



Cestování s motoklubem

Po stopách Coupe Internecionale 1905-1906 Pacov, muzeum motocyklů hrad Kámen

Termín:	sobota 28. Květen 2016 – neděle 29. Květen 2016
Místo a čas startu:	benzínka Tenryu Slavkov u Brna, v 9.00 hodin
Trasa:	469 km – 8:44 h

Slovo úvodem:

Nebylo by od věci dozvědět se něco po starých okruzích a o rajdrech, co po nich jezdili, nebo vůbec o lidech, kteří položili základy českého motocyklismu. Tohle číslo pojednává o vůbec prvních motocyklových závodech, o pionýrské době, kdy konstrukce motocyklu teprve hledala svou tvář a motocyklový sport byl v plenkách.

V době, kdy muže zdobil bohatýrský knír a srdce rytíře, objevil se na startu největší motoristické události roku 1905, závodu o Coupe Internationale na okruhu Dourdanu, Václav Vondřich z Kopřivnice s velkou brašnou na zádech. Václav sedlal řemenáče Laurin & Klement. Svou kuriózní výbavičkou vyvolal veselí u místní mondénní společnosti, zvláště když nikdo netušil, na co tu brašnu má. Diváci na něj pokřikovali, jestli tam má svačinu nebo náhradní prádlo, kdyby se cestou posrrrr... Vondřich byl v klídku a v pohodě. Brašna byla součástí jeho taktického plánu. Vezl si v ní nářadí a náhradní díly. Mechanici ani depa tehdy ještě neexistovali, jezdci byli odkázáni sami na sebe.

Závod odstartoval a Vašek Vondřichů jel od začátku kládu, předjížděl jednoho soupeře za druhým. Když mu z mašiny něco upadlo, sáhl do brašny a bleskově to vyřešil. Drama přišlo ke konci závodu: Vaškovi praskla nádrž. Před zraky posměváčků, vytáhl z brašny letlampu (!), nádrž na fleku zaletoval a letěl střelbu dál. Závod měl strhující průběh. Vondřich porazil svého

největšího soupeře Demestera, který rozštípal mašinu na tehdejších nemožných cestách, a suverénně vyhrál Coupe Internationale, což bylo vlastně neoficiální mistrovství světa.

Před Dourdanem se jela kvalifikace v Pacově. Po tehdejších prašných cestách jeli ti chlapi hroznou kudlu, i dneska bys jim těžko stačil... Netrpělivci, čtěte až do konce, protože až na 44. straně jsou hlavní informace o programu vyjížďky!

Příprava vylučovacího závodu v Pacově roku 1905:

Velmi dobré výsledky dosažené v závodech jako Paříž-Berlín, Paříž-Vídeň, do vrchu na Exelberg a Semmering a velký ohlas I.ročníku Coupe Internationale získaly pro značku LŠK výbornou pověst, a tím i efektivnější prodej jejich výrobků na trhu. Pevnost, spolehlivost a rychlost se staly charakteristickými vlastnostmi jejich strojů.

Všechny tyto úspěchy českých jezdců a českých strojů podnítily Český klub motocyklistů, aby prostřednictvím svého prezidenta JUDr. E. Miříčky učinil osobně prezidentovi rakouské Motocyklisten-Vereinigung panu Robertu Sierckemu nabídku na uspořádání rakouského vylučovacího závodu-eliminace ke II.ročníku Coupe Internationale 1905 na vhodné trati v Čechách. Vídeňský klub za tuto nabídku poděkoval a po dalších jednáních ze dne 30.března se usnesl tento závod za podpory Českého klubu motocyklistů uspořádat.

Ve výběru vhodného místa přicházelo v úvahu více tratí, později jen v okolí Bělé pod Bezdězem v severních Čechách a trať v okolí Pacova v jižních Čechách. V sobotu 29. dubna se sjeli do hotelu Nový v Táboře, tehdejší to stanice Českého klubu motocyklistů, její členové a na druhý den se vydali na Pacovsko k prohlídce trati. Někteří účastníci navrhli její prodloužení na lepší císařskou cestu k Obratani na silnici od Tábora do Pelhřimova. V pondělí byla komisí prohlédnuta i druhá trať v okolí Bělé pod Bezdězem.

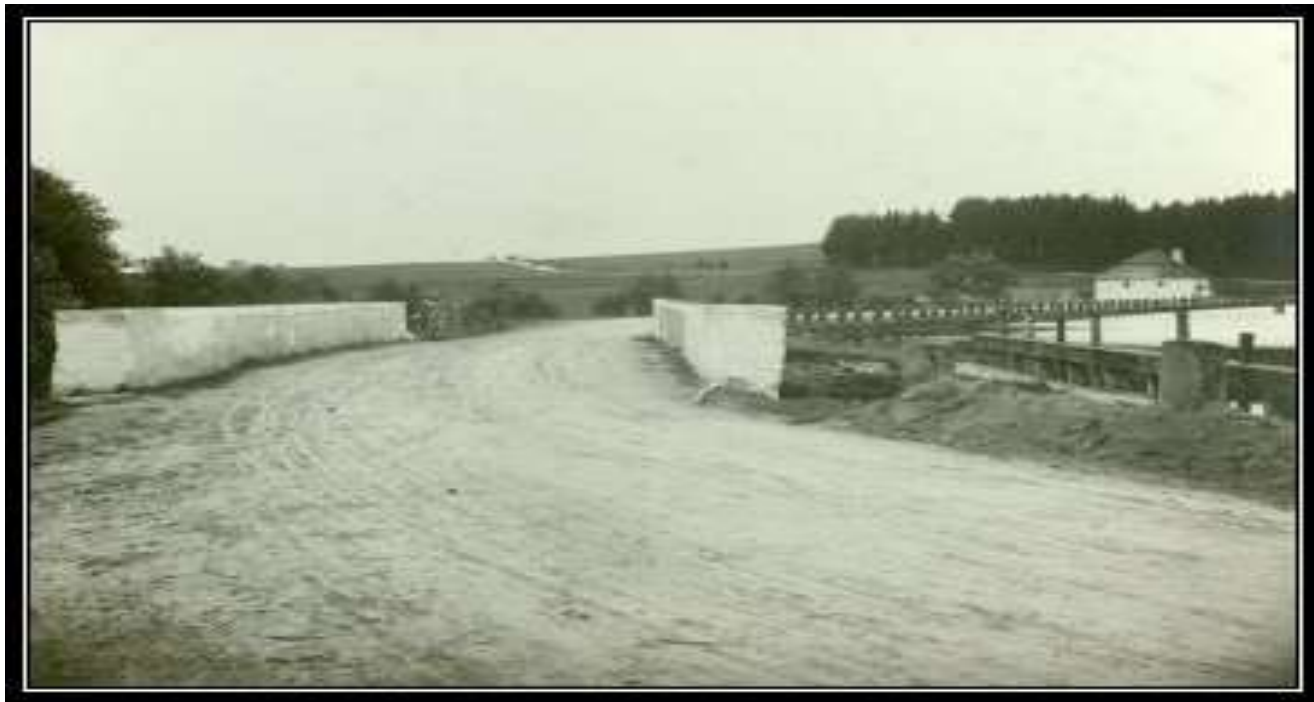
Po prohlídkách obou tratí viceprezident Českého klubu motocyklistů a její zakládající člen, pražský architekt Jan Heberle, který navštívil také Pacovsko a jeho okolí a měl přátelský vztah s pacovským okresním starostou panem Hamerníkem z Vyklantic, prosadil svým vlivem ve sportovní komisi právě Pacovsko jako dějiště závodu. Vedle znalosti místa byl jedním z jeho důležitých argumentů také menší počet neutralizací na tomto okruhu.

V neděli 7.května se v hotelu Nový v Táboře opět sešla smíšená komise k jednání a k následné prohlídce prodloužené trati kolem Pacova. Za český klub motocyklistů to byli: JUDr.E.Miříčka, architekt J.Heberle a Dr.J.Krása. Z Vídně přijeli: prezident R.Siercke, architekt Eustacchio, Felden, svobodný pán Gesci a Eckerl. Komise ihned při prohlídce stanovila místa, která pro svou nebezpečnost mají být označena výstražnými signály.

První takové místo je před Obratani. Při prvním přejezdu železnice nedaleko této obce bude zřízena fakultativní neutralizace s originálním místem sídla měřiče času na střeše domku hlídače dráhy. Silnice již místy ukazovala stopy, že už bylo započato s její úpravou, což byla potěšitelná známka ochoty, kterou ohledně závodu všichni její činitelé projevují. U Dvoreckého rybníka, podél něhož se silnice vine v klikaté serpentíně, je nutné umístit druhý signál.

Cestování s motoklubem

Dále projíždějí obcí Kámen a za ním v Leskovicích je druhý přejezd železniční dráhy, vyžadující druhou fakultativní neutralizaci. Poté se sjíždí k Čížkovu, za nímž budou umístěny výstražné signály u serpentiny spadající k potoku Hejlovu a dále na otáčce před Pelhřimovem směrem k Červené Řečici. Odtud silnice přímo láká k úplnému otevření kohoutu a plnému předstihu zapalování. Má krásný povrch, je dostatečně široká a jeví mírný sklon.



Silnice u Dvořiště



Cesta od Čížkova k Chodči-Dubovicím

Cestování s motoklubem

Až ke Křelovicím není třeba nikde umísťovat výstražná znamení. Stejně tak od Křelovic k Hořepníku je cesta bez větších překážek. Teprve v Hořepníku bude třeba neutralizace, neboť silnice zde má zatáčku, jejíž okraj je v jedné výši se střechou blízkého domu. Po ujetí několika dalších kilometrů v bezvadném terénu se projíždí prudkou serpentinou, ale krásnou silnicí vzhůru k Pacovu, který vyžaduje druhou neutralizaci.

Trať jednoho okruhu měří 62,2 kilometru a bude projeta čtyřikrát. Start bude za Pacovem na mostě na mírném, asi šedesátimetrovém spádu, který usnadňuje rozjetí stroje. Cíl je určen pod Pacovem u kilometrového sloupu 121,2 kilometru.

Starosta Pacova pan Autengruber ujistil komisi o benevolenci obce a zaplašil obavy ohledně ubytování, neboť Pacov sám může uprázdnit nejméně 80 bytů. V Pacově samotném bude včas zřízena závodní kancelář. Při závěrečné schůzce v hotelu Nový v Táboře oznámili zástupci Motocyklistenvereinigung, že trať definitivně akceptují jako ve všem vyhovující, dokonce nescházely hlasy, které ji označily přímo za ideální. Datum závodu je stanoveno na 28. května. Pan Josef Ehrlich na svém motocyklu L&K několikrát projel celý okruh za účelem kontroly úpravy vozovky, což měl též na starosti bývalý okresní cestmistr pan Křečan z Pelhřimova. Na schůzi Českého klubu motocyklistů 16. května referuje architekt Jan Heberle o přípravách k závodu, které byly dosud učiněny. Bylo získáno ředitelství velkostatků Pacov a Červená Řečice, které v obvodu své působnosti jsou ochotny pečovat o udržení pořádku. Byly získány i sbory dobrovolných hasičů a jiné korporace pro konání stráží na nebezpečných místech. O ubytování bude postaráno v Pacově. Město zajistí byty pro 200 účastníků a je ochotno zapůjčit povozy pro účastníky, kteří přijedou vlakem.



Od Březiny k Pacovu



Josef Ehrlich na motocyklu při kontrole trati

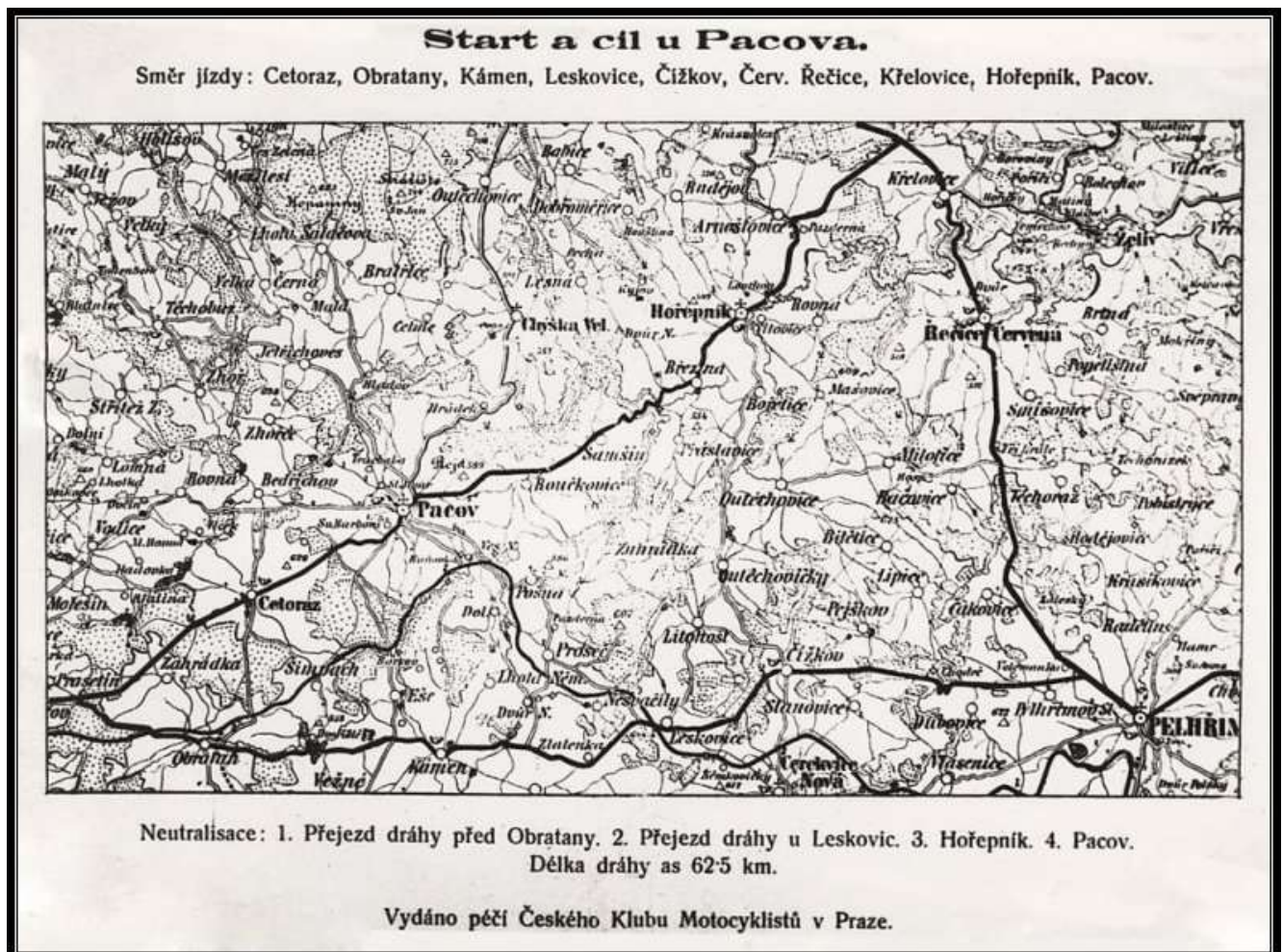
Pro neutralizační službu bude třeba alespoň 12 cyklistů, o něž byly požádány kluby pražské a tábořský. Motocyklistenvereinigung oznamuje, že vypraví zvláštní vlak k závodům. Ještě předtím po upřesnění trati projíždí Pacovský okruh nadmistr továrny L&K pan Narcis Podsedníček, vítěz prvního oficiálního závodu dvoukolek v Čechách u Poděbrad roku 1902, který docílil úspěchů i v jiných závodech. O Pacovském okruhu píše: „Včera vydal jsem se na obhlídku trati Českým klubem motocyklistů vyhlédnuté. Musím upřímně přiznat, že nebohá trať byla valně pomluvena. Připravil jsem se na silnici přímo krkolomnou, a zatím jest okruh těžký, ale nic více. Skutečná zkouška stroje i jezdce. Kopce prý tu jsou a ostré serpentiny! Ale bez těch by to nebylo ani hezké.“ Okruh tak dostává své zadostiučiní.

Pořádání závodu se setkává u představitelů Pacova s velkou přízní a místní radní pan Karel Laager se stává tajemníkem závodu. Trať závodu je zemskými i okresními orgány schválena, jak byla navržena: Pacov – Catoraz – křižovatka u sloupu – Obrataň (před ní u přejezdu dráhy 200 metrová neutralizace) – Kámen – Leskovice (neutralizace 800 metrů) – Čížkov – křižovatka u Pelhřimova – Červená Řečice – Křelovice – Hořepník (neutralizace 1200 metrů) – Pacov (neutralizace 1400 metrů).

K závodu jsou přihlášení tři výrobci motocyklů. Stroje Laurin & Klement budou řídit Vondřich a Merfait, stroje Puch Nikodém a Obruba a stroje Linser Lust a Bittner. Pacov začíná žít sportovní horečkou a zájmem o veškeré dění okolo závodu. První se na trati již týden před závodem, tedy v neděli 21. května, objevil Puchův tým, od úterka je pak na Pacovském okruhu i tým Laurin & Klement, který si udělal tréninkové bydliště na zámečku a velkostatku na Březině. V dalších dnech přijíždějí postupně zástupci Českého klubu motocyklistů a zástupci Motocyklisten-Vereinigung z Vídně a zapojují se do organizace závodu. Je pochopitelné, že si tuto událost nenechali ujít ani zástupci tisku. Své dojmy pak nabídli čtenářům.

