



Pobled z balkonu AKRCs na depot 131 převzatých i vč. u.



„Zeptá-li se nás kdo, co soudíme o úspěchu soutěže Malou dohodou, řekneme bez váhání, že základní cíl, které byly soutěži vloženy do vínu, bylo dosaženo. Budeme-li upřímní, byla základním cílem soutěže propaganda politického seskupení, jemuž se říká Malá dohoda. Druhým základním cílem soutěže byla propaganda našeho průmyslu motorových vozidel. Byl tu tedy základní cíl ideový a hospodářský: – Těchto prvních cílů bylo dosaženo s úspěchem, který jsme ani neočekávali. Rumunsko a malá část Jugoslávie, již trať probíhala, byla jediným táborem srdečné manifestace přátelství. Soutěž byla pro tyto západní Evropou zapomenuté kraje velikým svátkem. Nejvíce nás těšilo, že přátelství, projevované na trati, bylo spontánní, tryskající z nitra a osobního přesvědčení, nikoliv nakomandované pevným režimem, jaký vládne v našich přátelských zemích. Jugoslávie je slovanskou zemí a přátelství Slovana ke Slovanu dá se již předpokládati. Rumunsko je však zemí románskou s jazykem jiné větve, a proto živelné a nadšené přátelství, projevované všude hlavně československým účastníkům, bylo pro nás tak radostné. Dívky, které vyplenily své pečlivě pěštěné zahrádky, aby mohly

prašnou silnici před projíždějícími konkurenty vystlat květinami, byly živým dokumentem velikého triumfu přátelství, k němuž dala podnět soutěž Malou dohodou. Dovolujeme si tvrdit, že i kdyby tento úspěch byl jediný, jehož soutěž dobyla, stalo to za všechnu tu námahu. Bylo dosaženo i druhého základního cíle, toho hmotného. Náš průmysl motorových vozidel chtěl naším politickým (bohužel ne vždycky hospodářským) spojencům dokázati, že jeho výrobky jsou přinejmenším stejně hodnotné, jako výrobky německé a americké, které u našich politických přátelů převládají. . .“

Sportovní novinář a šéfredaktor Motor revue Adolf Tůma v úvodu své reportáže velmi dobrě shrnul pozadí této monstrózní akce. Soutěž, která se jela ve dnech 12.–19. září 1937, byla bezesporu politicky motivována. Zúčastnili se jí jezdci ze tří států tvořících Malou dohodu, čímž se, upřímně řečeno, stala nevyhnutelně triumfem čsl. jezdců a strojů. Nejlépe to dokládá pohled na výsledkovou listinu. V motocyklech na prvních třetí místech najdeme pouze čsl. jezdce a továrny, v automobilech se tam již vloudilo několik závodníků z Rumunska či Jugoslávie a pář zahranič-



Jugoslávský vojín Miljković z velmi neúspěšného teamu motocyklů Harley Davidson. Tam, kde projelo obyčejné čsl. motokolo, „americký zázrak“ naprostě selhal. Ze čtyř strojů zkola bovaly cestou tři, pouze jeden dosáhl cíle, avšak obtěžkán velkou penalizací.



Vlasta Malá na Ogaru byla jedinou ženou na motocyklu. Dostalo se jí zasloužené pozornosti.

Soutěž Malou dohodou

Pokud někoho požádáte, aby jmenoval nějaký prvorepublikový velký závod, nejspíše se vám dostane odpověď „1000 mil čsl.“ Jen málokdo zmíní soutěž Malou dohodou, která tak trochu upadla v zapomnění. Možná pro politické pozadí celé akce nebylo v letech nedávno minulých vhodné vzpomínat na naše spojenectví s královskou Jugoslávií a Rumunskem. Je proto nanejvýše vhodné to napravit a podat referát o této soutěži.

ních vozů, ale většina je opět československá. Přestože by se dalo říci, že naši „bratři“ jeli jen do počtu, nelze tuto soutěž nijak podceňovat. Vzhledem k velké reklamě a propagovanému významu se jí zúčastnili snad všichni tehdejší sportovní jezdci a každá továrna vyslala do boje poměrně mnoho svých strojů, ať již s nimi jeli soukromí jezdci či se jednalo o tovární teamy. Navíc trať měřící celkem 2 400 km nebyla zrovna nedělní projížďkou, a tak lze bez nadsázký říci, že každý, kdo ji absolvoval ve zdraví celou, zvítězil. Kromě toho, jet něco takového na Robotu je alespoň



Tb. Porojan a Const. Stefanescu bájili rumunské barvy v kategorii sidecarů na Zündappu.



12

Jugoslávští účastníci Stojanovič a Kokotovič (skutečně se tak jmenovali) se Škodou Superb.

z mého pohledu úžasný výkon. A k tomu ještě zvítězit... Absolutní vítěz celé soutěže Zdeněk Pohl byl v druhé polovině třicátých let naším nejlepším závodníkem a vzhledem k výsledkům můžeme říci, že Škodovka nejúspěšnější továrnou.

