheel. Balance is what matters, we've stopped ducking long ago and now we are sitting up to use the air resistance to help the braking. Namely in the first lap, when as many as forty machines can come storming it's pretty sticky here. But you know what they say - the race is not won in the first bend. Patience and foresight are needed. Right, left chicane and we keep on joyriding...

ALPE ADRIA CHAMPIONSHIP

MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ

11. – 12.07.2009

**DĚKUJEME VŠEM PARTNERŮM, KTEŘÍ
PŘISPĚLI K DŮSTOJNÉMU PRŮBĚHU
ZÁVODU NA AUTODROMU MOST**



Činovníci

Předseda mezinárodní JURY Günther Zaritsch / A Člen JURY – zástupce ACCR Michal Marek (FMNR)

Členové mezinárodní JURY Zástupci FMN účastníků se podniku Ředitel závodu Gerhard Ittner

Tajemník závodu Trůda Pochmanová Vedoucí technické kontroly Vojtěch Količ Hlavní časoměřič Miroslav Mík

Měření a zpracování výsledků Miroslav Mík Vedoucí lékařské služby MUDr. Milan Fidler

Činovník pro životní prostředí Vladimír Heger

Officials

Int. JURY President Mr. Günther Zaritsch / A FMNR JURY Member Mr. Michal Marek

Int. JURY members FMN delegate present at the event Clerk of the course Mr. Gerhard Ittner

Secretary of the meeting Mrs. Trůda Pochmanová Chief Scrutineer Mr. Vojtěch Količ

Chief timekeeper Mr. Miroslav Mík Chief Medical Officer MUDr. Milan Fidler

Environmental Officer Mr. Vladimír Heger

Připravil: AUTODROM MOST a.s.

Texty: Dušan Matouš

Foto: Petr Štola, Dušan Matouš, HCT.CZ, a.s. – archiv

Cena: 30 Kč

Parkujte bezpečně přímo na letišti

V hlídaném a krytém Parkingu C

www.prg.aero

Nedělejte si starosti s parkováním. Na Letišti Praha je vám k dispozici hlídané a kryté parkoviště. Navíc můžete využít zvýhodněný balíček, který obsahuje parkování, mytí a vyčištění vozidla.



Létejte z Prahy



AUTODROM
MOST
CZECH TRUCK PRIX
2009



AUTODROM
MOST
CZECH REPUBLIC



Více informací najdete na:

www.czechtruckprix.cz

www.autodrom-most.cz

Program závodního víkendu:

FIA EUROPEAN TRUCK
RACING CHAMPIONSHIP

ČESKÁ POJIŠŤOVNA
ŠKODA OCTAVIA CUP 2009

NOTHERN EUROPEAN CUP
FORMULA RENAULT 2.0

SPORTS CAR CHALLENGE

CZECH TRUCK PRIX 2009

29.-30.8.2009
AUTODROM MOST

PLUS

**BOHATÝ DOPROVODNÝ PROGRAM
PRO CELOU RODINU**

VSTUPNÉ PRO DĚTI DO 150 CM VÝŠKY ZDARMA



RENAULT
TRUCKS

HLAVNÍ PARTNER