Cestování s motoklubem

Dr. Rosenbaum Jenkins z deníku Prager Tagblatt píše: „Rozvoj automobilismu a motocyklismu postrčil kupředu velké průmyslové odvětví, které zaměstnává statisíce dělníků a přináší do oběhu miliony. Francie, která původní německý vynález dovedla využít s významnou dovedností průmyslově v netušené míře, tím získala náskok před všemi průmyslovými zeměmi. Jen Německo může svou jedinečnou značkou Mercedes u automobilů čelit Francii, ba dokonce ji překonat. Rakousko dosáhlo dovedností domácích vynálezců a konstruktérů ve speciálním odvětví, průmyslu motocyklů, vedoucí postavení na světovém trhu. Přirozeně vyrábějí různé typy motocyklů i ostatní průmyslové státy v četných továrnách. Rakousko ale vyrábí nesporně nejrychlejší a provozně nejbezpečnější stroje, které mají převahu i nad francouzskými. Je už jen záležitostí zodpovědných činitelů toto průmyslové odvětví všemožně podporovat. S potěšením zjišťujeme, že v Čechách místodržitelství i ostatní orgány odpovídajícím způsobem oceňují a dělají vše pro to, aby závod, který má vyloučit rakouské konkurenty pro mezinárodní Pohár Francie, se co nejlépe uskutečnil.“



Mapa závodního okruhu

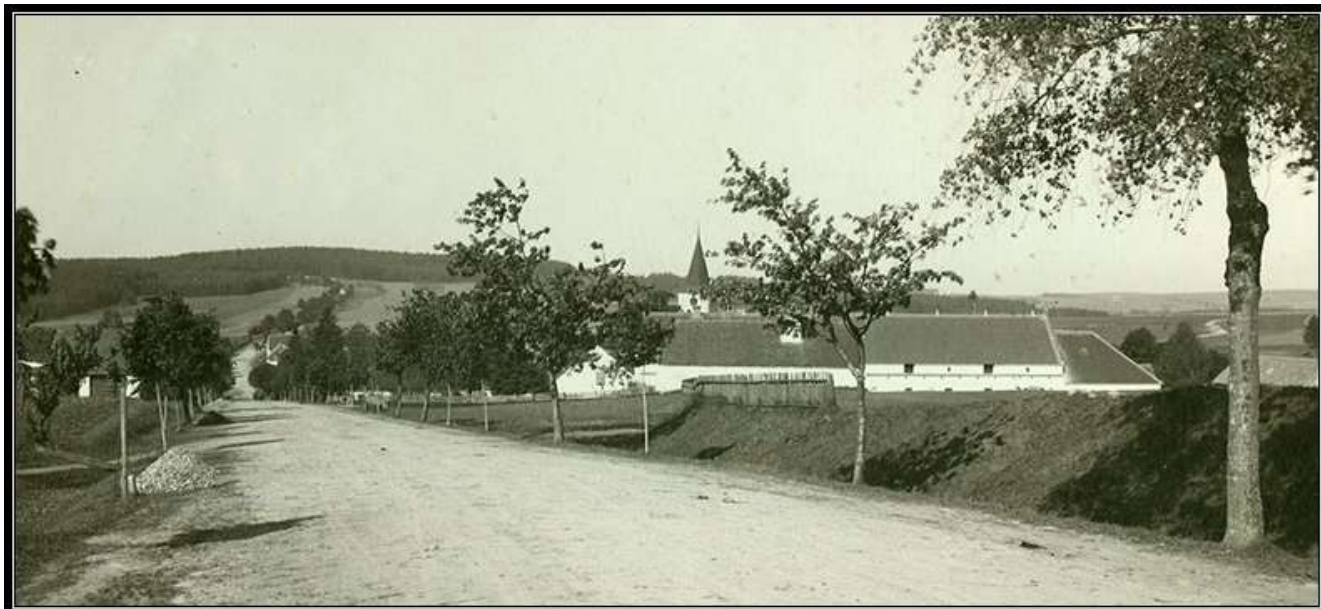
Pan Dr. Rosenbaum Jenkins se v sobotu dopoledne vydává na motocyklu Laurin & Klement z Prahy do Pacova. Vyjíždí přes hustým blátem potaženou vykřičenou pražskou dlažbu a bez smyku projíždí přes Michli a Krč, kde je již vyježděná prašná silnice do Jesenice. Odtud jede dobrou silnicí do Benešova a výbornou cestou do Tábora. Odtud směrem na Pacov je také výborná cesta, jejíž část již tvoří závodní trať. Jízda probíhala bez poruch, motocykl Laurin &

Cestování s motoklubem

Klement bezvadně pracoval a jen při nejpříkřejších a nejdelších kopcích bylo nutné jinak na jednu čtvrtinu otevřenou přivírací klapku/dusivku/ otevřít. Kolem 14. hodiny přijíždí do Pacova, o němž uvádí, že je to hezky položené městečko. Je slavnostně vyzdobeno a napětí, které předchází této významné události, bylo pociťováno v celém městě. Obyvatelstvo prokazuje živý zájem a snaží se podle svých sil podpořit tuto slavnost. Místo mělo ráz světového města, stovky sportovců se svými motocykly a automobily působily ve venkovském okolí zcela zvláštním dojmem, který se nádherným počasím o to příjemněji utvářel.

Rovněž zpravodajové časopisu Sport a hry se v sobotu ráno 27. května vydávají se svými motorkami na trudnou pouť "politou" Prahou. Konečně minuli i právě opravovanou část silnice nad "Zelenou liškou" a znovu nasedají, aby více neopustili sedlo až v Pacově. Už před Tábořem pozorovali na obyvatelstvu vliv ohlášeného závodu. Všude se setkávali s ochotou a zdvořilostí. Za Tábořem, čím blíže k Pacovu, tím jsou zřetelnější známky předpovídající velký den. Od rozcestí na Obrataň všude nacházejí stopy po opravách silnice.

Před Cětorazí vzbuzuje jejich pozornost v dáli obláček prachu, jak se kvapem přibližuje, a z něho se vynořuje nizoučkový modrý stroj, nad jehož řidítky je vidět černou kulatou ochranu hlavy, v níž se blýskají skla brýlí. Podle stylu hádají na Nikodema na stroji Puch, který je vítá jedním ze svých posledních zkušebních tréninkových jízd. Spádem vjíždějí do Pacova, kde na hodinách věže kostela schází několik minut do 13. hodiny, když před „Panským hostincem“ (dnes hotelem Na Panské) ukončují svou čtyřhodinovou jízdu.



První kilometry závodu vedou přes Cětoraz

Po obědě se rychle seznamují se situací, v čem je s obvyklou ochotou podporuje předseda Českého klubu motocyklistů Dr. Miříčka. Po chvíli se vrací z trati architekt Jan Heberle.

V posledních dvou dnech byl v Pacově a zkoušel tu s úspěchem za pomoci svého "dvoucykláku" CCD stát se všudypřítomným. Seznamuje redaktory se svým přítelem, pacovským okresním starostou panem Hamerníkem, jenž si o závod a jeho podporu místními úřady získal veliké zásluhy.

Cestování s motoklubem

U vedlejšího stolu poznávají pány z Vídně. Jsou to především energický a při tom vždy veselý pan Robert Siercke, prezident Motocyklistenvereinigung, kolega našeho Dr. Miříčky v předsednictví, vedle něho výstředně oděný Harry Spanner, dále pánové Eckerle, Felsen, Zeller, svobodný pán Gösci a továrník Linser z Liberce.

Okolo 14.hodiny přijíždí na motorce redaktor Prager Tagblatt Dr.Rosenbaum Jenkins, starší pán sportovního vzhledu. V 15 hodin se vrací z trati pan Eustacchio.

Při obhlídce trati jsou vidět široké pruhy modrého, černého i žlutého plátka přes šíři silnice na čtelných místech jako výstražné značky, které jsou i laiku srozumitelným dokladem obtížnosti trati.



Most pod Křelovicemi

Rakouský vylučovací závod se podobá opravdovému Gordon Bennet Cupu až do té nebezpečnosti okruhu. Prudké obrátky, ostré zatáčky serpentín, křivky nejrozmanitějších tvarů a poloměrů, to je dojem, který si odnášíte z motorového výletu po trati. Jen stroje opravdu znamenité a výborně zapalující mohou na této trati s úspěchem obstát. Sebemenší nespolehlivost musí při častém vypínání motorů pohřbít jejich veškeré šance, v neposlední řadě také brzdy a pneumatiky. Věru na jednotvárnost okruhu si nemůže nikdo stěžovat, spíše naopak. Spousta kontrastních dojmů a duševní napětí unaví i turistu, který si popřál zdravotní procházku tímto krásným krajem. U Obrataně zpravodajové asistují malému výkladu o manipulaci na neutralizaci, kterou závodníkům udílí oba architekti pánové Eustacchio a Heberle.

Zatím je automobilový ráz Pacova posílen novými příjíždějícími hosty. Z Vídně přijel pan Beyschlag, z Prahy Dr.Šimáček s chotí a ing. Rosenberg s chotí a synem . Továrník Jech sem přijel z Pelhřimova, kde je ubytován na dva dny. Továrník Klement sem přijel z tréninkového bydliště svého týmu, který je na Březině. Redaktoři se zde setkávají s Tomanem, který má radost ze svého propuštění z vojny, což mu umožní start ve Francii. Dozvídají se, že Vondřich v pátek spadl v tréninku a způsobil si bolestivou pohmožděninu ramene a Merfait měl ve čtvrtek kolisi s Obrubou, který jel po nesprávné straně, naštěstí pro oba jezdce i stroje bez následků.

Závodní stroje se připravují k vážení, které bylo ohlášeno na 18,30 hodin. Pojednou se rozneslo, že jeden ze strojů Linser shořel. Vyhledali okamžitě liberecký (reichenberský) tým. Zpráva byla potvrzena. Nehoda byla způsobena vyšlehnutým plamenem z výfuku, od něhož chytil benzín v

karburátoru. Jezdec Lust utrpěl jen lehké popáleniny na rukou, ale stroj je pro závod ztracen a musí být využito náhradního, který není úplně na výši, protože se s ním nepočítalo.

Hlavní zájem se koncentroval před závodem na stroje a jezdce. Obtížnost konstrukce je v omezení váhy stroje. Majitel továrny je postaven před úkol zkonstruovat co možná nejsilnější a co možná nejlehčí motocykl. Váha nesmí překročit 50, respektive 53 kg.

Firma Laurin & Klement byla ubytována na Březině, kde měla kolem 20 mužů, mezi jinými závodníky Vondřicha, Tomana, Merfajta, Kafku a vrchního mistra Podsedníčka. Jejich stroje o výkonu 4 HP podržely přesnou formu svého rámu. Dvouválcový motor s magnetovým zapalováním, splynovač zůstal vypařovací. Jsou vybaveny koly o 26 palcích. Proti nevýhodě větší váhy mají výhodu větší pružnosti. Firma Linser řešila problém zkonstruovat 50 kg těžký stroj o výkonu 6 HP s karburátorem a zapalováním značek Longuemar a Bosch. Továrna Puch měla dvouválcový motor s odtrhovacím zapalovačem a rozprašovací splynovač systému Longuemar. Nizoučkový rám měl kola o 24 palcích. Výkon byl 4,5 HP. Všechny závodní stroje byly vybaveny pneumatikami Continental. Velmi důležitou součástí byly hnací řemeny, které musí přenášet mnoho síly při daném počtu obrátek. Ty zabezpečovala firma Rindskopf a syn ze Mstišova u Teplic, tehdy to byla jedna z nejvýznamnějších firem, jejíž výroby ve vylučovacím závodě fungovaly bezchybně.

V sobotu večer v 19 hodin bylo provedeno vážení a plombování strojů pod přísným dozorem pana Sierckeho v domě pana Laagera za asistence funkcionářů, zástupců továren a žurnalistiky. Stroje Laurin & Klement měly přesně 53 kg, Puch 52,5 a 52,4 kg, Linsery pak byly ještě lehčí. Zvážené a zaplombované stroje byly uzavřeny do společné garáže a ponechány pod dozorem celou noc. Kolem 20. hodiny konečně funkcionáři našli volnou chvíli, aby přijali pozvání ředitele pacovského panství pana Steinbacha k pohoštění, při němž veselou náladu nedovedla zkazit ani opožděná hodina.

Do závodní kanceláře umístěné v „Panském hostinci“ se zatím sešli všichni, kteří budou zítra vykonávat službu na trati, aby vyslechli instrukce ředitelů závodu-arch. Heberleho a Eustacchia a přijali odznaky svých hodností a signální praporky. Po poradě se rozešli do míst svého ubytování, které jim ke spokojenosti zajistili generální ubytovatelé pan městský radní Laager a Dr.Kysela. Po 23. hodině konečně utichl noční ruch.

V noci dorazil do Pacova také pan Halphen, zástupce vozů Mercedes na čtyřicetikoňovém voze této značky obsazeném šesti osobami. Byl to císařský rada pan Fuchs, pan Stein z firmy Joss & Löwenstein, pan Schiller z firmy Rosenbaum & Schiller a řídil jej pan Starý, šofér knížete Windischgrätze. O něco později přijel ještě z Vídně pan Hieronymus s chotí na 24 koňovém voze Spitz. Byl to obdivuhodný výkon vozu i řidiče, uvážíme-li, že v sobotu odpoledne přijel z Rábu v Uhrách do Vídně a po krátké zastávce hned pokračoval v cestě do Pacova

Vylučovací závod Rakousko-Uherska pro II.ročník Coupe Internationale Pacov - 28. května 1905 Nedělní budíček v 5 hodin přerušil spánek závodníků, mechaniků, funkcionářů, hostů i diváků. V 6 hodin bylo na náměstí živo jako o trhu. Pacovské korzo bylo neobyčejně oživeno zdobenými prapory v národních barvách. Před domy debatovaly skupiny lidí a postupně se vydávaly v zástupu za Pacov na tábořskou cestu. Žlutý prapor, který vlaje nad silnicí, označuje místo startu,

kde se tísní tolik lidí, že si funkcionáři stěží klestí cestu. Závodníci obklopeni svým doprovodem se chystají ke startu.



Pohlednice z Pacovského okruhu

Zde se novináři také dovídají o vážné nehodě, která se stala v noci týmu Linser. Účetní této firmy si vypůjčil od architekta Heberleho mapy trati a neznámo proč se vydal o 23. hodině na obhlídku trati. Automobil ve tmě najel na patník silnice a převrátil se. Účetní firmy se nešťastnou náhodou dostal pod vůz a byl vážně zraněn. Odpoledne stejné firmě jeden stroj shořel a večer tohle, takže nebylo divu, že celý tým byl zachvácen nervozitou a strojům se nedostalo té nejlepší péče, což se pak stalo osudným oběma jejich startujícím jezdcům.

Funkci startéra zastával pan Robert Siercke, chronometr měl v ruce pan Rupp, zapisovatelem byl určen generální sekretář Motocyklistenvereinigung pan Gugenberger. Konečně v 7:05 začal vlastní závod v tomto pořadí:

1. Vondřich - stroj Laurin & Klement start v 7:05 je po 60 metrech v pohybu
2. Bittner - stroj Linser start v 7:08 se zde v této době neobjevuje!
3. Obruba - stroj Puch start v 7:11 je po 40 metrech v pohybu
4. Merfait - stroj Laurin & Klement start v 7:14 je po 80 metrech v plné jízdě
5. Lust - stroj Linser start v 7:17 stroj hned nenaskočil
6. Nikodém - stroj Puch start v 7:20 potřebuje jen 20 metrů do pohybu.

Bittner je oficiálně veden, jako by odjel v 7:08, vypravuje se však teprve v 7:23. Rovněž Lust má potíže s odjezdem a teprve po ztrátě několika minut následuje ostatní, kteří mají dobrý start, z nich Nikodém přímo brilantní. Je tedy odstartováno.



Příchod jezdců a diváků ke startu

Co bylo vedle dvou předchozích nehod závodního týmu Linser příčinou pozdních odjezdů obou jezdců? Byla to velká síla a komprese motoru, kdy dostat 6HP motorku na stoupajícím terénu do pohybu vyžadovalo ohromnou sílu jezdce a ještě k tomu dobře seřízený motor.

Továrna zkonstruovala tak silné stroje pro francouzské silnice, které vykazují méně stoupání i méně zatáček než trať u Pacova. Na diváky ale udělaly neobvyklý dojem svými tvary. Jezdci všech firem vezli na zádech batohy nebo tašky s nářadím, rezervními díly na opravu a 2-3 duše. Jezdci od Pucha měli podle předpisů německých závodů tvarované pokrývky hlavy, které je měly ochránit před zraněním při pádech.

Po startu se početné přítomné publikum odebralo na druhý konec města k cíli, aby tam očekávalo příjíždějící jezdce. Samotný Pacov byl neutralizačním pásmem, to znamená, že jezdci příjíždějící k cíli museli zastavit. Doba příjezdu byla zaznamenána a byli doprovázeni nejpomalejším tempem cyklistou městem ke startu, kde znovu byla zjištěna doba odjezdu a zaznamenána. Nejvíce publika se dostavilo do místa u cíle, kde byly zapisovány časy jednotlivých kol každého závodníka. Velká většina diváků zde vydržela přes 4 hodiny na svém místě, aby přivítala vítěze závodu. Mezi přítomnými zástupci města zde byli například Dr.Weiss s chotí, purkmistr Autengruber, jeho náměstek Steidler, městský rada Laager, okresní starosta Hamerníka další.

Zprávy z trati přicházely poskrovnu, protože se zatím nic závažného nedělo. Blížila se 8. hodina a napětí v řadách diváků vzrůstalo. S velkým potleskem je přivítán první závodník, kterým byl Vondřich, který také jako první odstartoval a kterého žlutý praporek vyzývá k zastavení. Jako další přijíždí již Nikodém, který odstartoval jako poslední, a po něm Merfait. Oba jezdci na strojích Linser – Bittner a Lust vzdávají hned v prvním kole ne pro nějakou poruchu, nýbrž proto, že jejich silné motory se pro tuto trať nehodily. Obruba na stroji Puch si sice získal určitý náskok, ale havaruje v zatáčce u Pelhřimova. Není sice zraněn, ale rozbil stroj a nemůže dále pokračovat. Již

Cestování s motoklubem

v prvním kole tak odstupuje ze závodu polovina jezdců. Po prvním kole vede Vondřich před Nikodémem a Merfaitem.



Start u mýta – stroj roztlačuje Obruba

Kolem 9. hodiny nastává opět vzrušení. Kdo přijede první? Udrží si Vondřich náskok z 1.kola? Jezdci postupně přijíždějí ve stejném pořadí jako v kole prvním. Nikodém ztrácí na Vondřicha několik minut, které zavinilo uvolněné sedlo jeho stroje, po kterém následoval pád, při kterém rozbil sklo brýlí a před zraněním ho ochránila pokrývka hlavy. Po pádu byl nucen pokračovat až do cíle 2. kola bez sedla pouze na rámové rouře a napodobil tak jezdce Tomana, kterému se stejná nehoda přihodila v I. ročníku Coupe Internationale 1904 ve Francii. Smůlu měl Merfait, do jehož stroje byl nedopatřením nalit nedostatek benzínu, a tak ve 2. kole na čas uvázl a musel doplňovat svou zásobu.