12. září

První etapa soutěže vedla za vytrvalého deště po trati závodu 1000 mil československých. Mezi Břeclaví a Malackami, kde byla silnice ve stavbě, došlo na kluzkém terénu k pádu několika motocyklistů, nieméně většina soutěžících dojela do časových kontrol včas. Všechna místa, kde soutěž probíhala, byla slavnostně vyzdobena a obyvatelé zdravili projíždějící účastníky. V cíli prvé etapy si pak někteří nedostatečně vybavení motocyklisté narychlo dokupovali nepromokavé oděvy. Do Bratislavu přijelo 129 účastníků ze 131. Jugoslávec Vukovič vzdal pro vážnou poruchu stroje a rtm. Duspiva z Tatra teamu rozbil vůz v Mor. Jánu. Nejlepšího času při startovní zkoušce za studena dosáhl Bednář na Robotu (10 vt.) a Kulich s Goldenem (12 vt.)

13. září

Po celonočním dešti se krátce před startem vyjasnilo. Trať vedla tentokráté vzor-



Vojenský team automobilů Jawa. Tyto vozy zde měly svou premiéru a byly velmi nadšeně přijaty.

3

nou betonovou silnicí, zato však závodníkům překážely mnohé poyozy, jedoucí na trh do Sence. Zde slavnostně vitaly účastníci školní mládež a vojsko. Dále se pokračovalo okresní silničkou ve slovenském Stredohorí s mnoha nebezpečnými zatačkami. V Banské Štiavnické, kde opět byla silnice ve stavbě, se znova rozprášelo, což mělo za následek další pády motocyklistů. Vážně se zde zranil člen vojenského teamu na Ogarech, por. Riegel, který musel být sanitou převezen do nemocnice v Bratislavě. Nejtěžším úsekem této etapy byl vrch Štúrec za Bán. Bystricí. Předepsané průměry byly zde značně vysoké, a tak se soutěž změnila ve zcela regulérní závod do vrchu. Naštěstí přestalo pršet, obloha se jasnila a zavládlo slunečné počasí, které vydrželo po všechny příští dny soutěže. Za Bán. Bystricí havaroval Antonín Hurt na Aero. Vyhýbal se povozu, který mu vjel náhle do dráhy a o patník poškodil zadní část vozu. Přesto se mu podařilo přijet do cíle v Košicích včas. Srba, rovněž na Aero, takové štěstí neměl. Výměna prasklé osy mu zabrala více času nežli jednu hodinu tolerovanou do vyloučení, a tak dálé pokračoval pouze mimo soutěž. Organizace kontroly v cíli na nádvoří kasáren, kde byl zřízen depot, byla dokonalá. Jezdci též ocenili připravené občerstvení.

14. září

Ranní start byl ve znamení smutku. Příšla zpráva o úmrtí T. G. Masaryka. Všude byly vyvěšeny černé prapory a jezdci si připnuli černé pásky. Samotný start proběhl za slunečného počasí. Trať vedla až na hranice po dobré silnici a průměry byly stanoveny velmi mírně, takže tato část závodu se neprojevila žádnými nehodami. U Užhorodě byly do organizace závodu zapojeny všechny státní složky. Od vojska přes četnictvo až po členy finanční stráže. Průjezd tímto městem plným nadšených diváků proběhl přímo ukázkově. Rovněž průjezd na Rumunské hranici byl skvěle zorganizován, takže zde závodníci neztratili ani minutu. Hned za celnici je uvítala velká slavobrána a ve všech obcích vlály prapory, v mnohých byly postaveny i ověnčené slavobrány s nápisem „Vítejte nám“. Zájem ze strany obyvatelstva byl výrazně větší, nežli v Československu. V některých obcích házely dívky v národních krojích před projíždějící vozy květiny, jinde školní děti provolávali sborem české „Nazdar!“. U každého nebezpečného místa, při přejíždění vyvýšených můstků nebo zataček, stáli členové bezpečnostních hlídek. Vojáci s puškami podél tratí dávali každému projíždějícímu „k poctě zbraň“. Trať byla bezvadně značena šípkami, o což se postaral Rumunský královský autoklub. Frekventované ulice ve velkých městech byly pro běžnou dopravu uzavřeny. Obyvatelstvo stálo podél silnic ve svátečních krojích a pozdravovalo jezdce.

Od hranic až do cíle v Kluži (Cluj) se jelo na rumunské poměry po dobrých silnicích, to jest po uválcované prašné cestě, na níž byly ještě patrný stopy po nedávných úpravách štěrkem. V Kluži byly vozy opět depnovány v kasárnách a opět bylo vše spousty slávy. Velký zájem se soustředoval na vojenské účastníky, což bylo dán dobovou, a na dámou, což ostatně bylo také dán dobovou. Nejvíce obdivu vzbuzovala sl. Malá jedoucí na Ogaru, jediná motocyklistka ve startovním poli. Večer pak v místním autoklubu proběhla slavnostní večeře, pochopitelně s mnoha projevy, převážně na téma TGM.



14

Radovan Savatič se spolujezdcem Kolakovičem na Škodě M.C.V této soutěži se moc nevyznamenal, ale toho roku se stejným vozem zvítězil ve své třídě v Balkánské rallye.



Team vojenských Populářů.

15. září

Čtvrtá etapa z Kluže do Bukurešti vedla kupodivu po slušných asfaltových silnicích. Obtížnější bylo pouze překonání Průsmyku Predeal. Byla však poznamenána několika incidenty. I v této etapě výtrily dívky projíždějící vozy květinami. To se však stalo osudným jedněm z nich, která vítajíc jeden automobil přehlédl druhý, jedoucí těsně za ním. Populár čet. Hajšmana ji zachytíl a na místě usmrtil. V polední kontrole v Brašově došlo zase ke zmatkám u jízdních výkazů. V těch sice byla vyznačena hodina příjezdu, ale ta neodpovídala stanovenému průměru 65 km/h. Pořadatelstvu totiž poněkud unikl časový rozdíl mezi středoevropským a východoevropským časem. A tak některí, jedoucí dle propozic, zuřivě doháněli najednou chybějící hodinu, jiní považovali za rozhodující stanovené průměry ve výkazech, a tak se dostavili o hodinu později, a jiní cílem projeli pro jistotu dvakrát. Tím vznikl dokonalý chaos a dohadu s pořadateli. Jezdeci, kteří se řídili propozicemi a nikoliv výkazem, žádali penalizaci těch, co

projeli cílem o hodinu dříve. Anžto se jednalo povětšinou o rumunské účastníky, bylo toto z politických důvodů okamžitě zavrhnuto. Nakonec se uznaly obě varianty a celá věc byla zahrána do ztracena. Kondiční zkouška v cíli této etapy prověrovala, zda stroje odpovídají propozicím. To vyneslo trestné body šesti jezdceů.

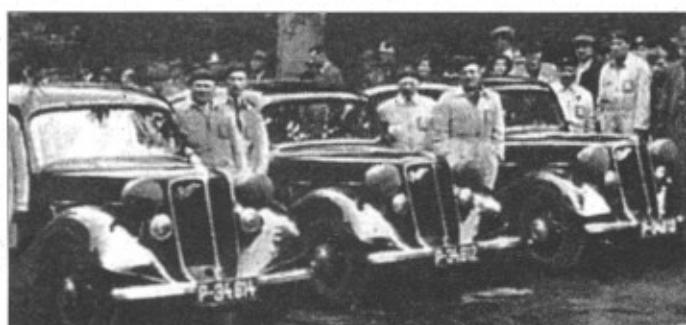
16. září

Za hojně účasti jezdceů byl o jedenácté hodině položen věnec na hrob neznámého vojána s následnou prohlídkou Musea světové války. Poté, co bylo společenským aktivitám učiněno zadost, mohla se ve 14 hod. vykonat zkouška účelnosti a pohodlí. Proběhla na jedné luxusní Bukureštícké třídě za značného odpoledňního vedra, což opět dalo podnět k nespokojenosti jezdceů, čekajících hodiny na přímém sálajícím slunci. Po ujetí 1 700 km vypadala statistika takto: z 131 jezdceů odpadlo zatím 21. Z toho jedenáct Čechoslováků, pět Rumunů a pět Jugoslávců. Deset jezdceů již obdrželo trestné body. Prozatím se jelo

po slušných cestách, nejhorší dvě etapy na závodníky teprve čekaly.

17. září

Pátá etapa předvedla Balkán v celé své kráse. Jízdní průměry musely být sníženy, jelo se po cestách plných prachu, výmolů a říčního kamene. Opět četní diváci lemovali trať pod dozorem bezpečnostní služby rumunského autoklubu. Sem však zřejmě oko královské nedohlédlo, a tak obyvatelstvo bylo hlídáno bedlivě, avšak organizace samotného závodu se vedla „po balkánsku“. Marně hledali závodníci v Pitešti časovou kontrolu, marně jezdili městem sem a tam. Málo platné, kontroly nikde nebylo. V Craiové zato byla. Poslední, kterou měl na starosti rumunský autoklub, takže ji prováděli důkladně a s veškerou přísností. Bohužel, nedali si vymluvit, že jim jdou hodinky o minutu pozdě. A tak trestné body létaly, jen to hvízdalo. To samozřejmě vyvolalo velké pobouření, takže v cíli etapy, v Turnu Severinu, pro změnu létaly protesty k čsl. sportovním komisařům. Po oficiální



Praga Lady team a jejich chauffeuri.



Praga AV, dokonce sám ministr výzbroje se přijel podívat, jak si tyto vozy vedou na trati. Zřejmě pana ministra potěšily, neboť na místě učinil objednávku pro armádu RČs.



Některé z cen připravené pro ty úspěšné.



Fr. Holoubek a Jar. Horák z továrního teamu Škoda Populár. Továrna připravila tři speciální vozy s aerodynamickou karosérií. Nezaměňovat s vozy Populár Speciál!



Ing. Pařízek (Rapid) při přejezdu branic v Dakově.

kontrole chronometrů byly nakonec penalizace anulovány. To se však neobešlo bez kontraverzí mezi funkcionáři rumunského autoklubu a československými komisaři. Vážný incident nastal, když Rumuni nařkli jednoho z našich z nesportovního chování a sepsali s ním protokol. Proklamované přátelství bratrských národů tak málem skončilo společenským konfliktem ještě před koncem této demonstrace jednoty a svornosti. Rozumnější jedinci z obou táborů nakonec vše smírně urovnali.

V této etapě vzdali dva účastníci. Zvláště por. Martínek na Jawě byl stížen krutým osudem. Pětkrát píchl pneumatiku. Jen jednou montoval a lepit kolo ve třicetistupňovém vedru bylo fyzicky náročné. Potřetí byl již statečný vojín na pokraji sil. Popáté vzdal. Také hrdinku celé soutěže Vlastu Malou potkala smůla, když těsně před cílem majíc dostatek času tankovala. Po odjezdu od pumpy se jí vysypala spojka a oprava se nezdářila včas, což slečně vyneslo 7 trestných bodů.