Situace po polovině závodu nasvědčovala tomu, že o vítězi se rozhodne pravděpodobně jen mezi Vondřichem a Nikodémem, o tom byly také vedeny debaty v řadách diváků. Krátce po 10. hodině se opět objevují jezdcí v prostoru cíle. Pořadí je nezměněno jako v předchozích dvou kolech. Vondřich vede s velkým náskokem a zdá se, že poslední kolo již nemůže ohrozit vítězství stroje Laurin & Klement. Blíží se doba, kdy má přijet do cíle, ale nejede. Stalo se snad něco? Fantazie diváků se rozvíjejí. Náhle proběhla vlna vzrušení mezi diváky. Nikodém prý také nepokračuje v závodě. Zvítězí snad Merfait? Ale již je tu první jezdec. S velkým zpožděním je to Václav

Vondřich a několik minut po něm i Nikodém. Zprávy se tedy nezakládaly na pravdě. V tomto kole došlo k nemožnému. Nikodém nejen stačil zlikvidovat náskok Vondřicha, ale ještě jej o několik minut předstihl. Co bylo příčinou tohoto zvratu v závodě?



Startuje Vondřich – zleva startér R.Siercke, J.Heberle a E. Miříčka

Žádný závod není vyhrán, dokud se kolo jezdce nedotkne cílové pásky. Vondřicha potkala jedna z mnoha menších sportovních tragédií. Téměř jistá vidina vítězství se rozplynula právě v tomto posledním kole. Nejdříve ztratil drahocenné minuty opravou prasklé pneumatiky a k dovršení smůly jej podstatně zdržel pád v zatáčkách u Březiny. Téměř jistý vítěz je tak poražen. Také Nikodém má v posledním kole pád, ale okamžitě mohl pokračovat dál v jízdě.

Ve vylučovacím závodě tedy zvítězil Eduard Nikodém na stroji Puch průměrnou rychlostí 62,7 km/hodinu. Druhý dojel Václav Vondřich na stroji Laurin & Klement, který ale vytvořil rekord na jedno kolo. Třetí dojel Merfait na stroji Laurin & Klement. Závod skončil a jsou vyhlášeny výsledky. Pro Pacov a pořadatele skončil velkým úspěchem pořadatelským i společenským. Pacovský okruh se osvědčil jako velmi dobrý, i když náročný. Kdo však bude reprezentovat Rakousko-Uhersko ve II. ročníku Coupe Internationale 25. června opět na dourdanském okruhu ve Francii?

Vyvolenými jsou:

1. František Toman stroj Laurin & Klement - za 2. místo v I.ročníku 1904
2. Eduard Nikodém stroj Puch - vítěz kvalifikace
3. Václav Vondřich stroj Laurin & Klement - 2. místo v kvalifikaci



Vítěz závodu - Eduard Nikodém

Jeden zajímavý dovětek k závodu. Dne 7. června byl u obecního úřadu v Hořepníku sepsán protokol se služkou u velkostatkáře pana Viléma Pistoriuse Marií Váchovou, která o závodě z 28. května uvádí, že viděla, jak jeden ze závodníků své kolo vedl, za chvíli k němu přijel jiný jezdec a „kola“ si vyměnili. Uvádí to proto, že později se na veřejnosti s přetřásáním o tom mluvilo. Tím to celé také skončilo. Po skončení závodu zaslal Český klub motocyklistů dobrovolným hasičům v Pacově dopis s poděkováním za spolupráci.

II. ročník Coupe Internationale – Dourdan 1905

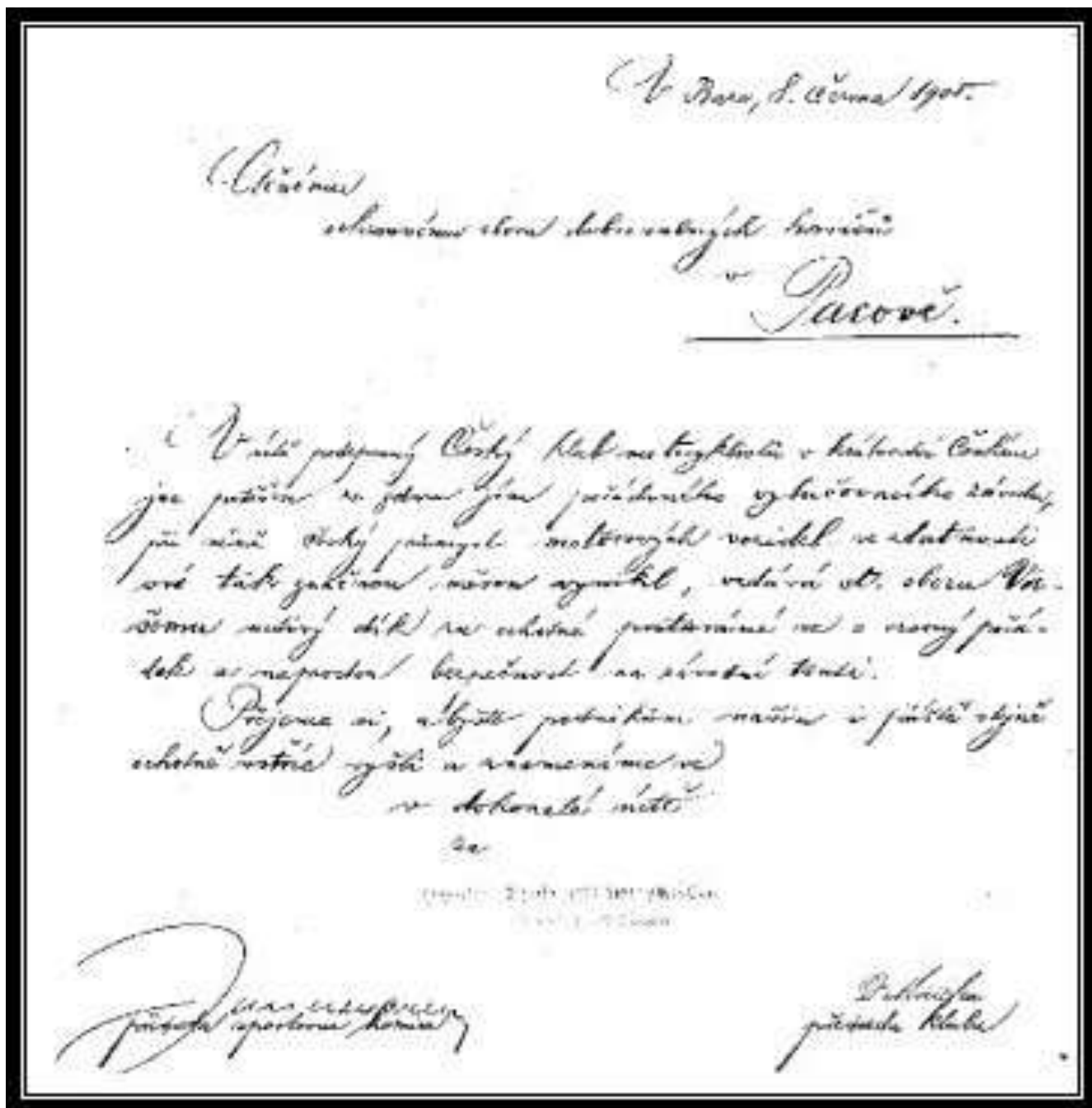
Po ohlášené nominaci závodníků, kteří budou reprezentovat Rakousko ve II. ročníku Coupe Internationale, už nezbývalo mnoho dní na přípravu jezdců i strojů. Závodu se mají zúčastnit jezdci z Francie, Rakouska, Anglie a Německa zastoupené vždy 3 stroji. Až na Německo vybrala každá země své závodníky ve vylučovacích závodech. Podle odborníků, kteří pozorovali tyto přípravné závody s ohledem na rychlost jezdců v nich dosahovaných, seřadili země podle toho do pořadí: Francie, Rakousko, Anglie. Stejně tak uvažovali i o spolehlivosti strojů. Ale o všem rozhodne samotný závod.

Proti triu francouzských jezdců Demester-loňský vítěz, Giuppone a Champoiseau stojí rakouské trio Toman, Nikodém a Vondřich. Jejich šance jsou vyrovnané, ve prospěch Francie hovoří výhoda a podpora domácího prostředí. Naše motoristická veřejnost s velkým napětím a nadějemi očekává výsledky závodu, které posílil obdivuhodný výkon strojů v Pacově a po nich ještě v závodech v České Lípě a Boru. Jednotlivé týmy postupně přijížděly do dějiště závodu. Firma

Cestování s motoklubem

Laurin & Klement odcestovala do Francie se závodníky Tomanem, Vondřichem a náhradním jezdce Kafkou, doprovázena mechaniky Tutou a mistrem Podsedníčkem.

V sobotu 24. června byly stroje zváženy a shledány v pořádku. Proti předním brzdám rakouských strojů byly námítky, poněvadž nepůsobily na ráfek, jak zněl francouzský policejní předpis, ale ke startu budou puštěny.



Děkovný dopis ČKM dobrovolným hasičům v Pacově

Dourdanský okruh měří 54 kilometrů, z toho 9 kilometrů tvoří neutralizace. V Dourdanu je stanovena na 10 minut, ve Foret le Roi 3 minuty a v Ablis 5 minut. Závod se jede na 5 kol a je tedy dlouhý 270 kilometrů. Celková neutralizace je tak 90 minut.



Team L & K před odjezdem do Francie

Ke startu v neděli 25. června se dostavilo všech 12 přihlášených jezdců, pouze místo Francouze Champoiseau pojede Cissac. Jednotlivým zemím jsou přiděleny rozlišovací barvy na svetry a nátěry rámu. Francie černá, Německo bílá, Anglie zelená a Rakousko modrá.

V 10 hodin startují jezdci v tomto pořadí:

1.	Demester stroj	Griffon	– Francie
2.	Müller	Progress	– Německo
3.	Campbell	Ariel	– Anglie
4.	Toman	L & K	– Rakousko
5.	Giupponne	Peugeot	– Francie
6.	Menzel	Progress	– Německo
7.	H.Collier	Matchless	- Anglie
8.	Nikodém	Puch	– Rakousko
9.	Cissac	Peugeot	– Francie
10.	Jahn	Progress	– Německo
11.	Franklin	JAP	– Anglie
12.	Vondřich	L & K	– Rakousko

Vondřich po loňských zkušenostech odstartoval s brašnou na zádech, ve které měl nejnnutnější náhradní díly a nářadí. Závod, k němuž byly upřeny zraky světa, je zahájen. Za pozornost stojí ještě to, že anglický jezdec Franklin startoval jako amatér, a dokonce si sám koupil stroj k závodům. Na rozdíl od loňského ročníku, kdy byl hromadný start, startovali nyní jezdci v časových intervalech.

Francouzský favorit Demester jel znamenitě od samého začátku. V prvním kole byl nejrychlejší. Vondřich měl nevýhodu, že jako poslední startující musel předjíždět opozdilce, a tím je možno vysvětlit ztrátu pouhých 18 vteřin na druhém místě proti Demesterovi, který měl silnici volnou. První kolo dokončilo jen 11 závodníků, bohužel k naší smůle již také bez předpokládaného spolufavorita, a to našeho Tomana, kterému se utrhl pneumatika poškozená již při tréninku. Přitom vzhledem k loňskému ročníku dostal rychlejší stroj, než je stroj Vondřichův.

Nikodém se zatím držel na čtvrtém místě, ale těsně za ním jsou někteří další jezdci. Ve druhém kole přijíždí sice Demester jako první, ale to jen proto, že dříve odstartoval. V čele závodu je už o

Cestování s motoklubem

pouhé tři vteřiny Vondřich. Na třetím místě je Cissac, Nikodém stále na čtvrtém místě a Giuppone na pátém místě. Zatím se tak vyplňují předpovědi, že o vítězi se bude rozhodovat pouze mezi francouzskými a rakouskými jezdci. V tomto kole vzdávají němečtí jezdci Müller a Menzel a spolu s nimi anglický jezdec Campbell. Zbývá Angličané a Němec Jahn jsou již vlastně bez šance.



Eduard Nikodém a továrník Johann Puch

Ve třetím kole bojuje nadále Václav Vondřich s Demesterem a po dramatické jízdě zvyšuje Vondřich svůj náskok na dvě minuty. Závod vzdává poslední německý jezdec Jahn a v soutěži tak zůstává ještě 6 závodníků.

Ve čtvrtém kole je sice Vondřich o pár vteřin pomalejší, přesto stále vede. Na Nikodéma se ale začíná věšet osud s defektem pneumatik.

Jede se poslední kolo. Vondřichovy časy velmi málo kolísaly, stávaly se pravidelnými. Demester za Dourdanem mění celé kolo, když mu praskla pneumatika a zohýbal se ráfek. Nedělá to však nějakým utajovaným způsobem, nýbrž veřejně, což naznačuje jeho obavy, že se již nestane vítězem a chce pouze dojet tak, aby byl v cíli diskvalifikován, ne tedy klasifikován, a tak poražen, což se také nakonec podle řádů stalo. Poslední Angličan H.Collier a také náš Nikodém vzdávají pro neopravitelné defekty pneumatik.

Zbývají poslední dva závodníci Vondřich a Giuppone. Vondřich rychlou jízdou projíždí nádhernou alejí mezi St.Arnoultem a Dourdanem. Vyjíždí táhlé stoupání a vykrouží serpentiny před Forêt le Roi. Silnicí se blíží k nejnebezpečnější zatáčce u la Maison de Pierre, projíždí špatným úsekem, kde loňského roku Toman urazil své sedlo, a blíží se k cíli. Husté špalíry přihlížejících diváků vidí jeho umění a ohromný potlesk prozrazuje, že francouzské obecnstvo přece jen dovede ocenit vrcholný výkon cizince.

Po silnici klesající v dlouhém spádu se řítí rychlostí značně přesahující stokilometrovou rychlost. St.Arnoult - pozor, poslední zatáčka! Vondřich doslovně vylétne do krátkého prudkého vrchu, odkud jsou již vidět okrášlené tribuny, úspěch je na dosah. Silnice před samotným cílem však není úplně volná, ve směru jízdy i v protisměru zde jezdí spousta motocyklů a automobilů. V tom uslyší výkřik z ženského hrdla a nějaká motocyklistka se kácí ze stroje jemu přímo pod kolo. Ve zlomku vteřiny zaskřípají jeho brzdy a velkým obloukem s nadlétnutím v sedle se stačí jen tak tak

Cestování s motoklubem

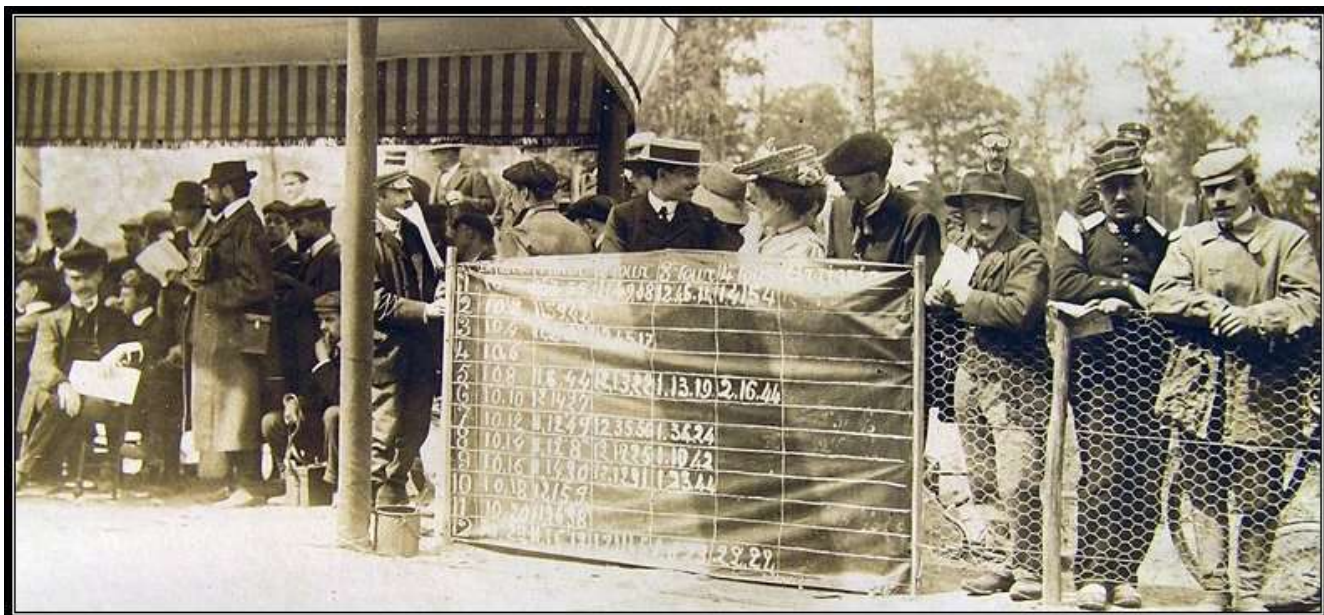
vyhnout. Jeho proslulá chladnokrevnost zachránila nejen jeho, ale i onu ženu. A již je zde cíl a konec závodu.



Vondřich v zatáčce



Rozjezd závodníka po neutralizaci



Výsledková tabule v Dourdanu

Závod je vítězně dobojován pro českého jezdce i pro český průmysl. Hodinovým průměrem 80 kilometrů překonává i průměr 72,5 kilometrů vítěze automobilového závodu Théryho v přípravném závodě Gordon Bennett Cupu.

Vedoucí pařížský sportovní deník L'Auto píše: „Rakousko odnáší pohár. Krásný závod Vondřichův. Nešťastná porážka. Již před závodem v sobotu při vážení oba stroje L & K učinily výborný dojem. Nelze upříti, že jsou celé dobře konstruovány. Vondřich jel téměř celý závod vyrovnaně, jeho motor nikdy neochabnul a jeho pneumatiky Continental se silným tkanivem nepoznaly řezných ran ostrých křemenů.“

Deník Prager Tagblatt napsal, že Vondřichovo vítězství na stroji Laurin & Klement znamená nesmírný úspěch domácího průmyslu a závodníka. Právě tak jako po vítězství automobilu Mercedes budou si i milovníci rychlých motorek nejraději volit při koupi vítěznou značku z Coupe Internationale.

Po triumfu firmy Laurin & Klement svolává architekt Heberle na pondělní večer zvláštní schůzi sportovní komise Českého klubu motocyklistů, která zdůraznila vítězství, a zasláá blahopřejné telegramy panu Vondřichovi a Klementovi do Paříže a panu Laurinovi do Mladé Boleslavi.

Po vítězství dostává firma v Mladé Boleslavi velké množství blahopřejných telegramů z celých Čech, mezi nimi i z městského zastupitelstva z Pacova. Češi mohou mluvit o stavbě motorek s touž hrdostí, s jakou Francouzi o stavbě automobilů, jako o „l'industrie bien tchèque“, dokonalém českém průmyslu. Vítězství se také brzy odráží ve větším vývozu strojů Laurin & Klement do ciziny.

Vítězstvím na rychlém dourdanském okruhu získalo Rakousko právo uspořádat III. ročník závodu o Coupe Internationale na svém území.