G. Koch na ČZ 175 ccm.



Jiří Pohl jel na Aeru 30 a nijak nezaostal za svým bratrem. Byl čtvrtý celkově a první ve své třídě.

18. září

Poslední, šestá etapa soutěže byla sice nejkratší, zato však nejobtížnější. Zpočátku vedla po levém břehu Dunaje po prašné, avšak rovné silnici, umožňující jídu na plný plyn. Záhy však závodníci vjeli do soutěsky „Železná vrata“, kde byla cesta úzká, plná serpentin, a kde bylo téměř vyloučeno jakékoli předjíždění. Jízda po výmolech a po silnici plné hrubého říčního písku vyžadovala značnou námahu a kladla také nároky na všechnu jezdeckou dovednost, aby přijel včas do časové kontroly v obci Baziaš. Anž Balkán je Balkán, byla kontrola posunuta o sedm kilometrů dále, aniž by se to komukoliv řeklo. Tak zase vznikly zmatky a dohadovky, které tak nějak již patřily k soutěži. Po přejetí jugoslávských hranic byli jezdci opět vítáni slavobránou, tentokrát se srbským „Vítáme vás“. Trať vedla přes Belu Crkvu, Vrsac a Alibunar do Pančeva, kde byla cílová kontrola. Silnice byla nesmírně prašná, neupravená, s nebezpečnými přejezdy vyzýšených kanalizačních můstků a hlubokých výkopů. Za to ve všech městech byly ulice zaplněny davy jásajících diváků, kteří českým „nazdar“ vitali jezdce. Až do Bělehradu to tak byla triumfální jízda.

Poslední etapa se stala svou obtížností osudnou několika jezdci. Rtm. Václavek z vojenského teamu sidecarů Jawa najel za Belou Crkvou na telegrafní sloup, zrušil stroj a sám skončil v nemocnici. Za Baziašem hupnul Kostlivec s BMW na vyzýšený můstek přes silnici a trochu se proletěl, ale přistál měkce a nezraněn. Bavorák sice utrpěl několik šramů, ale byl schopen další jízdy a jezdec přijel do cíle včas. Byl však penalizován technickou kontrolou v Bělehradě za poškození některých technických náležitostí. Holoubek z teamu vozů Škoda Populár se v Železných vratach důvěrně seznámil se skálou, ale vůz to vydržel do té míry, že byl po drobných opravách schopen další jízdy a Hloubek přijel do kontroly

v Pančevu včas. Mototeam Jawa si pohoršil penalizací Vodváry a Budlovského, kteří po haváriích nepřijeli včas do kontrol. Na dámský pohár aspirovala jak naše Vlasta Malá na Ogaru, tak Rumunka Nicolescu na voze BMW. Malá měla již 7 bodů z Turnu Severinu, Rumunka byla do té doby beztrestná. Jenže v nejobtížnějším úseku trati, v Železných vratach, nabrala zpoždění ohodnocené 28 trestnými body, zatímco naše statečná motocyklistka projela bez jakékoliv penalizace.

V Bělehradě byly trhy a zájem obyvatel o závody byly menší, nežli by se dalo očekávat. Horší však bylo, že zájem o závody nebyl ani ze strany pořadatelského jugoslávského autoklubu. Ten nepřipravil pro jezdce ubytování, takže závodníci po dojezdu absolvovali ještě jednu náročnou disciplínu, a to hledání noclehů ve městě plném návštěvníků trhu.

19. září

Na vojenském stadionu Banica měla být od 8. hod provedena zkouška zručnosti a obratnosti. Jenže tak jako se jugoslávský klub postaral o ubytování, tak se postaral o trať zkoušky. Proto od časného rána vytýčovali pražští funkcionáři dráhu, stavěli koly, dotykové stěny apod. Start se tak protáhl na desátou hodinu, k velké nelibosti dvou třech stovek diváků. Větší zájem nebyl, propagaci soutěže zřejmě Jugoslávci věnovali tolik času a úsilí, jako ostatní organizaci soutěže. I přes silný boční vítr zdvihající prach na stadionu, což bylo nepřijemné hlavně pro motocyklisty, většina účastníků splnila úkol dobře. To bylo



Absolutní vítěz motocyklů J. Bednář na Robotu. Při zkoušce startu za studena mu to chytlo ze všech nejrychleji.



Casová kontrola v Košicích: Ing. Rechziegel...

ostatně žádoucí, neboť výsledek této zkoušky byl jedním z hlavních kritérií pro konečné výsledky. V motocyklech si nejlépe vedl Zdeněk Houška na Jawě, v automobilech pak Zdeněk Pohl s Monte Carlem. Některé Tatry byly speciálně pro tuto zkoušku opatřeny zvláštním zařízením. Při jízdě po zpátku se měl vůz dotknout stěny z latěk a nesměl ji porazit. Každý vůz měl proto přidělaný pružný kovový rám, který se o stěnu jen prohnul, aniž by ji svalil. Neckář měl zase na Pragovce vzadu ze dvou drátů upletená tykadla a mezi nimi napnutý papír.

Večer mělo proběhnout slavnostní vyhlášení výsledků a předání cen. Jezdci byli svoláni do budovy jugoslávského autoklubu na 20. hodinu, kdy proběhl raut s nezbytnými proslovy. Do 22. hod se v družné zábavě marně čekalo na předání cen. Protože trapných incidentů bylo po dobu konání soutěže zřejmě málo, bylo oznámeno, že zástupci rumunského autoklubu nesouhlasí s výsledky a chtějí je verifikovat. Za tento požadavek se postavil i přítomný rumunský velvyslanec v Bělehradě, a tak nezbylo, nežli se podvolit vyšší moci. K malé radosti mnoha jezdců, kteří



...Jugoslávec Savatič...

chtěli především z důvodů finančních odcestovat brzy ráno zpět domů, bylo předání cen posunuto na večer druhého dne. Došlo k bouřlivé výměně názorů mezi našimi a rumunskými jezdci a všichni se ten večer rozcháeli za všeobecného rozčilení. Družba mezi Rumuny a Českoslováky tak opět doznala povážlivých trhlin.

20. září

Ráno se vypravili vojenští účastníci soutěže s delegací pořadatelů a jezdci k hrobu neznámého vojána na vrchu Avala za Bělehradem. Stavěl se tam tou dobou třetím rokem impozantní mramorový monument obětem světové války. Aniž by tušili, že zanedlouho se působnost pomníku rozšíří ještě o jednu válku, položila zde čsl. a rumunská delegace věnce. Pak odjeli účastníci zájezdu na Oplenac, kde je v umělecky druhocenné kapli plné vzácných mozaik hrob královské rodiny.

Večer byla vydána opravená klasifikace. Změny byly nepatrné, ale byly. To vrhlo samozřejmě stín pochybností a nedůvěry. Nebýt protestu, jak by k tomu přišli ti, co si nyní polepšili? Rozdílení proběhlo zdánlivě

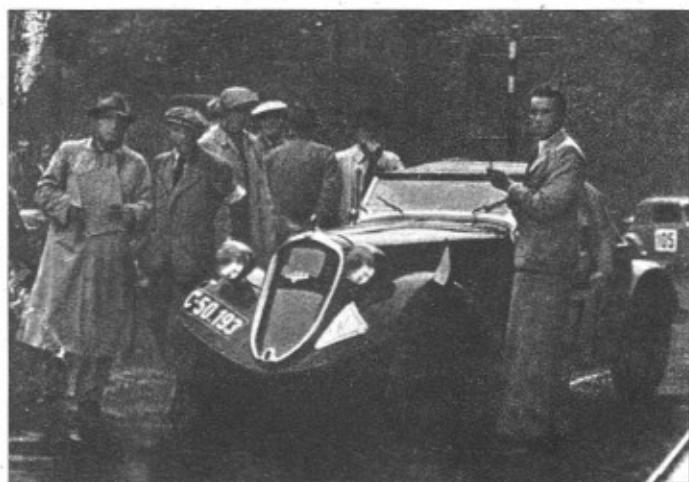


... a dr. Peters.

klidně. Ve skutečnosti byli mnozí jezdci a zástupci továren nespokojeni. Cenu prezidenta republiky předal náš vyslanec v Bělehradě, dr. Grisa. Mnohé peněžité ceny nebyly přiděleny, což bylo zdůvodněno valutovými obtížemi. O některých cenách nebylo vůbec rozhodnuto. Udělení jiných bylo naopak velmi problematické. Např. cenu pro nejlepší čsl. dámskou posádku dostala Rumunka Nicolescu, která nejenže nebyla československá, ale nebyla ani nejlepší. Cenu měla po zásluze dostat Vlasta Malá, která byla stejně pro všechny naše závodníky morálním vítězem této třídy. Největším vítězstvím však pro ni určitě bylo to, že se nedlouho po soutěži vdala.

Soutěž Malou dohodou z pohledu účastníků

Soutěž se navenek jevíla nanajvýše úspěšnou, avšak mnoho jezdců k ní mělo připomínky. Pomineme jakékoliv cíle politické a propaganda, kterým bylo dozajista učiněno zadost i přes drobné nesváry mezi přátelskými národy, ač se Velkoněmecká říše musela zachvět v samých základech, když



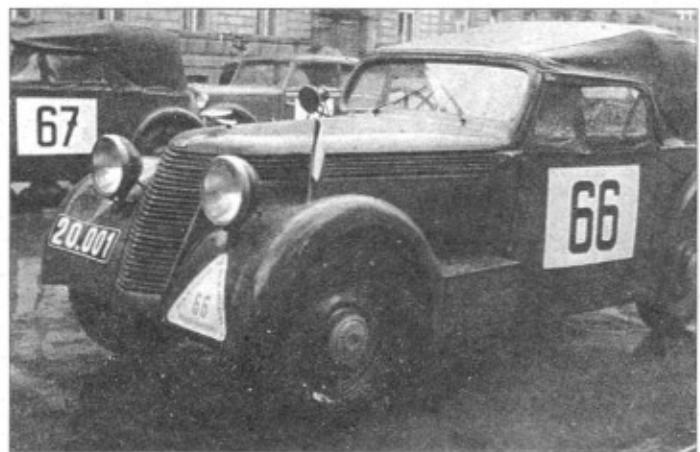
Absolutní vítěz soutěže Malou dohodou Zdeněk Pohl a Populár Monte Carlo.



Úspěšný team Motorklubu vysokoškolského sportu. Dr. Peters (Rapid), Zd. Pohl (Populár M.C.) a ing. Rechziegel (Populár M.C.).