Vítěz Vondřich s továrníkem Klementem



Po tomto skvělém úspěchu a jako upomínku na předcházející vylučovací závod na Pacovském okruhu věnovala vídeňská Motocyklisten-Vereinigung čestné pamětní dary panu JUDr. Miříčkovi a architektu Heberlemu. Ti se revanšovali tím, že vídeňskému sdružení věnovali krásný pohár vyrobený dílnou Bratří Malých. Na sametovém podstavci je ve stříbrné obrubě pohár z českého skla, který nese v heraldickém provedení štíty (znaky) měst Pacova, Hořepníka, Pelhřimova a Červené Řečice, přes které vedl okruh. Na víku je vyryta mapka pacovského okruhu.

Pamětní pohár věnovaný ČKM do Vídně

Podstavec nese toto věnování:

V upomínku na svornou součinnost Motocyklisten-Vereinigung d.Öe.AC. Český Klub Motocyklistů v Království českém při pořádání vylučovacích závodů na okruhu Pacovském pro Coupe Internationale du MCF. Jan Heberle – Dr. F. Miříčka“.

Rakouský vylučovací závod pro III.ročník Coupe Internationale Pacov - 3. června 1906

Motocyklovými závody, které se po úspěšném loňském organizačním i společenském zabezpečení mají konat v roce 1906 opět v Pacově se zabýval tisk již dlouho před jejich konáním. Novinová zpráva již z 11.ledna uváděla, že německý spolek DAK zvažuje uspořádat svůj vylučovací závod rovněž na Pacovském okruhu den před nebo po rakouském vylučovacím závodě. K tomu však později nedošlo. Také anglické továrny na výrobu motocyklů dělaly vážné přípravy. Jejich vylučovací závod na ostrově Man byl určen na začátek května. Pacov činil přípravy k závodě, který byl ale najednou ohrožen. V lednu vyhlásila továrna Laurin & Klement, že se nezúčastní nejen vylučovacího, ale i hlavního závodu III. ročníku o Coupe Internationale.

Jaké důvody vedly pány Laurina a Klementa k tomuto kroku? Jako odpověď nejlépe poslouží novinová zpráva uveřejněná továrnou v denních a sportovních listech: „ Proč nezúčastní se Laurin a Klement – továrna motorových kol a vozů v Mladé Boleslavi ani závodu vylučovacího, ani závodu hlavního o Coupe Internationale na okruhu v Pacově?

- Poněvadž jsme již roku loňského v závodě o Coupe Internationale, kdy měl skutečně mezinárodní význam, ve skvostném stylu zvítězili a Francouze v jejich vlastní zemi porazili;
- Poněvadž z takového závodu oproti jiným letům v ohledu konkurence ničeho se naučit nemůžeme, neboť závody nutí nás nanejvýš ku stavbě nadmotorů v praxi neupotřebitelných;
- Poněvadž nás dějiny posledních závodů poučily, že závody postrádají každého sportovního podkladu a vedou k nejhorším konkurenčním manévřům;
- Poněvadž za ony tisíce, jež jinak pro takové závodní podniky bezúčelně vyhazujeme, docílíme raději zlevnění strojů cestovních ve prospěch svého zákaznictva;
- Poněvadž dáme svým inženýrům a dělníkům raději pracovat v dílnách na strojích cestovních našich odběratelů, nežli na strojích závodních.
- PONĚVADŽ se nebojíme, vyzýváme již dnes vítěze v závodě o Coupe Internationale 1906 na závod o vklad 5000 K.“

Někteří ze zaměstnanců s tímto stanoviskem nesouhlasili. Například Vondřich zvažoval účast jako soukromá osoba startující na loňském typu, stejně tak Kolowrat. I Toman se rozhodl startovat, ale na motocyklu konkurenční značky Puch. Do toho vstoupil pan Klement a po jeho zásahu si to jezdci rozmysleli a účast odvolali. Firma z Mladé Boleslavi nechtěla zrušit své původní rozhodnutí a po těchto událostech stanovila, že když se kromě továrny Puch zúčastní ještě jiná firma, je snad ochotna své rozhodnutí změnit.

Motocyklová veřejnost tím byla znepokojena a firma na ni měla brát větší ohled hlavně vzhledem k propagaci Čech a zájmům členů Českého klubu motocyklistů, kteří byli spolupořadateli závodu. Vzniklou situací se zabývala členská schůze Českého klubu motocyklistů dne 21. května v Praze. Jediným bodem jednání bylo uspořádání závodu na Pacovském okruhu. Pánové Miříčka a Heberle seznámili přítomné se vzniklou situací, která nastala po odřeknutí továrny Laurin & Klement a upozornili, že asi nebude nutné závody pořádat, když budou na startu jen stroje firmy Puch. Uvedli také, že vídeňské sdružení i firma Puch závody pořádat chtějí.

Poté se členové rozdělili na dvě názorové skupiny. Skupina zastoupená Miříčkou a Heberlem je pro pořádání závodu, skupina zastoupená Šimkem je proti. Pan Heberle ještě upozorňoval na předběžný příslib vídeňského zástupce firmy L&K pana Kollarze o možné účasti těchto strojů z Vídně, druhá strana měla naopak proti vídeňskému sdružení námitku, že nechce zapůjčit putovní cenu Coupe Internationale pro výstavu v Čechách. Po delší výměně názorů bylo usneseno, že se vylučovací závod pojede v neděli 3. června. Vážení strojů proběhne v sobotu odpoledne.

V předvečer závodu popsal denní tisk situaci takto: „ Město není dekorováno, jako tomu bylo loni. Mezi obyvateli je jisté zklamání i pochyby, jestli se závod vůbec pojede. Všeobecně se uznává skoro zbytečnost vylučovacího závodu, startuje-li jediná firma. Jsou však i optimisté, kteří doufají,

že ještě v poslední chvíli budou stroje Laurin & Klement startovat. Stanovisko firmy je všeobecně známé, naděje se upínají na vídeňského zástupce firmy pana Kollarze, o němž se povídá, že obešle závod na vlastní pěst. U váhy v 18 hodin se ovšem ukazuje lichost těchto nadějí. Startovní čísla 1 až 4 firmě Laurin & Klement vyhrazená jsou vyvolána bez odpovědi. Dostavují se pouze závodníci značky Puch s ohlášenými 5 stroji, které při vážení provedeném pány Heberlem, Sierckem a Böhmem byly lehčí než předepsaná váha 53 kg. Váženi jsou i jezdcí a těm, kterým do předepsané hmotnosti 65 kg něco chybí, je nutné dodat zátěž, jako například u Nikodéma. Stroje jsou uzavřeny ve společné garáži, kterou se známou ochotou dal k dispozici radní pan Laager.

Závodní tým firmy Puch tvoří: Nikodém, Wetzka, Obruba, Maffeis a Fritsche. Wetzka je pro tento závod velmi znevýhodněn nedoléčeným zraněním ze závodů na Margaretské dráze ve Vídni, kde utrpěl odřeniny rukou, zvláště dlaní.



Puchův tým – zleva Fritsche, Maffeis, Nikodém, Kolowrat, Wetzka

Účast čestných hostů na závodě byla překvapivě větší než loňského roku, zejména zásluhou účastníků z Vídně, naopak slabě byla zastoupena Praha.

Stejně jako loni přijel opožděně ještě pan Halphen-zástupce vozů Mercedes s Dr. Martiem a baronem Ringhofferem, dále Dr. Rosenbaum a někteří zástupci tisku.

Je neděle 3.června ráno. Počasí je sotva ucházející, schyluje se k dešti. Návštěva u startu a cíle, jejichž místo bylo oproti loňskému ročníku přeloženo za Pacov na návrší před Cetorazí, tak vlivem počasí silně utrpěla. Ve složení Puchova týmu dochází ke změně. Hrabě Kolowrat neodolal své závodnické vášni a požádal o místo, kde nahradil Fritscheho. Ráno o šesté hodině odjel na zkoušku dráhy, aby se seznámil se strojem. Diváků v prostorách startu a cíle je také oproti loňskému závodě velmi málo, protože prší. Start ohlášený na devátou hodinu se zdržel skoro o půl hodiny.

Teprve v 9:27 hod. odjíždí jako první Obruba a ve dvouminutových intervalech v 9:29 Wetzka, v 9:31 Maffeis, v 9:33 Nikodém a v 9:35 hrabě Kolowrat.

Cestování s motoklubem

Děšť a vítr zapudil hodně diváků, takže zbyl skoro „rodinný“ kroužek. Blíží se konec 1. kola 62,2 km dlouhého včetně 3,6 km neutralizací. Jezdci, ohlašovaní signálem hlídky v podobě šoféra pana Halphena, sedícího na šest metrů vysokém lešení, dojíždějí v pořadí:

1. Obruba - čistý čas 52:17,2 min. průměrnou rychlostí 67,2 km/hod.
2. Wetzka 58:16,4 min. 60,3 km/hod.
3. Nikodém 1:00:59,2 hod. 57,6 km/hod.
4. Maffeis 1:19:40,2 hod.
5. Kolowrat 1:56:50,0 hod.

Počasi se neustále zhoršovalo, a tak se výbor závodu usnesl jej ukončit a výsledky dosažené v prvním kole vyhlásit závěrečnými. Závod tak vlastně nebyl dramatický, Wetzkovi jeho poranění zabránilo v lepším umístění a hrabě Kolowrat byl znevýhodněn jak svojí tělesnou váhou, tak i tím, že se nestačil seznámit se strojem.



Hrabě Kolowrat na Puchu

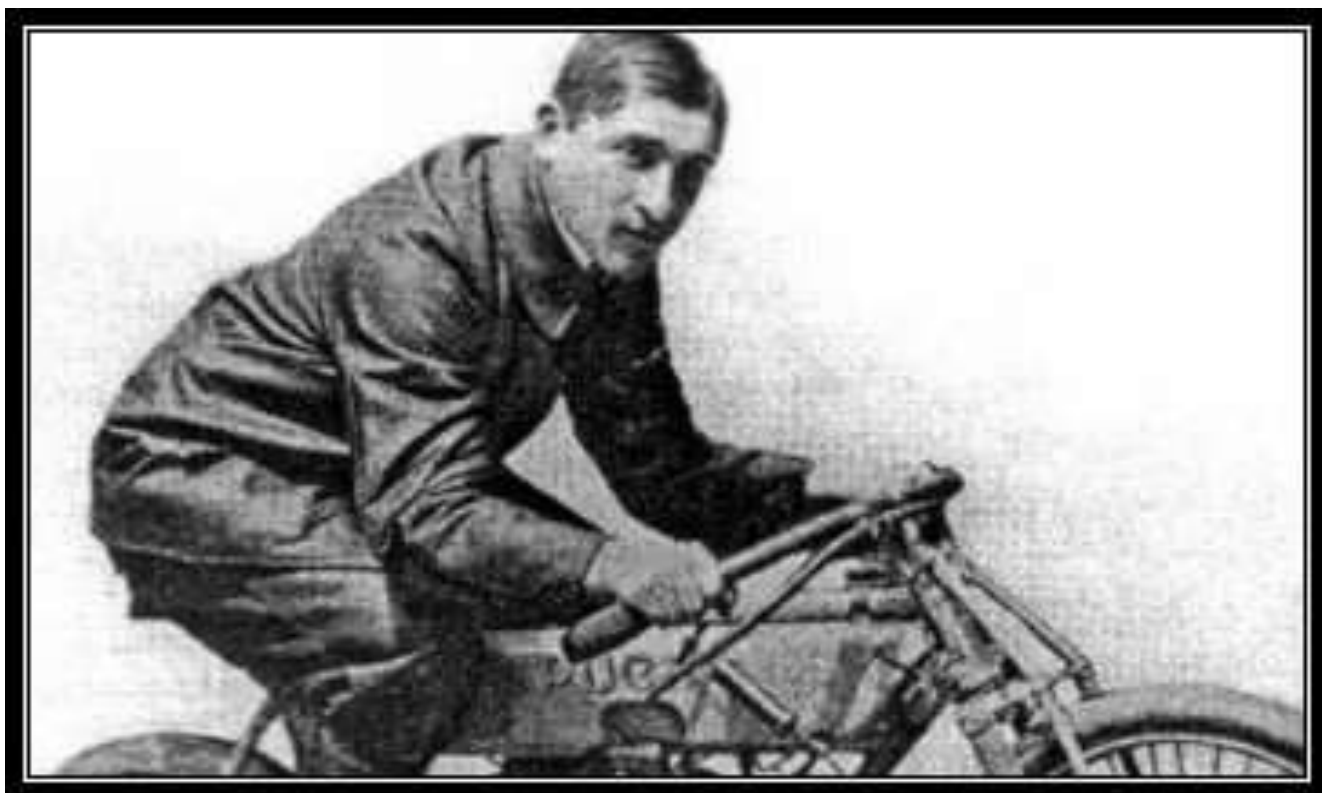
Pouze Nikodém předjel Maffeise. Rekord okruhu tak zůstal Vondřichovi z roku 1905. Bezprostředně po závodě bylo rozhodnuto, že první tři jezdci budou hájit barvy Rakouska na III. ročníku Coupe Internationale dne 8. července opět zde na Pacovském okruhu. Ve čtvrtek 7. června se v deníku Prager Tagblatt objevilo poděkování motoristům u příležitosti vylučovacího závodu v Pacově. Prezident Motocyklistenvereinigung děkoval Českému klubu motocyklistů, Českému místopředsedství, zemským úřadům a obcím ležícím na trati za nezávadné provedení této významné akce.

Příští závod na Pacovském okruhu 8. července bude prvním nejvýznamnějším mezinárodním závodem na území Čech a přípravy na něj probíhaly vlastně již v době konání vylučovacího závodu, kdy byly vyhledány a určeny prostory pro vážení strojů a pro pořadatelský sbor.

Ze společné schůze českých a rakouských delegátů vyšel závěr, že zámecký dvůr bude místem vážení a plombování strojů, které tam budou i schovány. Vážení proběhne v sobotu 7. července od 14 do 18 hodin ve vyhrazeném čase pro každou zemi. V refektáři bývalého kláštera na zámku se uskuteční závěrečný reprezentační banket. V místnostech pivovaru bude zřízena provizorní restaurace. U startu bude dohotovena tribuna, k níž potřebné dřevo se uvolilo poskytnout město Pacov. U tribuny bude koncertovat kapela.

V závěru bylo usneseno obsadit závodní výbor, předsednictvo závodu a čestný sbor, do kterého budou pozvány vynikající osobnosti.

A zatímco v Čechách se začalo urychleně pracovat na přípravách závodu, Francouzi jaksi ztrácejí zájem. První dva ročníky závodu, které s tak velkou slávou jako nejvyspělejší motoristická země pořádali jim měly přinést jejich neporazitelnost. Když se tak v roce 1905 nestalo, snad i obavy a nejistoty úspěchu dokonce někde v cizí zemi je přiměly k tomu, že firmy Griffon, Peugeot a Alcyon prohlásily, že se vzdávají účasti. V kolébce motorismu se tak našla jediná továrna Gillet, která měla zájem zachránit čest francouzského motocyklového sportu a přijala nabídku zastupovat francouzskou trikoloru na Pacovském okruhu.



Vítěz Obruba

Příprava III. ročníku Coupe Internationale 1906

Již od středy 4. července žil Pacov výhradně ve znamení závodu. Na místo již dorazily všechny týmy kromě Německa. Jejich jezdec Retienne se objevuje až ve čtvrtek. Účastníci pravidelně vyjížděli se svými stroji k tréninkovým jízdám na okruhu a seznamovali se s jeho záludnostmi. Každý den tak projížděli Pacovem, městečky a vesnicemi na trati s burácejícími motory. Velkými

rychlostmi se řítí po silnicích a ruší až do té doby poklidný život občanů. Zato však poskytovali malým i velkým divákům zajímavé divadlo a napomohli zajistit i výdělek místním obchodníkům.

Regionální tisk přinesl 4. července zprávu svého zpravodaje: „Pohár zasahuje hluboko v žití Pacovanů, jemu ustupuje zájem o všechno ostatní. Jest to konečně přirozené jako spravedlivé, uvážíme-li, že Pacov spojuje své jméno s Coupe a dělí se s ní o její proslulost.“

Veškeré přípravy k závodu řídil za Český klub motocyklistů architekt Jan Heberle podporován panem ing.J.Možným. Zástupci vídeňského sdružení, kteří dosud nebyli obeznámeni s poměry, zatím pouze schvalují jejich dispozice.

Tribuna v prostoru startu a cíle na rovině před Cetorazí je již téměř hotova a pro zajímavost je nutno dodat, že všechny lóže v ní zřízené jsou už vyprodány. Kolem tribuny jsou zřízeny ohrazené plochy jak pro vozidla čestných hostů a činovníků, tak i pro jejich pohoštění na dodatečně připravených stolech a židličkách v průběhu nedělního závodu.

Zatím se mezi odbornou veřejností hovoří o tom, že i letos se asi bude rozhodovat o vítězi mezi Rakouskem a Francií. Puchovi jezdci Wetzka, Obruba a Nikodém jsou zde vlastně doma, okruh znají z předešlého závodu a každý absolvoval celou řadu tréninkových kol na neuzavřené trati. I firma se připravila dokonale a pozorovatelé viděli asi 9 strojů připravených k možnému zapojení do závodu. Také Francouzi vedeni přímo továrníkem firmy panem Gilletem všechny ujišťují, že jejich den přišel. Jejich garáž je v bývalé vinopalně, kde redaktory přijal pan Gillet, který na otázku, jaké jsou jejich šance, ukázal na dlouhou řadu strojů podle zdi srovnaných a řekl: „Věřte, že bych nebyl obětovan peníze na zhotovení těchto strojů a drahou cestu sem, kdybych nebyl přesvědčen o schopnostech svých dětí zpět dobýti Coupe“. Francouzská výprava měla devět lidí a 12 strojů značky Gillet. Okruh pokládá za velice těžký s drsným povrchem, a tak jej mnoho nechválí. Také Angličané ústy svého sekretáře prohlašují okruh za obtížný. Naděje vkládají do jezdce Franklina. Francouzů se nebojí a za své soupeře považují jen Rakušany. Doufají, že by mohli za nimi obsadit druhé místo.

Ve středu večer se nad pacovským krajem snesla bouře s krupobitím, která postihla zejména Hořepník. Ve čtvrtek dopoledne však již byla trať dobře sjízdná, jak ujistil novináře z tréninku se vracející Nikodém. Ještě večer dorazily do Pacova dva německé stroje Progress, z nichž jeden bude řídit jezdec Retienne, který přijel až ve čtvrtek ráno, protože narychlo nahradil původně nahlášeného jezdce Kirschheima, který z rodinných důvodů nemůže startovat. Teprve dopoledne uvedl stroje do pořádku a začal s tréninkem.