R. Sochor s Chryslarem byl nejrychlejším jezdcem na trati. Aby také ne, když měl stroj s největším obsahem - 4,5 L. Ač to zní zvláštně, tvořil spolu s Kafuňkem a Nimsbausem úspěšný team vyslaný Aero Car Clubem. Snad jim ten přebytek jebo výkonu dopomohl na Novinka, Jawa 615 ccm. Vojenský team jí rozbodně neudělal k ceně prezidenta Beneše pro nejlepší team.



Aero Car Clubem. Snad jim ten přebytek jebo výkonu dopomohl na Novinka, Jawa 615 ccm. Vojenský team jí rozbodně neudělal k ceně prezidenta Beneše pro nejlepší team.

viděla organizační schopnosti států Malé dohody, budeme se věnovat především přehmatům na poli sportovním. Hlavním pořadatelem byl AKRČs ve spolupráci s rumunským a jugoslávským autoklubem. Je pravdou, že mnohé problémy způsobily spolupořádající kluby, přesto hlavní zodpovědnost byla právě na AKRČs. Co se tedy sportovcům nelibilo? V prvé řadě způsob klasifikace. Na rozdíl od rychlostního závodu, kde ten, kdo přijel první, vyhrál, tak u soutěže, kde je předepsaný průměr, bývá pravidlem, že všichni, kdo dojeli do cíle ve stanoveném průměru a splnili ostatní náležitosti proposic, jsou klasifikováni stejně. Tak jako třeba na Šestidenní. Jiný způsob je např. rallye Monte Carlo, kde je na určité trati nutné dodržet stále stejný průměr (tzv. hodinková soutěž). Zde se však časové kontroly prováděly v každé etapě jen dvakrát, a tak každý, kdo nebyl stížen havárií či větším defektem, měl šanci dodržet správný průměr. Do Bělehradu bezrestně přijelo 82 přeživších jezdců, ti všichni byli tedy vítězi. Pokud by se postupovalo podle obvyklých soutěžních rádů tak jako kupř. v Šestidenní, byli by všichni tito bezrestní jezdci zlatí. Gymkhana na stadionu v Banici pak mohla rozhodnout o udělení cen. Tím, že se tak nestalo, ocitl se mnozí na výsledkové listině někde v druhé desítce. To pochopitelně vzbuzovalo nelibost. Náklady

soutěž pro soukromého jezdce byly asi 6 000 Kč, tedy cena slušného motocyklu čsl. výroby. Pak dostal pohárek v ceně 50 Kč a děkujeme, odejděte. Nu, kdo by se nenaštval.

Když už tedy po bezvadném absolvování 2 400 km měla rozhodnout jedna minuta, mělo by provedení této zkoušky prohlásit s chirurgickou přesností. A to byl další důvod k nespokojenosti. Normálně by byla pro každou kategorii upravena trať zkoušky tak, aby všichni měli víceméně stejné podmínky. Zde byla vytyčena jedna trať - motocykl, osobní vůz, nákladák - vše jedno. Tedy třímetrový automobil se propletl mezi koliky daleko lépe než šestimetrový, který musel někde dokonce couvat. Je sporné, že to pak mohl dohnat větším výkonem motoru. Co třeba taková Praha AV? Je však nutné zdůraznit, že o uskutečnění této zkoušky se na poslední chvíli postarali naši komisaři, takže je vůbec úspěch, že se konala. Kdyby se vše nechalo na jugoslávském klubu, který to měl na starosti, čekali by závodníci na stadionu ještě dnes. Také proti měření času bylo vzneseno množství námitek. U takto důležité zkoušky by mělo být několik časoměřiců. Zde byl pouze jeden člověk, který startoval, měřil čas, prováděl kontrolu a vypisoval výkazy. Tedy o přesnosti se nedalo moc mluvit. Přihlížející účastníci, kteří soukromě měřili svým kole-

gům časy, často docházeli k úplně jiným cifrám. Byl zaznamenán dokoncě případ, kdy byl jezdec odmávnut, ale stopky se zasekly. Časoměřič si v klidu vypůjčil od přihlížejícího jiné a začal měřit několik vteřin po odjezdu závodníka. Jenže proti naměřeným časům se nikdy protesty neuznávají. Co naděláte...?

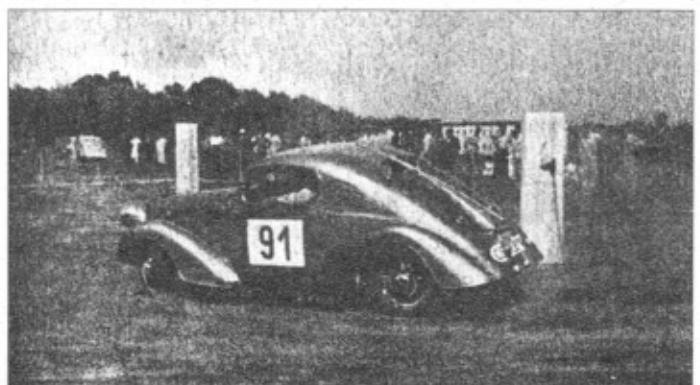
Připomínky se týkaly také chování některých organizátorů. Zvláště jeden vynikal zdvořlostními frázemi jako „nehoněj se; vodprejsknou; dyť nemuseli jezdit“. Pár se jich také vyznamenalo na hranicích. Ačkoliv všichni soutěžící byli bezproblémově odbaveni, byli zadřeni pro celní delikty. O organizaci či chybějících kontrolách bylo již hovořeno. Je pravdou, že všechny zmatky způsobili cizí organizátoři, ale naši mohli všude přiřadit alespoň pozorovatele, který by na vše dohlédl. Mohly tak odpadnout mnohé penalizace, protesty, dohadы a následné anulování trestních bodů.

Zkouška účelnosti a pohodlí v Bukurešti také neušla kritice. Několik komisařů subjektivně oceňovalo stroje a udělovalo body. Ty se sečetly a vydělily počtem komisařů. Výsledek pak ovlivnil celkové pořadí. To ovšem nemohlo nikoho nadchnout. Ujet dvaapůltisíc kilometrů a nezvítězit jen proto, že se někomu nelibilo moje auto!?

„Rumunští a jihoslovanští jezdci neukázali takovou dovednost jako naši. Byly



Zdeněk Pobl u vítězného ověnčeného Populáru MC.



Ing. Jabn s Rapidem na zkoušce v Banici. Tovární team Rapidů byl složen ze tří vozů s aerodynamickou karoserií ve stejném stylu jako team Populáru.

ovšem výjimky jako třeba Rumuni na Tatrách. Ale celkově cizinci zklamali. Méli vozy dobré, ale výsledky nebyly dobré. Naši jezdci za volanty osvědčených Škoda Superbů by byli dosáhl jistě lepších výsledků.

Osoba absolutního vítěze automobilů je sympatická. Je to náš nejlepší automobilista. Velmi bychom se divili, kdyby někdo jiný byl dosáhl vítězství, než právě Zdeněk Pohl s Populárem MC, jemuž rozumí a s nímž dobyl úspěch již v Rallye M. C.

Nejsilnějším zjevem v soutěži byla Vlasta Malá, jediná žena na motocyklu. Je vidět, že má fysickou sokolskou výchovu. Šla dobrým příkladem a dokázala, že i solo-motocykl je dobrým a vhodným vozidlem pro ženu, která nazývá sportem ještě něco jiného než malování rtů a čas. Vlastu známe všichni jako ženu sportu. A proto jsme byli tak překvapeni, když jsme ji při rozdílení cen viděli ve večerní toaletě. Byl tu podán důkaz, že motocyklem žena neztratí nic na svém půvabu."



Populár Speciál postavený pro závod 1000 mil Čsl. Jedná se o jiné vozy než Populáry „Malá Doboda“.

Tak skončila do té doby největší motorická akce pořádaná Čechoslováky. Svou monstrózností předčila i populární závod 1000 mil Čsl. Přes mnohé přehmaty byla určitě přínosem našemu a ostatně také zahraničnímu motoristickému sportu. Prokázala nešporné kvality našeho automobilového a motocyklového průmyslu i zručnost našich závodníků. Tak jako

u všeho nového, i zde bylo potřeba poučit se z chyb a příště to udělat lépe. Bohužel žádné příště už nebylo. V září 1938 byly jaksi jiné starosti, takže první ročník byl i ročníkem posledním a o Malé dohodě se příštích padělat raději nemluvilo.

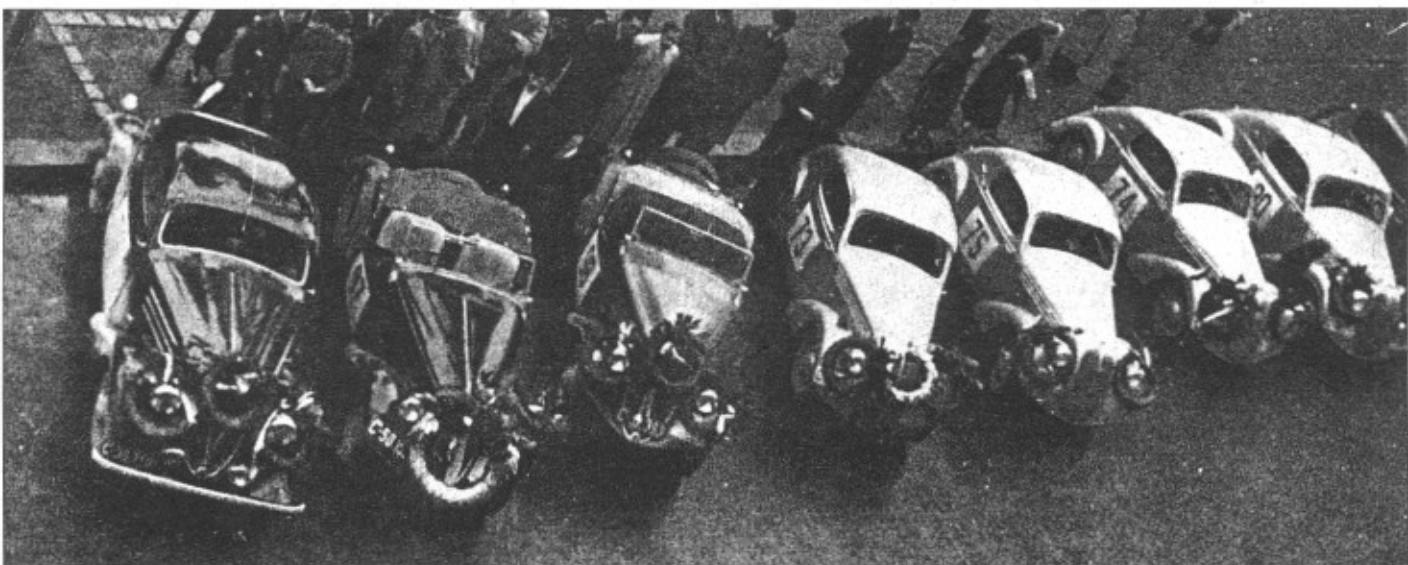
Vojtěch Švarc

zpracováno podle zpráv a reportáží
uveřejňovaných v Autu a Motor revue

Výsledková listina soutěže Malou dohodou:

Motocykly:

1 Bednář	Jawa 100 ccm	30 Kocián	Jawa 250 ccm	14 Dr. Peters	Škoda Rapid	47 rtm. Hubálek	Aero 30	Automobily:
2 Houška	Jawa 175 ccm	31 ppov. Holas	CZ 175 ccm	15 Stehlík	Praga	48 Egert	MG	1. Aero Car Club (cena presidenta)
3 Veselý	Jawa 175 ccm	32 des. Tiller	Jawa 250 ccm	16 Nimshaus	Aero 30	49 Heller	Aero 30	2. Škoda Populár
4 Dusil	Jawa 350 ccm	33 Kohout	CZ 100 ccm	17 škpt. Brůžek	Praga AV	50 škpt. Průša	Tatra	3. MKVS
5 Simandl	Jawa 100 ccm	34 Buldovský	Jawa 250 ccm	18 Vlašim	Z - Express	51 kpt. Solanský	Jawa	4. Aero Car Club II.
6 Vitvar	Jawa 350 ccm	35 Kostlivc	BMW 500 ccm	19 Wolf	Škoda Populár	52 plk. Horia	Tatra	5. CKD
7 Karas	CZ 175 ccm	36 Vlasta Malá	Ogar 250 ccm	20 Lukáš	Z - Express	53 Burghart	Adler	6. Vojenský IV.
8 J. F. Koch	CZ 175 ccm	37 Vodvářka	Jawa 250 ccm	21 Neckář	Praga Lady	54 por. ing. Gavalovič	Aero 30	7. Tatra
9 Nedomanský	CZ 175 ccm	38 Pecha	CZ 250 ccm	22 ing. Zádný	Škoda Rapid	55 Götz	Z - Express	8. Vojenský V.
10 Stanislav	Jawa 350 ccm	39 por. Skála	Ogar 250 ccm	23 Milarez	Ford	56 Niculescu	BMW	9. AKRČs
11 Horvorka	Ogar 250 ccm	40 Zilahí	Rudge 500 ccm	24 Hurt	Aero 30	57 Pop	Wanderer	10. Škoda Rapid
12 J. Koch	CZ 100 ccm	vzdalo 9 jezdci		25 Sabat	Fiat	58 Ivanovič	Škoda Superb	11. Zbrojovka Brno
13 Zeman	Jawa 250 ccm			26 Chovanec	Tatra	59 Vasilescu	Tatra	12. Vojenský VI.
14 Pelka	Ogar 250 ccm			27 Tatalák	Tatra	60 Savatič	Škoda M. C.	13. Rumunské vojsko
15 Protiva	Jawa 175 ccm			28 Nejtek	Škoda Populár	61 Niculescu	BMW	Zkouška účelnosti a pohodlí:
16 Blumenthal	BMW 500 ccm			29 Kulich	Praga Golden	62 kpt. Metejlko	Škoda Superb	Motocykly:
17 G. Koch	CZ 175 ccm			30 Myška	Praga Lady	63 por. Pešek	Tatra	1. Kostlivc
18 Němc	CZ 250 ccm			31 škpt. Líman	Praga AV	vzdalo 10 jezdci.		2. Blumenthal
19 Zajíček	CZ 250 ccm			32 A. Suldošky	Praga Lady			3. Vitvar
20 Chaloupka	Ogar 250 ccm			33 ing. Rechziegel	Škoda M. C.			Automobily zavřené:
21 Veselý	CZ 175 ccm			34 ing. Pařízek	Škoda Rapid			1. Holoubek
22 Bláha	CZ 100 ccm			35 Vermírovský	Tatra			2. Kulich
23 Lucák	Ogar 250 ccm			36 Fabiny	DKW			3. ing. Pařízek
24 Kožíšek	Jawa 100 ccm			37 Nestorovič	Wanderer			Automobily otevřené:
25 Vlk	Ogar 250 ccm			38 Kronbauerová	Aero 30			1. škpt. Líman
26 Pastika	CZ 250 ccm			39 rtm. Smrká	Aero 30			2. Nimshaus
27 Bednář	Ogar 250 ccm			40 rtm. Kratochvíl	Škoda Pop.			3. ing. Dnebovský
28 kpt. Šlemin	CZ 175 ccm			41 prap. Kourík	Škoda Populár			Praga AV
29 Mikl	Ogar 250 ccm			42 ing. Jahn	Škoda Rapid			Aero 30
				43 škpt. Entner	Tatra			
				44 Sálek	Praga Lady			
				45 Kremel	Jawa			
				46 dr. Pohorecký	Jawa			



Pohled z balkonu AKRČs na úspěšný Škoda team.