Novináři měli ve čtvrtek možnost prohlédnout si jeho stroj Progress, který je překvapil pěkným zpracováním a koncepcí. Šlo o dvouválec o výkonu 3,5 HP, tedy nejslabší ze všech přihlášených, a tak mu dávají malé šance.

Velkou přípravu k dosažení úspěchu prokazovali Francouzi, kteří vinopalnu a k ní přiléhající pivovarské nádvoří proměnili v dílnu se vším příslušenstvím.



Depo Francouzů – u zadního stroje jezdec Lalanne

Čtvrteční ráno bylo zvláštní také tím, že se v Pacově uskutečnilo rozdělování odměn za chov koní na rok 1906 a z tohoto důvodu se závodníci na určenou krátkou dobu nesměli objevit na trati, „aby svým zjevem nerozčilovali chloubu koňstva pacovského kraje.“

Město Pacov pořídilo nádhernou bronzovou plaketu, dílo pacovského sochaře Hameršmída, jejíž exempláře dostanou závodníci a delegáti cizích zemí v upomínku.

Škola a tehdejší „chudobinec“ byly proměněny v hromadné noclehárny. Mnohé rodiny vyprázdnily více než polovinu svých bytů, aby hosté měli pohodlí. Jen do čtvrtka bylo přihlášeno 300 hostů, kterým byly zabezpečeny noclehy.

V pátek začalo 12 vojáků zřizovat polní telegraf, který bude spojoval neutralizace s cílem.



Polní telegraf v činnosti při závodě – Rytmistr Umlauf s vojáky a vlevo sedící redaktor Sportu a her (? Vilém Heinz)

Cestování s motoklubem

Ministr obchodu Dr. Fořt posílá na adresu městského radního pana Laagera předsedovi Motocyklisten-Vereinigung Robertu Sierckemu telegram, ve kterém omlouvá svou návštěvu: „Přijměte můj nejvřelejší dík za laskavé pozvání k účasti na slavnostech u příležitosti mezinárodního závodu MCF; současně musím projevit svou nejživější lítost, že nutné úřední záležitosti bohužel mi znemožňují účast na slavnosti, pro kterou chovám nejživější zájem. Přeji závodu nejlepšího průběhu, prosím, abyste přijali výraz mé obzvláštní úcty. Ministr obchodu Dr. Fořt.“

Jednotlivé týmy rozmístěné po Pacově se nadále nerušeně připravovaly na nedělní závod. Angličané se utábořili vedle pošty v domě manželů Havlových, Francouzi si zřídili svůj hlavní stan v místním pivovaru a tým Rakouska, který vzal k sobě i německého závodníka Retienna, se usídlil nad kovárnou v domě u Králků, stranou od náměstí.

Každý den po odpoledním tréninku následovala důkladná lázeň jezdců, jejich převléknutí a večer se objevili v „Panském hostinci“ bezvadní gentlemani v oděvech nejmodernějšího střihu a z látek, na nichž by ve výkladních skříních jistě visel nápis „poslední novinka.“

V tom vynikají hlavně naši jezdci Nikodém, Obruba a Wetzka a také Angličané s poněkud strnulou elegancí s nimi tvořili dobrou společnost. Nejméně se s ostatními přátelili Francouzi, kteří se zde objevovali zřídka, a když tak jen na malou chvíli.

V tréninku hlavně při projíždění zatáček budí nejlepší dojem naši jezdci, ale Francouzi jim neméně zdatně sekundují. Angličané a Němec projíždějí zatáčky s určitou opatrností.

Již samotný trénink zanechává stopy na některých strojích. V sobotu dochází ke vzrušení, když praskl rám Collierova Matchlessu. Kovář po letování a několikahodinové práci mechaniků stroj opravil. Potíží se nevyhnuli ani Francouzi. Lalannův stroj se vzňal, ale následek nehody je brzy odstraněn a neohroží tak start tohoto závodníka.



Zástupci motocyklových klubů

Odpoledne se schází na návrh anglického delegáta za zavřenými dveřmi mezinárodní komise. Snaží si vyjasnit, které součástky nesmí být v průběhu závodu vyměněny a dále pojem cizí pomoci závodníku, je-li například podání pneumatiky jezdcem již v rozporu s řádem, a jiné důležité věci, které byly řešeny v předchozích ročnících.

Kdo přišel v sobotu do krámu pana Laagera, mohl spatřit na pultě trofej, pro niž tolik jezdců nasazuje život a na přípravách závodů se v řadě zemí rozkutálelo hodně peněz. Je to ta trofej, která se nemohla záhadným způsobem po vítězství ve Francii rychle dostat k výzdobě tovární expozice firmy Laurin & Klement na české výstavě. Teď zde tráví dlouhé hodiny v přítomí kupeckého krámu. Reálná cena této bronzové sošky nevyžadovala žádnou péči, ale její význam si zasluhoval více ohledu a lepšího umístění.

Vážení a plombování strojů začalo od 14 do 18 hodin. Být přijat a hlavně „oplombován“ znamenalo skoro úspěch. Právě při přejímce strojů se projevovaly některé jevy, které neměly nic společného se sportovním charakterem závodu. Zde se jednalo nejen o sportovní zájmech, nýbrž také o hospodářských, které jsou důležité pro startující firmy. Velké náklady, které dávaly do vývoje, chtěly také využít při prodeji svých strojů.

Nejdříve se vážily a kontrolovaly stroje Puch. Ačkoliv odpovídaly pravidlům a předpisům, bylo humorné přihlížet, jak delegáti Francie a Anglie se snažili objevit někde nějakou chybu, jak se ptali na původ každého jednotlivého kusu nebo součástky, protože stroj musel být úplně vyroben v příslušné zemi. Když neshledali nic závažného, povolili jeho označení. Znak byl vyražen na přední a zadní vidlici, na hlavové a vrchní rouře rámu, na řídicích, na sedle, na obou válcích a setrvačnickovém pouzdře motoru, na karburátoru, magnetu a řemenici. Stroj vypadal jak pacient po neštovicích.

Dva francouzské stroje Gillet prošly bez problémů, stroj jezdce Tavenauxe byl o něco těžší, což bylo vyřešeno vypuštěním určitého množství benzínu a oleje. Jezdec také brilantně odrážel námitky anglického zástupce na pravost některých francouzských dílů a sklidil všeobecný potlesk přítomného obecnstva předložením dokladů, které potvrzovaly, že díly byly vyrobeny v Paříži a Calais pobočkami továren Technisch.



Vážení strojů

Stroj německého jezdce Retienna Progress měl nejvíce svízelů. Prvním kamenem úrazu byla přední brzda, která nepůsobila přímo na ráfek. Pak přebývala váha stroje a konečně mu byla vytýkána francouzská provenience karburátoru Longuemar. První dvě závady byly odstraněny, zbývající byla ponechána s tím, že zástupci firmy bylo uloženo dokázat německý původ karburátoru.

Dva anglické stroje Matchless byly o 600 g a 400 g těžší, a proto byly odlehčeny provrtáním řemenice a zkrácením brzdové páky. Hladce prošel Franklinův stroj JAP. Po zvážení a zaplombování byly stroje uzamčeny a zapečetěny v kůlně pana Laagera. K vratům byl postaven strážník.

To už nadešla chvíle taktických plánů jednotlivých týmů. Všechny místnosti Panského hostince (majitele pana Mašáta), které sloužily jako ředitelství a závodní kancelář, byly do pozdních nočních hodin zaplněny. Stále přicházeli motocyklisté i cyklisté určení k obsazení tratě a další činovníci. Architekt Heberle udělal pokyny více než 60 pořadatelům a dalším 31 mužům z pražských klubů velocipedistů, z nichž někteří zůstali v Pacově a zbývající pomáhali v Hořepníku. Vedle stanovených úkolů byly všem rozdány plánky s přesným rozmístěním zodpovědných osob a hlídek.

Lékařskou službu v Pacově zajišťoval Dr.Kysela, kterému byl k dispozici automobil řízený samotným Václavem Vondřichem. Dále byli lékaři na trati v Leskovicích, u Pelhřimova a v Červené Řečici.

Z venku bylo stále slyšet nově přijíždějící automobily a jejich acetylenové svítilny dodávaly množství lidí venku zvláštního vzhledu. Sirény a houkačky naplňovaly vlhký noční vzduch. Ještě ve 2 hodiny, kdy se redaktor Sportu a her ubíral ke svému bytu, vypadal Pacov, jako by nechtěl jít vůbec spát.

III. ročník Coupe Internationale – Pacov 8. 7. 1906

Je nedělní ráno. Blankytně modrá obloha se klenula nad krajem a slunce se svými paprsky dotýkalo špiček pacovských věží s kontrastním tmavozeleným pozadím nádherných kaštanů na kopci před zámkem.

Město je slavnostně vyzdobeno prapory v zemských barvách, mezi nimiž jsou porůznu i prapory říšské. Téměř všechno obyvatelstvo a množství diváků z okolí bylo na ulicích a jejich oblečení zpestřovalo celkový ráz. Po 9. hodině se jednotlivé týmy jezdců pod dozorem svých kontrolorů spouštěly z kopce pacovského náměstí slavobránou na jejím dolním konci, aby se odebraly ke startu. Za nimi se odebíraly ke startu na návrší před Cetorazí také zástupy lidí. Silnice vzbuzovala u cizinců obdiv ideální a bezvadné dráhy, kterých není tolik k vidění. Po celé trati byly rozestaveny četnické stráže. Ze slavnostně vyzdobeného Pacova odjížděly ke startu velké automobily a voituretty s čestnými hosty, motocykly a tříkolky s postranními vozíky i jízdní kola. Dr.Václav Plaček, přímý účastník, uvádí: „ Nebylo právě příjemné kráčet kolem nich. Šílený jejich let vířil a zdvíhal prach na silnici a metal jej chodcům do očí. Nescíslné trubky, píšťaly, zvonky i

akordové nástroje foukací, podobné sirénám na parnicích, ohrožovaly pak i nervy v povážlivé míře.“



Připravená Pamětní plaketa pro účastníky- dílo pacovského sochaře Hameršmída

Zástupy lidí se příkrým stoupáním dostávaly na výšinu u cíle. Vítila je zde udělaná slavobrána z chvojí s nápisem „Cetoraz“, ale nebylo možné k ní přistoupit. Tudy směla vjíždět pouze motorová vozidla s povolením. Zpravodaj je označen bílým štítkem na kabátě s nápisem „Coupe Internationale du M.C.F Plak.- 8.7.1906“ a může se odebrat buď vlevo ke tribuně nebo vpravo, kde je stan předsednictva závodu a měřičů času. Od tribuny ke stanu je přes silnici napnutá bílá páska. Závodní dráha je u startu v délce několika set metrů oplocena zábradlím. Vpravo u startu se tyčí velká černá tabule označená nápisem Runden Zeiten. K ní je přistaven žebřík s ovázanými konci. Vlevo od stanu koncertovala hudební kapela z Písku. Za ní na rozsáhlém prostranství stály automobily a jiná vozidla všech hostů.

Nad tribunou vlály prapory zúčastněných zemí Německa, Anglie, Francie, Rakouska a na jejich bocích také prapory v českých zemských barvách. U tribuny byla postavena malá rozhledna, z níž bylo možno sledovat jezdce mezi Obratáním a Kámenem. Vedle ní byl zřízen bufet pana Oplta z Národního domu na Vinohradech, který také zajišťoval závěrečný banket po skončení závodu na pacovském zámku.

Závodníci se začínají řadit. V neúhledných, ale praktických úborech a přilbách stojí u svých motocyklů a kolem nich je předsednický výbor a prezidium. Diváků přibývalo, obě velká prostranství jsou zaplněna.



Někteří z čestných hostů závodu



Angličtí závodníci s markýzem de Mouzillym- prezidentem FIC

Závod se jede pod záštitou Jeho c.a k. Výsosti pana arcivévody Leopolda Salvatora. Mezi členy čestného předsednictva jsou mimo jiné:

- Jeho excelence německý vyslanec Karel Hrabě v. Wedel
- Jeho excelence ministr vnitra Dr.Richard, svobodný pán v.Bienerth
- Jeho excelence ministr války-polní zbrojmistr rytíř v.Pitrei

Delegáty za zúčastněné země v závodě jsou:

- Za Rakousko R.Siercke, předseda Motocyklistenvereinigung z Vídně
- Za Německo E.L.Richter, předseda německého sdružení motocyklistů z Postupimi
- Za Francii M.F.Deckert, místopředseda Motorcycle Club de France z Paříže
- Za Anglii markýz de Mouzilly-St.Mars, předseda Autocycle Clubu z Londýna a současný prezident Mezinárodní federace klubů motocyklů.



Členové předsednictva závodu

Na tribuně jsou další hosté. V popředí byli vidět místopředsední rada a pelhřimovský okresní hejtman pan Drechsel se zemským poslancem panem Bíbou a pacovským okresním starostou panem Hamerníkem. Šlechta byla soustředěna především v západní části tribuny. Diváci mohli vidět knížete Lobkovice, hraběte Orsini-Rosenberga, Thurn-Taxisa, Dreyma z Nemyše, Schönborna, pana markýze de Mouzilly-St.Mars, majitele pacovského zámku pana Weisse a další

ZÁVOD O COUPE INTERNATIONALE DU MOTOCYKLE CLUB DE FRANCE

pod protektorátem Jeho c. a k. Výsosti
:: pana arcivévody Leopolda Salvatora ::

NA OKRUHU SILNIC U PACOVA V KRÁL. ČESKÉM
V NEDELI DNE 8. ČERVENCE 1906

ČESTNÉ PRESIDIUM:

Jeho Excelence německý vyslanec Karel hrabě Wedel.
Jeho Excelence ministr vnitra Dr. Richard, svobodný pán Bienerth.
Jeho Excelence ministr války polní zbrojmistr rytíř Pitreich.
Jeho Excelence ministr zeměské obrany polní zbrojmistr Frant. Schönaich.
Jeho Excelence ministr ribodů Dr. Josef Foit.
Jeho Excelence ministr železnic Dr. Julius Derschatta šlechtic ze Standhalla.
Jeho Excelence ministr jindřich Prade.
Jeho Excelence ministr Dr. Bedřich Pacák.
Jeho Excelence místopředseda v Dolních Rakousích Erich hrabě Kielmansegg.
Jeho Excelence místopředseda v království Českém Karel hrabě Coudenhove.
Jeho Excelence polní podmaršálek Nikoláš rytíř Wulch.
Jeho Excelence sborový velitel v Praze polní zbrojmistr Hubert rytíř Czibulka.
Jeho Jasnost Alexander princ Solms-Braunfels, předseda O. A. C.
Jeho Jasnost nejvyšší maršálek království Českého kníže Jiří Lobkowitz vévoda Roudnický.
Jeho Excelence Alexander markrabě Pallavicini.
Gustav hrabě Pötting-Persting čestný předseda O. A. C.
Leopold hrabě Kolowrat.
Komerční rada Aug. Denk, předseda sdružení průmyslníků v Dolních Rakousích.

PRESIDIUM:

Robert Siercke, předseda Motocyklisten-Vereinigung d. O. A. C.
Jan Eustachio, místopředseda M. V. d. O. A. C.
Professor Dr. August Böhm, šlechtic z Böhmersheimu, místopředseda M. V. d. O. A. C.
Dr. Emil Miřka, předseda Českého Klubu Motocyklistů v Praze.
Jan Heberle, místopředseda Českého Klubu Motocyklistů v Praze.

Setník Robert Wolf, Vídeň, místopředseda O. A. C.
Theobald Harmsen, šlechtic představenstva O. A. C.
Valentin Kadlezik, Vídeň, předseda sportovního výboru O. A. C.
Rytmistr Jan rytíř Umlauf z Frankweilu, Praha.
Marquis de Mouzilly-St. Mars, předseda Fédération Internationale de Clubs Motocyclistes, Londýn.
E. Bardin, předseda Motocycle Club de France, Paříž.
Dr. Karel Groš, purkmistr král. hlav. města Prahy.
Inženýr Josef Rosenberg, předseda Českého klubu automobilistů, Praha.
Dr. Adolf rytíř Weiss z Tessebachu, Pacov.
L. Hamerník, okresní starosta, Pacov.
František Autengruber, starosta města Pacova.
Dr. Rosenbaum-Jenkeln, Praha.

DELEGÁTI:

Rakousko: Robert Siercke, předseda Motocyklisten-Vereinigung d. O. A. C.
Německo: E. L. Richter, předseda německého sdružení motocyklistů, Potsdam.
Francie: M. F. Deckert, místopředseda Motocycle Club de France, Paříž.
Anglie: Marquis de Mouzilly-St. Mars, předseda Autocycle Club, Londýn.

ZÁVODNÍ VÝBOR:

Architekt Jan Eustachio, Vídeň, předseda sportovního výboru M. V. d. O. A. C.
Architekt Jan Heberle, předseda sportovního výboru Českého Klubu Motocyklistů, Praha.
Valentin Kadlezik, Vídeň (soudek u cíle).
Theobald Harmsen, Vídeň (u startu).
Roland Felsen Vídeň (u války).

MĚŘIČI ČASU:

Oskar Rupp, Vítězslav Graf, Malsed, Elnoš, Koko, Hussnik, Weigt.

O 5. HOD. ODPOL.

SLAVNOSTNÍ BANKET

V REFERTÁRI ZÁMKU

p. Dra. WEISSE Z TESSBACHU
V PACOVĚ.

Prospekty závodu

Mezi nimi pobíhali pánové Miříčka a Siercke a další členové předsednictva. Jedině továrník Puch ze Štýrského Hradce chodil v dlouhém krémovém plášti a šedém měkkém klobouku klidně mezi svými jezdci a promlouval s nimi.

To už nastal okamžik startu. Závodní týmy zkoušejí své motocykly, protože je dovoleno je před startem ohřát. Probíhalo i nezbytné fotografování. Blížila se 10. hodina. Vše je připraveno k provedení startu a jezdci jsou již soustředěni. Nastává slavnostní okamžik tolik očekávaný velkým množstvím diváků.

Za tribunou byla zřízena hlavní stanice polního telefonu, která se pod vedením poručíka Prušáka a rytmistra Umlaufa mohla dohovorit se stanicemi na výjezdu z Pacova, při přejezdu dráhy před Obratání, přechodu dráhy v Leskovicích a v Hořepníku.



Jezdci před startem

Úderem desáté hodiny byl III. ročník Coupe Internationale 1906 odstartován a jezdci se ve dvouminutových intervalech vydávají na trať ve stanoveném pořadí:

1. Wetzka Rakousko	Puch	10:00,0 hodin
2. Tavenaux Francie	Gillet	10:02,0
3. Retienne Německo	Progress	10:04,0
4. C. Collier Anglie	Matchless	10:06,0
5. Obruba Rakousko	Puch	10:08,0
6. Fauvet Francie	Gillet	10:10,0
7. H. Collier Anglie	Matchless	10:12,0
8. Nikodém Rakousko	Puch	10:14,0
9. Lalanne Francie	Gillet	10:16,0
10. Franklin Anglie	JAP	10:18,0

Cestování s motoklubem

Všichni jezdci odstartovali. Domácí závodníci jsou bez problémů brzy v plném tempu. Francouz Taveneux se ještě chvíli musel odrážet nohou o zem, než naskočil motor. Jezdec Retienne musel rozšlapávat a delší dobu musel ještě šlapat jezdec Fauvet. Závodníci odjeli a v prostoru startu nastal relativní klid. Panstvo se odebralo do zřízené polní restaurace ke svačině.

V této době zavládlo v řadách diváků vzrušení, když od Tábora přijížděl automobilem místodržitel Království českého hrabě Coudenhove. Došlo k jeho uvítání, představování hostů a byla zahrána rakouská hymna. Jeho excelence se dostavila právě včas, neboť již byl ohlášen blízký příjezd prvního jezdce Wetzky.

Diváci se pomalu otáčeli k Pacovu, kde by se měl každým okamžikem objevit první jezdec. Již je vidět na protějším návrší, pak na okamžik mizí v dolině a ohlašuje se obláčkem prachu v aleji do kopce. Objevuje se ve slavobráně a řítí se hustými špalíry dál. Je to samozřejmě Wetzka. Po něm by měl přijet Tavenaux , ale k radosti publika je to opět jezdec Rakouska Obruba, což naznačuje, že tři jezdci před ním se opozdili a on je předjel. Dále přijíždí C.Collier a po něm hned favorit obecenstva Nikodém, který svým posezem připomíná žabu. Stejně legračně působí pytel písku na jeho zádech z důvodu dovážení jezdce.



Wetzka před startem

Ve francouzské delegaci se zachmuřují tváře: "Co jen dělají?!", ptá se pan Gillet, který se snaží ovládnout svůj nepokoj. Ani pátý není ohlášen francouzský jezdec, nýbrž H.Collier. Po půl

Cestování s motoklubem

jedenácté je tu i Retienne a po Francouzích ani stopy. Všechny tři postihla pohroma již v prvním kole. Tavenauxovi praskla ojnice motoru a musel odstoupit. Fauvet za Hořepníkem vylétl ze zatáčky do pole, silně poškodil stroj a vykloubil si rameno.

Přichází depeše, že u Kámena havaroval poslední z Francouzů Lalanne, je potlučen a potřebuje pomoc. Pan Halphen , pražský obchodní zástupce vozů Mercedes, odváží ve svém Mercedesu Dr.Kyselu a Dr.Vituje s továrníkem Gilletem na místo neštěstí. Na trať vyjíždí také pan Siercke s mezinárodní komisí a příjíždějící hrabě Kolowrat oznamuje, že závodník byl s poškozenou českou převezen do Pacova. Teprve po delší době tuto zprávu potvrzují samotní lékaři, kteří museli jít zpátky k cíli pěšky.



Přesnídávka hostů -na čele sedí hrabě Coudenhove



Tavenaux s továrníkem Gilletem

Cestování s motoklubem

Ve druhém kole přijíždějí jezdci v pořadí: Obruba, Wetzka, Nikodém, H.Collier a Retienne. Nikodém je však již časem na prvním místě, protože Wetzka se pro defekt pneumatiky trochu zdržel. Nikodém svým čistým časem 43:11,6 min. překonává v tomto kole rekord okruhu, který dosud držel Václav Vondřich z loňského roku. Je to úctyhodný výkon odpovídající průměrné rychlosti 84 km/hod., to znamená, že na trati s množstvím zatáček musel jet zvláště v delších spádech rychlostí dost přes 100 km/hod.

V tomto kole vzdává pro poruchu stroje také Angličan C.Collier. Mezi diváky se rozdělují sympatie ke dvěma závodníkům. Jedna část fandí Nikodémovi, druhá mladému a nadějnému Wetzkovi. Dohoní Wetzka ztrátu ze druhého kola?

Ale již je zde první jezdec v cíli třetího kola. Je jím opět výborný Nikodém na stroji Puch. Za ním se k nemalému překvapení poprvé po třech hodinách objevuje Franklin, který byl už dlouho považován za ztraceného. Svě zdržení a následné vzdání vysvětluje z důvodu ulomeného nadzvedáku sacího ventilu.

Po Franklinovi se objevuje Obruba. Současně s touto potěšitelnou zprávou dochází „Jobova zvěst“, že Wetzka spadl v lesní serpentíně u Chodče (dnes u Dubovic) v okamžiku, kdy dostihl a chystal se předjet Obrubu. Diváci ho litují, že nepřijede do cíle. Zatím projíždějí cílem 3. kola H.Collier a po něm Retienne.



H. Collier s Miříčkou

Veškeré soustředění teď směřuje na Nikodéma, který je zcela suverénně v čele závodu, zda vydrží až do cíle. V paměti jim totiž zůstávají vzpomínky na rok 1905, kdy stejně suverénně vedl závodní pole před posledním kolem Václav Vondřich a nejdříve porucha pneumatiky a pozdější pád jej připravily o téměř jisté vítězství. Nebude se situace opakovat? Vždyť každý závod končí až po projetí cílové pásy.

Cestování s motoklubem

Blíží se 15. hodina. Vzrušení narůstá. Na návrší nad Pacovem se objevuje černý bod. Kdo je tím jezdcem? Nikodém tu musí být každou chvíli! Ale to se již opravdu velkou rychlostí blíží Nikodém a míjí za ohromného nadšení cílovou pásku a brzdí brzdou i botami, z nichž jedna již nemá podrážku, asi sto metrů za cílem.



Nikodém projíždí vítězně cílem

Nikodémova manželka se ani za pomoci svého bratra nemůže prodat ke svému Eduardovi, na jehož prachem pokrytou tvář tiskne posléze polibky. Nikodém je veden k tribuně za bouřlivých ovací obecenstva, z něhož mu každý chtěl stisknout ruku. Když se jej podařilo protlačit na tribunu, byl doveden k místopředsedovi Království českého, který mu upřímně stiskl ruku. Po vyslechnutí gratulací mu Nikodém řekl: „Pamatujete se na mě, Excellence, když jsem Vás učil před deseti lety jízdy na kole?“ Místopředseda, zřejmě mile dotčen vzpomínkou, odpověděl: „Nu a udělal jste mi radost a naší zemi čest.“ Pak se ho vyptával, je-li unaven a jakou měl cestu. V tom okamžiku Nikodéma posilovala radost z triumfu, avšak když poodstoupil za tribunu, kde se měly znovu převážít stroje, klesl únavou. Ochetný Dr. Hausmann však byl hned po ruce a poskytl mu pomoc. Po několika minutách byl již opět ve své kůži.



Nikodém po vítězství s manželkou a přáteli

Ještě nedozněla pochvala vítězi a byl tu Obruba, který byl v posledním kole ze všech nejrychlejší. I jemu se dostalo patřičných ovací a gratulace od místodržitele, který s ním delší dobu, stejně jako s Nikodémem hovořil česky. Teprve ke konci audience se Obruba prozradil jako rodilý Vídeňák.

Třetí dojel H.Collier a jako čtvrtý téměř bez povšimnutí Retienne. I oni však zasluhovali v plné míře sladké odměny potlesku.

Po sečtení a překontrolování časů všech kol bylo vyhlášeno konečné pořadí závodu :

1.	E.Nikodém	Rakousko	3: 13: 45, 4 hodin
2.	J. Obruba	Rakousko	3: 29: 41, 6
3.	H.Collier	Anglie	3: 39: 53,6
4.	G.Retienne	Německo	3: 55: 21,2

První tři jezdci překonali loňský Nikodémův celkový výsledný čas. Vítězný Nikodém dosáhl průměrné rychlosti 77 km/hod. a zároveň ve druhém okruhu vytvořil nový rekord pacovského okruhu neuvěřitelnou průměrnou rychlostí 84 km/hod.

Závod skončil, vítězství jezdců a strojů Puch je zcela jasné a je nadšeně přijímáno veřejností. Ale! Když se sportovní štěstí k francouzským jezdcům obrátilo zády, pokusili se angličtí a francouzští zástupci formou protestů napadnout rozhodnutí o výsledku závodu. Využili toho, že den před závodem bylo stanoveno, že od doby startu prvního jezdce nesmí žádné samostatné vozidlo vyjma závodníků a vedení závodu jet po silnici. V průběhu závodu se vydalo několik delegátů, mezi nimiž byl také anglický delegát Mouzilly-St.Mars automobilem po trati, aby na ni dohlédli. Při tom jim praskla pneumatika v blízkosti depa pneumatik firmy Puch. Jeden z členů depa nasedl na motocykl a jel k delegátům, jestli by jim nějak mohli případně pomoci. Pan Mouzilly tento případ reklamoval a vytknul jako závadu a jeden z důvodů protestů. Dále prý se jiný člen Puchova týmu, podle nedoložené zprávy dojel najíst a konečně protestovali, když po vážném pádu francouzského jezdce Lalanneho u Kámena vyjel na trať hrabě Kolowrat, aby zjistil situaci a mohl přivést eventuální pomoc. Tento čin byl brzy objasněn a protest odvolán.

Rakouský delegát s pomocí německého naopak anglické a francouzské delegáty upozorňoval, že vítěz Nikodém nebyl vůbec nucen v průběhu závodu zastavit a přijmout tak neoprávněnou pomoc, a tím méně využít udávaných striktních protestů.

A konečně zástupci Francie s Anglií tvrdili, že závod je zmatečný, protože francouzští jezdci Lalanne a Fauvet prý spadli ze strojů proto, že jim rakouští konkurenti „vrhli do očí písek.“

Německý a rakouský delegát se vyslovili pro zamítnutí těchto podivných námitek, poněvadž v žádném případě neovlivnily ani v nejmenším výsledek závodu. Protesty Angličanů tak pro rovnost hlasů nemohly být rozhodnuty. Po dlouhé výměně názorů bylo nakonec zaprotokolováno, že vítězem závodu Coupe Internationale 1906 se stává jezdec Nikodém na stroji Puch za Rakousko. Sporná protestní záležitost bude předložena k pozdějšímu dořešení nestrannému belgickému rozhodčímu.

Gordon Bennett Cup motorek 1906.

Vítěz Nikodem

250 km za 3 hod. 13 min. 45¹/₂ v. (hodiny průměr 77 km.)

Druhý Obruba za 3 hod. 29 min. 41¹/₂ v.

vyhráno na

PUCH

s převahou, regulerně proti Francii, Anglii a Německu.

Pádem Veckovým v třetím kole ztratil Puch ještě třetí místo.

Nikodem překonal minulého roku Vondřichem utvořený **rekord na kolo** na téže okruhu o neméně než

8 minut 41¹/₂ vteřin

a docílil při tom průměrné rychlosti

84 kilometrů v hodině,

což jest rychlost, které na této trati žádná soutěž ani příležitost nedosáhla.

Tento výkon jest tímto cennější, že dosažen na vesměs kopčaté, zatáčce plně a částečně špatné silnici, a že jezdcí v každém kole pro neutralisaci museli čtyřikrát sestupovati a zase znovu stroj uváděti v pohyb.

PUCHova motorka

se osvědčila znovu jako **nejspolehlivější a nejrychlejší.**

JAN PUCH, A. S., Štýrský Hradec.

Novinový výstřížek o vítězství a rychlosti

Po zapsání tohoto záznamu se rakouský zástupce rozhodl dát pohár k dispozici Francii v ocenění jejího diplomatického úsilí a prokázal tak své morální kvality.

Hlavní cena, bronzová soška Coupe Internationale, byla během odpoledního a večerního slavnostního banketu vystavena v klášterní jídelně pacovského zámku. Večer po závodě byl vyplněn obvyklým banketem na neobvyklém místě. Jeho jevištěm se stal bývalý kostel karmelitského kláštera vedle pacovského zámku, který byl zrušen císařem Josefem II. Stěny byly vybíleny a spolu s girlandami z chvojí na nich byly zavěšeny státní znaky zúčastněných zemí. Na původním oltáři byla vystavena busta císaře před stěnou zahalenou velkou černo-žlutou vlajkou. Na podobnou událost nemohlo být nalezeno kurióznější místo.

Banketu bylo přítomno panstvo, zástupci zemských úřadů, zástupci vídeňského a českého klubu motocyklistů, závodníci, představitelé města a ostatní pozvaní hosté. Pan Robert Siercke přivítal všechny přítomné a v české řeči připomněl záslužnou spoluúčast klubu motocyklistů a organizátorů. Jeho proslov končil přípitkem rakouskému, anglickému, německému a francouzskému prezidentu motocyklových klubů.

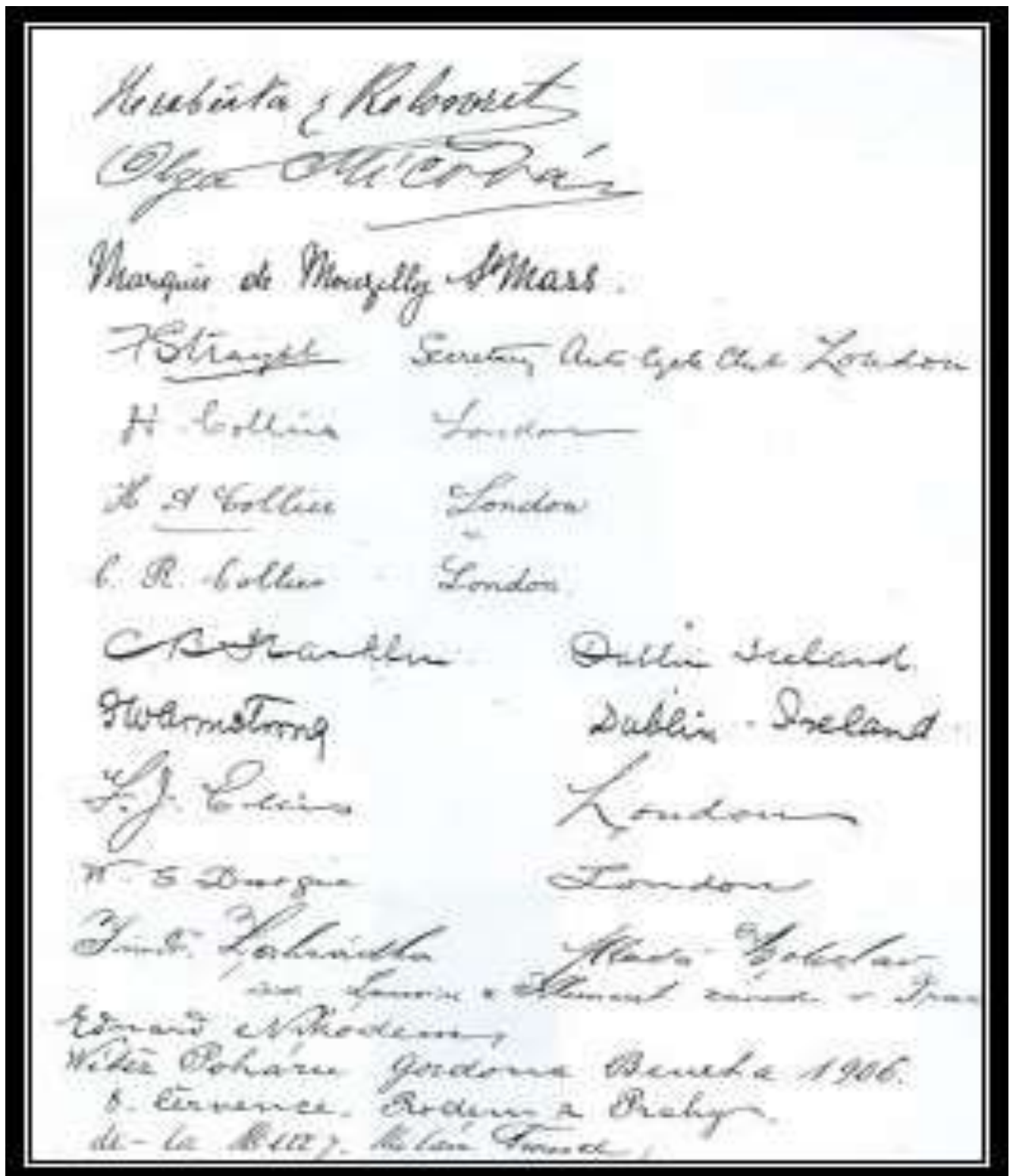
Poté písecká kapela zahrála hymny všech zúčastněných zemí a českou píseň Kde domov můj. Přítomné hosty dále přivítal českou i německou řečí pan Dr. Weiss. Po něm děkují za přijetí zástupci zúčastněných zemí, za Francii pan Decker, za Anglii markýz Mouzilly-St.Mars a zástupce Německa pan Richter za milé přijetí na půdě Čech po celou dobu pobytu. Dr. Miřička ukončil svůj děkovný proslov provoláním slávy místodržiteli Království českého a všem úřadům. Starosta města Pacova pan Autengruber připil všem zastoupeným klubům a s radostí si vyslechl, že město pořídilo nádhernou bronzovou plaketu, dílo pacovského sochaře Hameršmída pro závodníky a všechny cizí účastníky závodu v upomínku.

Palmu řečnického turnaje poté získává místodržitelský rada Weber za svůj proslov v jazyce českém, německém, francouzském i anglickém. Vzdal chválu Českému klubu motocyklistů za vzornou organizaci a připomenul, že české firmě Laurin & Klement musíme poděkovat, že vítězstvím v roce 1905 umožnila pořádání tohoto mezinárodního závodu v Pacově. Následovala družná zábava a pohoštění, ale nad dalšími ročníky se začínaly stahovat mraky.

Touto společenskou událostí byl závod ukončen. Účastníci a hosté postupně pomalu opouštěli toto pohostinné malé město, na které řada z nich bude vděčně vzpomínat.



Trofej Coupe Internationale



Podpisy některých hostů - včetně vítěze závodu

Po skončení závodů:

Francouzi a Angličané, kteří se vraceli do svých zemí, navštívili dopoledne 10. července Prahu, kde byli přijati primátorem města panem Dr. Grošem a odpoledne přijeli na návštěvu firmy Laurin & Klement do Mladé Boleslavi. Pan Klement poděkoval za jejich návštěvu. Továrník Gillet vyslovil obdiv konstruktérům, stejně tak i anglický zástupce pan Straigh.

Francouzští delegáti se po návratu domů snažili omluvit neúspěch, a tak například v časopisu L'Auto nechali otisknout nesmyslnou zprávu o tom, že jezdci Lalanne a Fauvet opravdu spadli proto, že jim konkurence vrhla do očí písek. Po jejím zveřejnění navštívil sportovní redaktor Vilém Heinz v Praze jezdce Lalanna, který zde byl 10.července operován prof. Kukulou a léčil se v sanatoriu Dr.Hausmanna. Na otázku redaktora Heinze, zdali opravdu byli takto konkurencí poškozeni, odpověděl jezdec Lalanne, že toto obvinění se nezakládá na pravdě.

Pan Heinz proto poslal pařížskému deníku jeho vyjádření. Jeho šéfredaktor zpět oznamuje, že lituje nedorozumění a napíše omluvnou zprávu.

V upomínku na krásný závod o Coupe Internationale věnovala vídeňská Motocyklisten-Vereinigung dar Pacovu, který byl do roku 1945 na pacovském zámku a v současnosti je v depozitáři městského muzea Antonína Sovy. Jde o košíček z ušlechtilého kovu se skleněnou miskou a s vyrytým věnováním: Coupe Internationale, Patzau, 8. juli 1906, Robert Siercke, Johann Eustacchio, August v Böhm



Dar z Vídně Pacovu

Po neshodách zástupců z jednotlivých zemí a rozdílném stanovisku v chápání výkladů pravidel, jejich dodržování a nahromaděným problémům ve všech třech ročnících tohoto neoficiálního mistrovství světa se diskutovalo také o tom, zda samotné založení FICM nepředběhlo svoji dobu a nemá být zrušeno. Ještě na schůzce v Pacově se zástupci čtyř zemí dohadovali, zda by nebylo lepší federaci klubů rozpustit, což v závěru vyústilo v dohodu o zastavení a ukončení její aktivní činnosti pod dohledem Angličanů. Anglická federace tak zůstala od roku 1907 jejím jediným platícím členem.

Automobilový a motocyklový sport této doby byl vlastně bojem národních průmyslů, kde se mohlo těžit výrazně finančně i morálně. Z tohoto důvodu docházelo k nezájmu některých firem zúčastňovat se soutěží, protože dosáhly úspěchů, které již nemohly zopakovat, a jiných firem z obavy z dalších neúspěchů. Proto také skončil po pěti ročnících Gordon Bennetův pohár automobilů a nyní po třech ročnících také Coupe Internationale, jinak Gordon Bennetův pohár dvoukolek.

Angličané využili této situace a roku 1907 uspořádali první velkou Tourist Trophy, mezinárodní silniční motocyklový závod na ostrově Man, který později dosáhl takové popularity, že vítězství na tomto okruhu bylo mnohdy považováno za víc než v mistrovství světa. Také Francie uspořádala nový závod směřující k dnešním závodům typu Grand Prix.

Až po sedmi letech pozastavené aktivní činnosti Mezinárodní federace klubů motocyklistů iniciovala anglická federace ACU schůzku delegátů k obnovení její činnosti. Zástupci klubů z Belgie, Dánska, USA, Francie, Velké Británie, Holandska a Itálie se nejprve sešli 28. listopadu 1912 v Olympii v Londýně. O dva týdny později se uskutečnil kongres v Paříži, kde se opět setkali

zástupci z výše uvedených zemí a navíc zástupci Německa, Rakouska a Švýcarska. Rozhodli se obnovit celkovou činnost federace a těchto deset zemí se prohlásilo za oficiální zakladatele FICM. Pro zajímavost počet přijatých klubů do federace se zvýšil na 30 zemí před druhou světovou válkou.

Od následujícího roku 1913 byla založena historie Mezinárodní motocyklové šestidenní soutěže, na kterou věnovali trofej zástupci z Británie. Na Pacovský okruh se dlouhá léta zapomnělo. Několikrát se sice našli příznivci, kteří se jej pokoušeli obnovit, ale jejich snahy upadly v zapomenutí. Například v roce 1931 při 25. výročí tohoto závodu se snažili nadšenci kolem Autoklubu města Tábor o znovuvzkříšení tohoto okruhu. V tom je podporoval sportovní redaktor Vilém Heinz, který po zveřejnění zprávy, že v Anglii byl uspořádán závod motocyklů vyrobených před I. světovou válkou, píše v Národních listech v roce 1930, že také u nás bychom měli ukázat dnešní generaci, na čem se tehdy závodilo, a technický um tehdejší generace. Bohužel ani tento pěkný plán a nadšení se neuskutečnilo pro velké finanční náklady na zamýšlenou akci a malou podporu tehdejšího Ústředí Autoklubu Československé republiky. Kladem tohoto plánu bylo to, že o pět let později při 30. výročí v roce 1936 se podařilo tuto akci částečně provést. To je ale jiný příběh...

A teď už k naší vyjízdě:

190
Brno-západ

Trasu Slavkov – Brno netradičně zvládneme po dálnici D1. Sjezdem 190 Brno-Západ opustíme

dálnici po 17 kilometrech na Bítešskou spojku. V Bohunicích najedeme na silnici č. 602. Po chvilce se ocitneme v prostoru bývalé startovní rovinky a bývalého depa starého Masarykova okruhu. Naše trasa bude sledovat trať okruhu až za Baltisbergerův pomník do Farinových zatáček před Kohoutovicemi, kde na pár minut zastavíme. Farinova zatáčka měla své kouzlo. Při



závodech se sedělo

na mírném přírodním svahu pod lesem, a dlouhé stoupání rovné silnice bylo před divákem jako na dlani. Rovinka končila v kopci levotočivou zatáčkou. Když se z chruplavých amplionů rozmístěných podél trati ozvalo první zaburácení motorů ze startu v Bosonohách, netrpělivě jsme se po několik dalších minut dívali dolů do zatáčky, kdy se z ní konečně vyřítí první rajdr. Sledovat hodinky bylo zbytečné; závodní pole předcházela takový řev motorů, že z něj šla husí kůže a mrazení po celém těle. Za



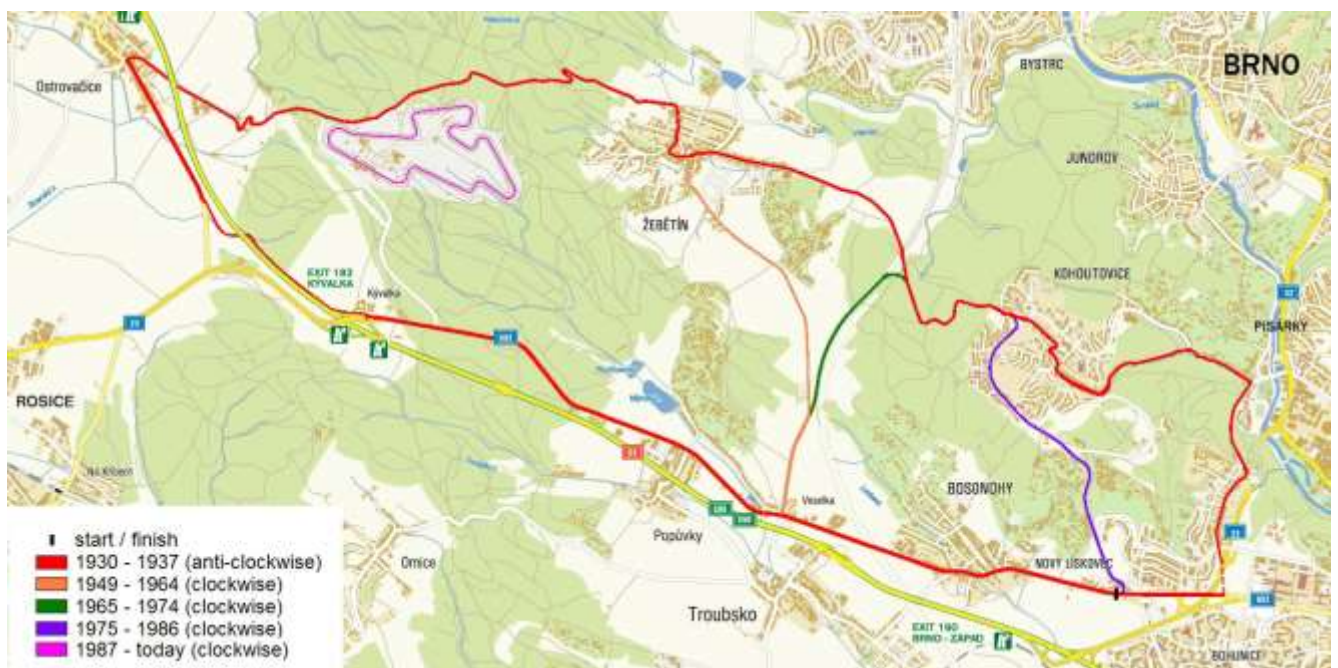
Cestování s motoklubem

ohlušujícího pískotu a mávání všech se smečka strojů prohnala kolem nás, motorky těsně nalepeny jedno na druhou se hnaly k další zatáčce „U lomu“. Když se celé startovní pole přehnal, byl čas na dohady a přišla chvíle skočit si pro klobásku s chlebem, anebo pívko, zmrzlinu nosili prodavači mezi diváky. Svah dnes zakryl les a vůbec nic nenasvědčuje tomu, že se tu kdy závodilo i umíralo. Je co si vzpomínám, došlo tu k smrtelnému zranění Hanse Baltisbergera, Michela Moutyho, prince Bira, Švéda Lunberga a nedaleko v pravotočivé houpačce při vjezdu do lesa od Žebětína se zabili Jacques Drion s Němkou Inge Stoll.

Z Farinových zatáček se pustíme na chvíli cestou, ale odbočíme na Žebětín a objedeme předválečný okruh až na Kývalku. Okruh pomohla prosadit Eliška Junková, vzorem jí byla trať Nürburgring. Předválečný okruh se jel proti směru hodinových ručiček. Proslavily jej automobilové závody monopostů Grand Prix. Závodní monoposty řídili tehdejší světová esa jako Rudolf Caracciola, Giuseppe Farina, Tazio Nuvolari, Robert Lang, Luis Chiron.



Luis Alexandre Chiron



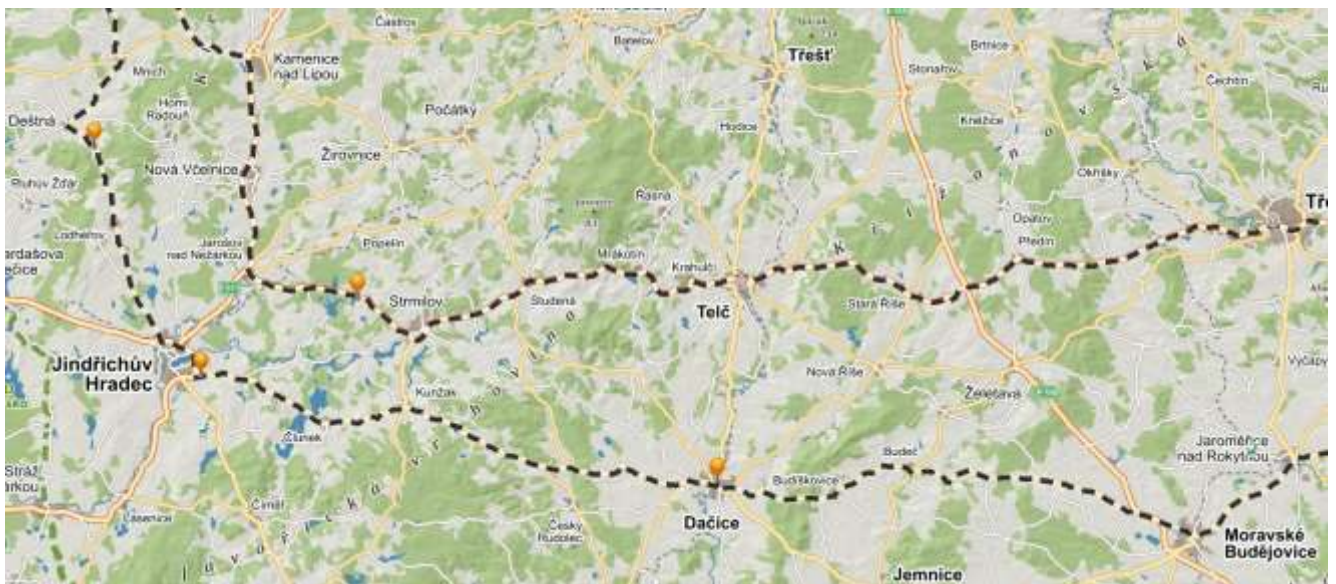
Mapka variant starého Masarykova okruhu

Cestování s motoklubem

Z Kývalky se vydáme po silnici č. 23 směr Rosice, Náměšť a Třebíč. Připomínám, že v Rosicích se jezdil městský silniční okruh „O hornickou rubačku“. Startovní věž u silnice před obchodním centrem je ještě dnes patrná.



Hladká zakroucená silnice č.23 se proplétá Křižanovskou a potom Javořickou vrchovinou až do Jarošova nad Nežárkou.



V Jarošově odbočíme doprava na silnici č.34 do Kamenice.

V Kamenici se narodil roku 1870 hudební skladatel Vítězslav Novák. Bydlel v domku na náměstí. Kamenice nad Lipou odvozuje svůj název od památné lípy, která roste na zahradě zámku. Lípu zasadili roku 1248. V Květnu se zde pořádají soutěže klavíristů, možná si nějakého dokonce poslechneme...

Silnice z Kamenice se proplétá s úzkorozchodnou železnicí (760mm) z Jindřichova Hradce do Obrataně. Provoz na ní začal roku 1906. Silnice č.409 nás dovede do Černovic a odtud silnicí č. 128 je to na Hrad Kámen coby kamenem dohodil.

Cestování s motoklubem

Prohlídky hradu jsou od 10H00 do 17H00 začínají každou hodinu. Vstupné na prohlídkovou trasu „B – motocykly“ stojí 70,-Kč.

Z Kámene do Pacova je to jen kousek. Ubytujeme se Nad Pecí, hned na náměstí Pacova. Restaurace a pizzerie Na náměstí; Náměstí Svobody 170, 395 01 Pacov; tel: 565 444 900; cervenkova@pizzeriepacov.cz. Cena pro šest motorkářů je 1.800,- Kč za noc (tedy 300,-Kč na osobu).



Spaní ve dvou pokojích apartmánu, dvě a tři postele.



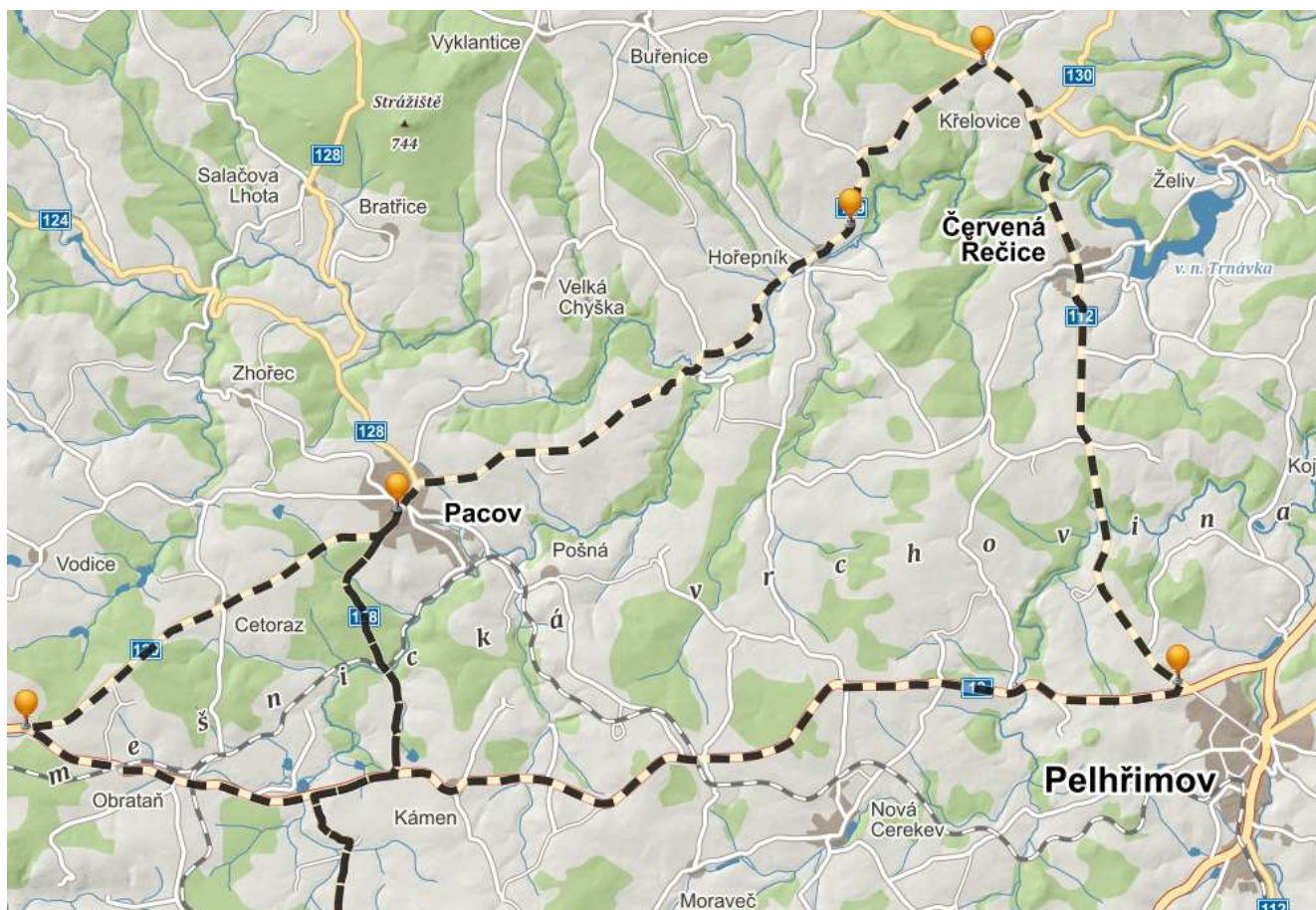
Restaurace je příjemně provoněná vůní pizzy pečené v originální italské peci na dřevo. Z prostorných lavic je zde výhled do otevřeného ohně.



Bar je dobře zásoben...

Ráno se vydáme na místo startu historického závodu 1905 a objednáme trasu okruhu „Vylučovacího závodu pro Coupe Interneconale 1905 Pacov“. Okruh měří asi 63km a rajdři na řemenáčích, po nemožných štěrkových cestách, ho objeli asi za hodinu. Závod byl vypsán na čtyři kola. Tož uvidíme, jestli jim budeme v současnosti stačit na jedno kolo...

Cestování s motoklubem



Mapka okruhu: Pacov-Obrataň-Kámen-Obrátka před Pelhřimovem-Řečice-Křelovice-Hořepník a cíl v Pacově...

Z okruhu se vydáme na jih po silnici č. 128 do Jindřichova Hradce. Silnice s dobrým povrchem se klikatí mezi kopci Křemešnické vrchoviny. Zatáčka střídá zatáčku. Ve vesnici Deštná krátce odbočíme z trasy k Vodnímu zámku Červená Lhota.



Zámek Červená Lhota známá kulisa mnoha filmů.

V Jindřichově Hradci odbočíme na silnici protínající Javořickou vrchovinu. Nejprve po silnici č. 164 do Kunžaku a odtud na legendární úsek silnice č.151 Kunžak-Dačice. Krásné zatáčky všeho druhu po velmi dobrém asfaltu jsou tu proloženy depresiemi a horizonty.

Cestování s motoklubem

Z Dačic po silnici č. 151 na Želetavu, potom po cestě č. 410 zatáčkami až do Třebíče. Odtud silnicí č. 351 kolem Jaderné elektrárny Dukovany. Elektrárna provozuje čtyři reaktory VVER 440V, které byly modernizovány kolem roku 2005 na výkon 500MW (stejný výkon má asi 6.500.000 superbiků ☺). Elektrárna se začala stavět v roce 1979, první blok spustili 1985, druhý a třetí 1986 a poslední v roce 1987.

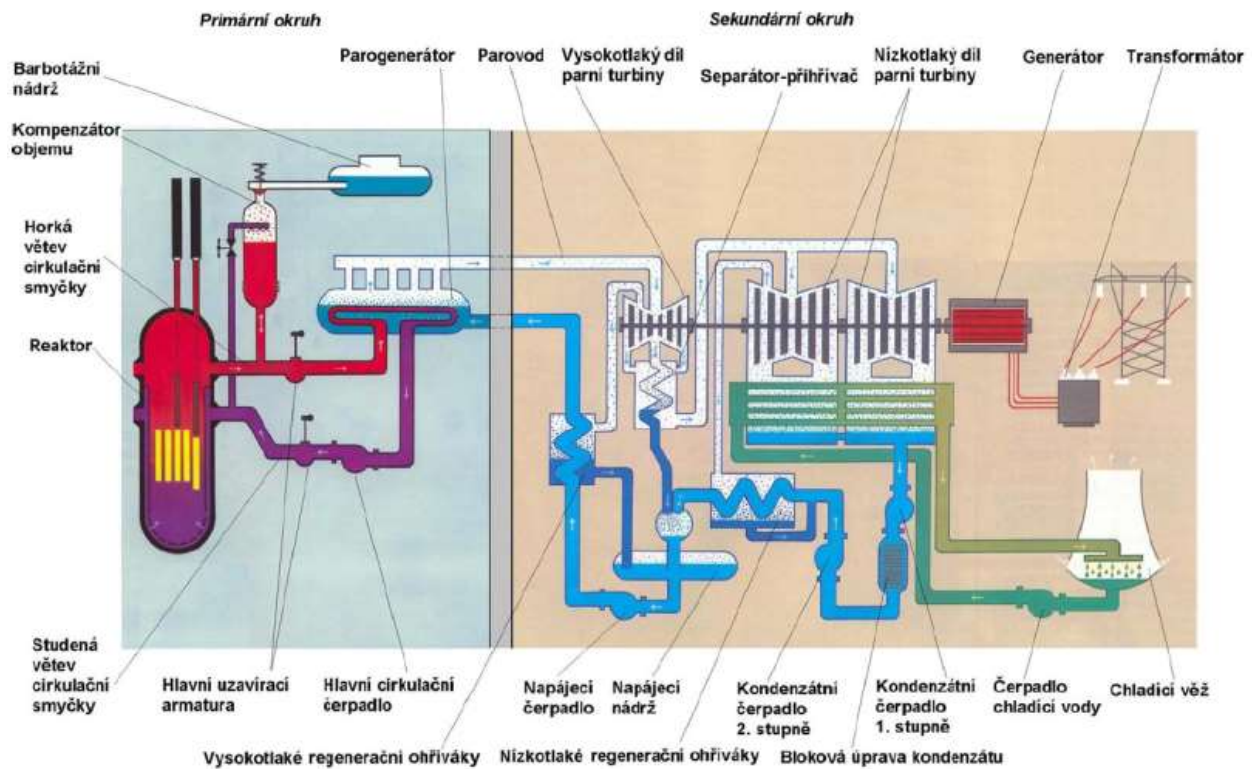


Schéma bloku VVR 500MW v Dukovanech

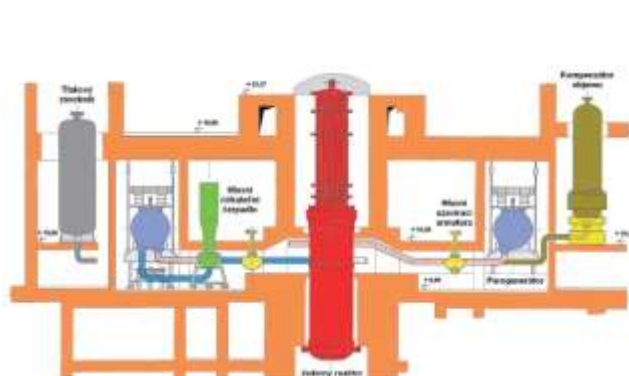


Schéma zapojení reaktoru

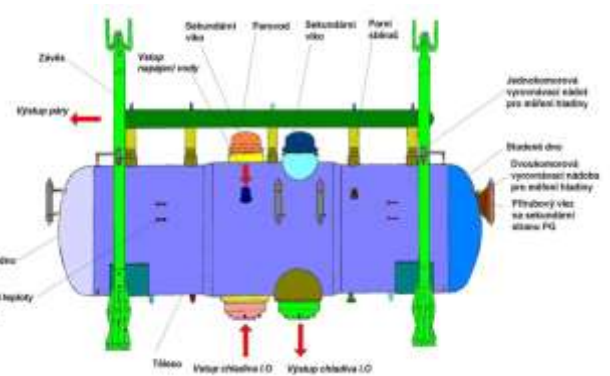


Schéma parogenerátoru

Pára z šesti parogenerátorů bloku (každý má výkon 452t páry/hod; tlak páry 4,71Mpa; teplota 297°C) pohání turbínu a ta roztáčí elektrický generátor na 3000 otáček (výkon 250MVA; napětí 15,75MV; proud 11kA). Elektrický proud je v Dukovanech transformován na napětí 400kV a rozváděn dále. Celkem mají tedy Dukovany instalovaný výkon 2000MW elektrické energie.

Pro správnou funkci reaktorů je třeba doplňovat nejenom palivo, ale hlavně se starat o vodní hospodářství elektrárny. Voda (pára) pohání turbíny a je teplonosným médiem primárního okruhu v reaktoru. Spotřeba vody je obrovská, proto byla nedaleko vybudována Dalešická přehradní nádrž, odkud elektrárna odebírá vodu pro svou potřebu.

Cestování s motoklubem

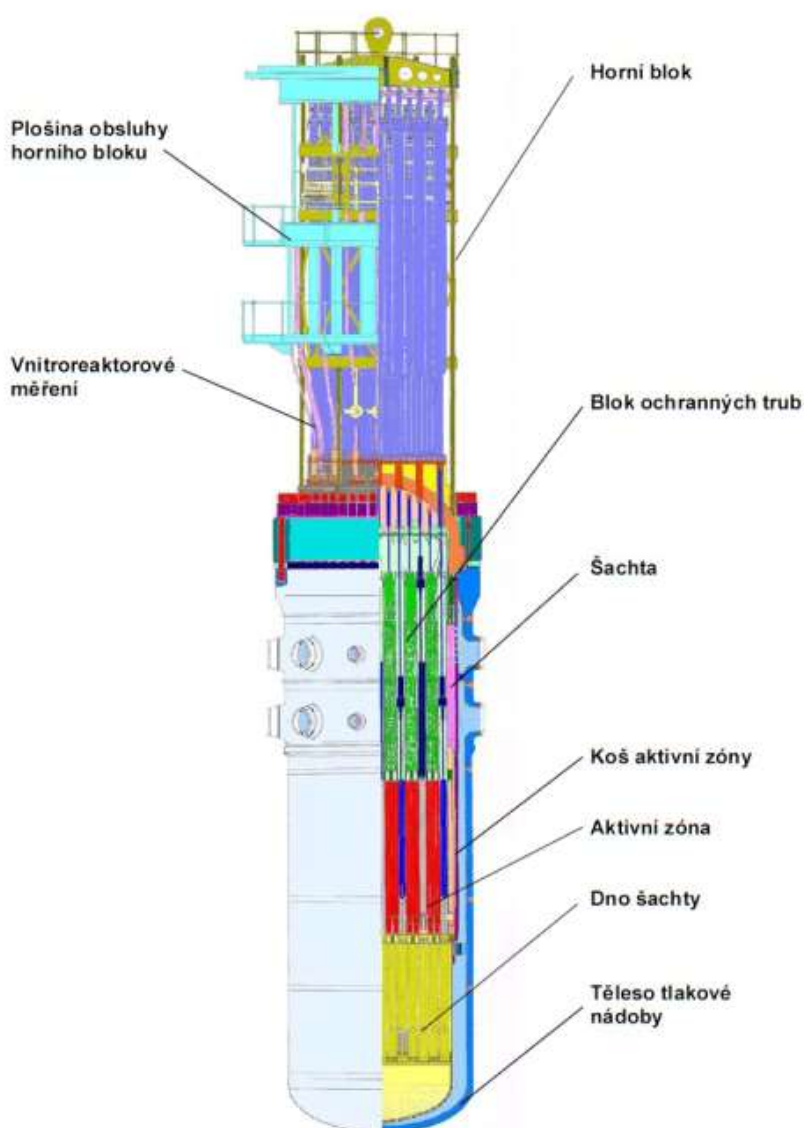


1- Čerpací stanice Mohelno, odkud se čerpá voda z přehradní nádrže.

2- Vodojem s objemem 2000m³ vody, odkud teče samospádem ke zpracování do elektrárny

3- Mechanická úpravna vstupní vody do elektrárny.

4- Chemická úpravna vstupní vody do elektrárny.



Řez reaktorem VVER 440V

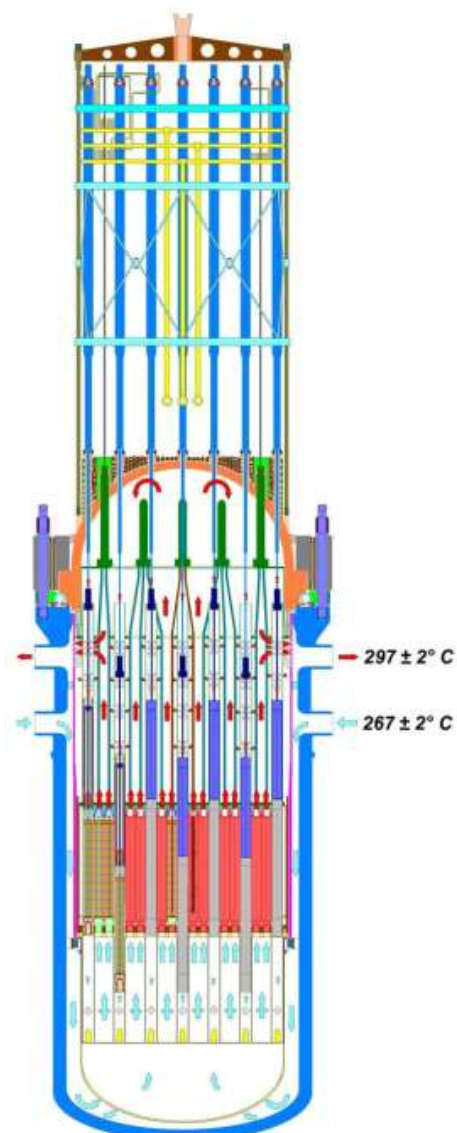
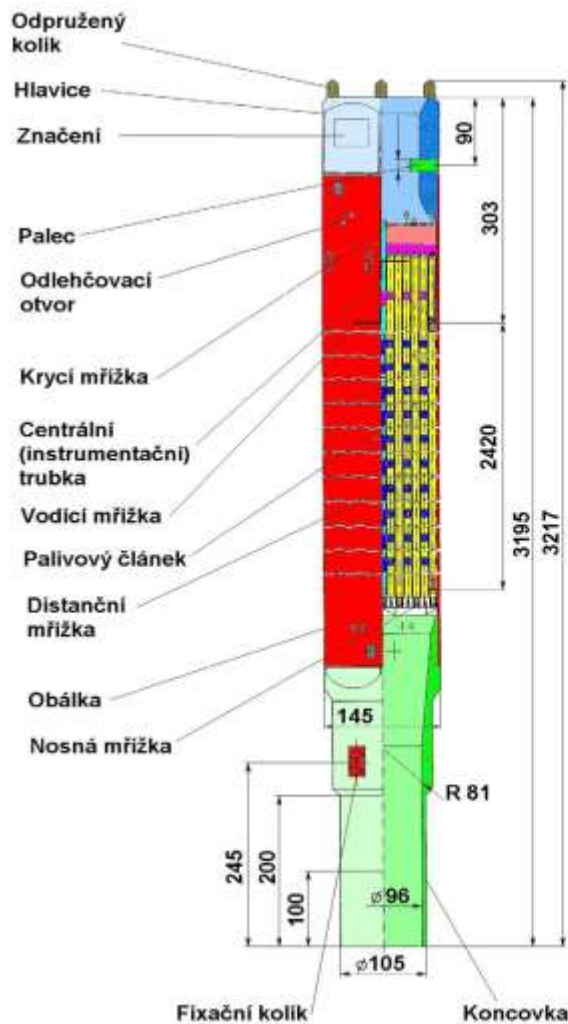


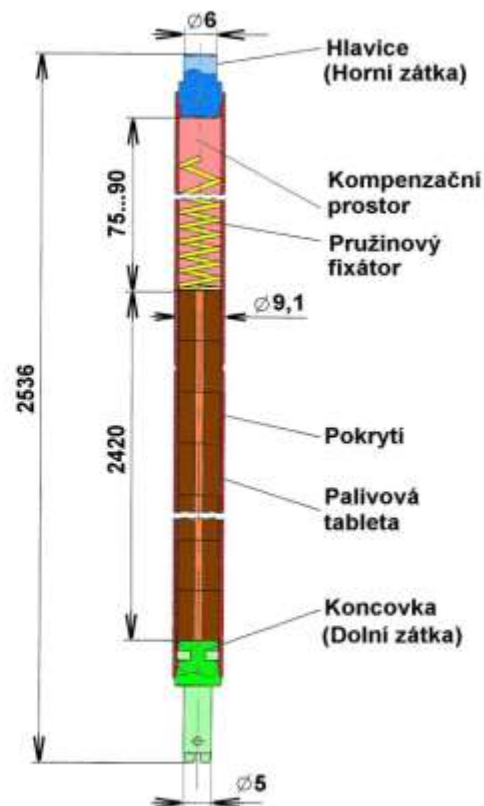
Schéma primárního chladicího oběhu

Průměr reaktoru 3560mm, výška reaktorové nádoby 23960mm, hmotnost nádoby reaktoru je asi 215 tun, provozní tlak v reaktoru činí 12,8MPa. V reaktoru je uloženo 312 palivových kazet a v každé kazetě 126 proutků. Aktivní zóna reaktoru má průměr asi 2800mm a výšku 3000mm.

Cestování s motoklubem



Palivová kazeta s palivem

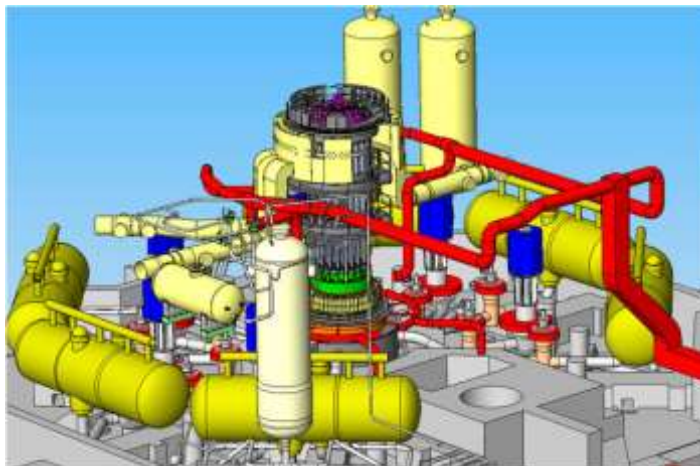


Článek-proutek s peletami obohaceného Uranu 235

VVER-440 typ 213 je nejrozšířenější typ tlakovodního reaktoru v Evropě a Rusku. Sice trochu zastaralý, na pomalé neutrony, zato řádně vyzkoušený a v provozu bezpečný. Vyrobita je ŠKODA Plzeň ve výrobním závodě Bolevec.



Pro představu jak je VVER-440 veliký



3D schéma uspořádání primárního okruhu

Cestování s motoklubem

V Plzni vyrobili v osmdesátých letech asi 21 reaktorů typu VVER 440 do celého světa. Dukovany mají plánovanou životnost reaktorů na 40 let, po různých testech se předpokládá zvýšení životnosti o 10 let.

Od Dukovan se vrátíme do Slavkova po silnici č.152 přes Ivančice s krátkou zastávkou pod Ivančickým viaduktem, technickou památkou. Mostu se říká také „Eiffelův most“, zřejmě podle nápadné podobnosti mezi viaduktem a Eiffelovkou v Paříži. Pravdou je, že hlavním projektantem byl inženýr Karl von Ruppert, stavbu provedla francouzská železárenská firma Cail et comp a most uvedla do provozu 5. září 1870. Most přetínal široké a hluboké údolí řeky Jihlavy, jednalo se o jednokolejný ocelový příhradový železniční most s horní mostovkou dlouhý 373,5 m. Koleje byly ve výšce 42,7 m nad hladinou řeky. Pět pilířů se skládalo z čtyř litinových trubek s betonovou výplní, jež byly ukotveny ve zděných soklech. Při stavbě spotřebovali 1238 t železa a 296 t litiny. Náklady na stavbu viaduktu dosáhly částky přibližně 755 tisíc zlatých, to je dnešních asi 90milionů Kč. Most už neslouží, byl nahrazen novým mostem skořepinovým.



Mapka cesty kolem Dukovan

Tak a to je v tomto čísle vše. Více na trase vyjížd'ky..

