



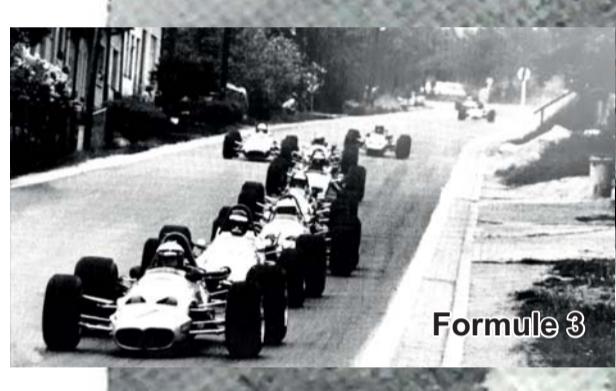
Start 1937



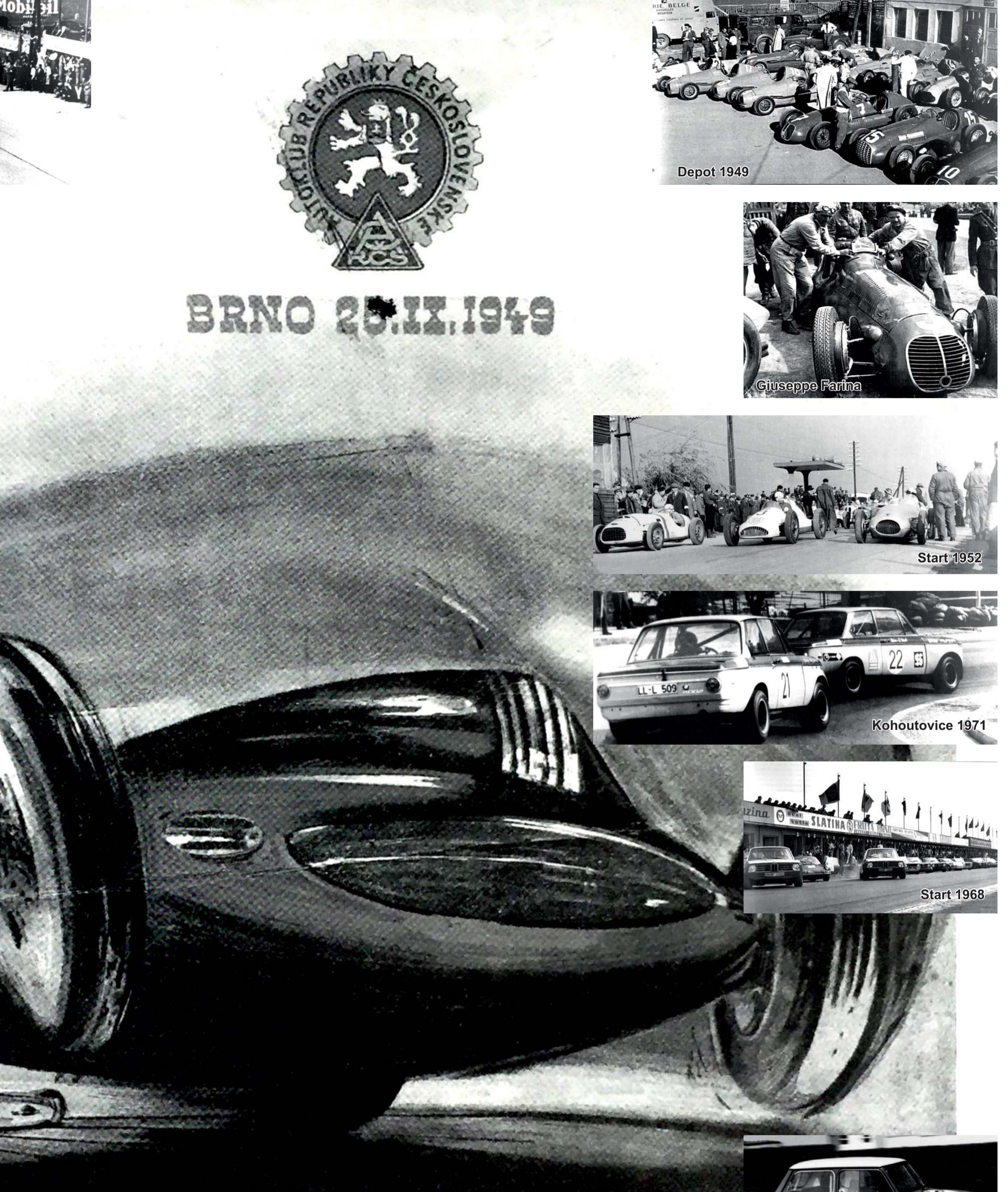
Louis Chiron



Hans von Stuck



Formule 3



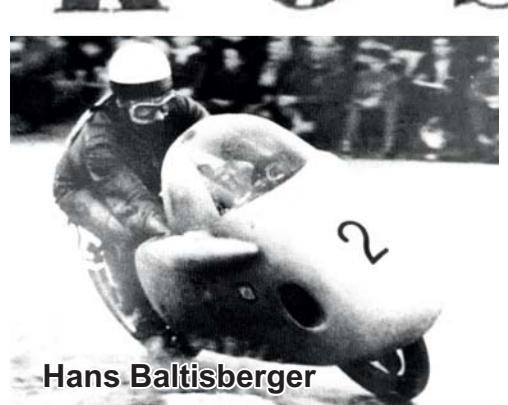
Start 1967



Bosonohy 1983



Start 1971



Hans Baltisberger



Luttringhauser / Cusnick



František Šťastný



Dion / Stohil



Depot 1949



Giuseppe Farina



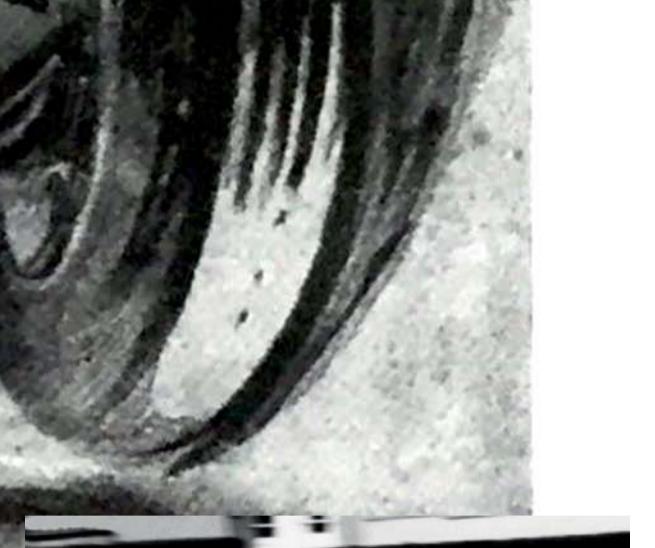
Start 1952



Kohoutovice 1971



Start 1968



John Handley

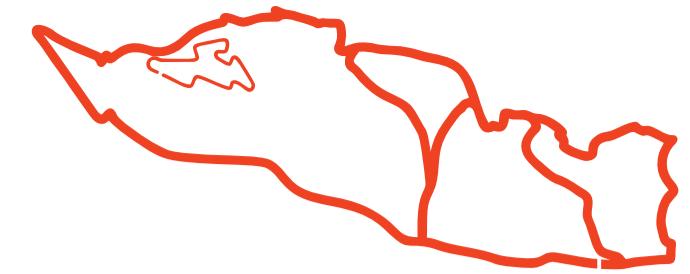


Michal / Samohýl



Engel / Vojtěch

Masec



Masarykův okruh

Po vzoru velkých zahraničních závodů se rozhodl Československý automobilový klub pro Moravu a Slezsko vybudovat závodní okruh. Tuto aktivitu výrazně podporovala i slavná závodnice Eliška Junková.

Okruh byl vybudován v rekordním čase za 6 měsíců. Trať byla dlouhá 29,142 km a bylo na ni několik stoupaní a klesání, 128 zatáček, nejdélejší rovinka měla 1500m.

První velká cena se jela 28. 9. 1930 za účasti předních světových závodníků.

V prvním závodě zvítězil von Morgen v průměrné rychlosti 101 km/h.

Před druhou světovou válkou se uskutečnilo ještě 6 závodů, které měly velkou prestiž mezi světovými závodníky, mezi nimiž byl nejúspěšnější Chiron s vozy Bugatti a Alfa Romeo. V posledním předválečném závodě zajel vítězný Carraciola na voze Mercedes-Benz nejrychlejší kolo s průměrem 145km/h! Účast diváků na předválečných velkých cenách každoročně přesahovala 100 000.

První povalečný ročník se jel v roce 1947 již na zkrácené trati 17,8 km a jelo se v opačném směru. Toto byla poslední velká cena se závody monopostů, z kterých o rok později vznikla formule 1. Závod se zúčastnila všechna slavná závodní esa. Závod se těšil i velkému zájmu diváků kolem trati jich bylo více jak 350 tisíc. Tento závod byl pojmenován hned v úvodu nehodou Fariny, při které bylo zraněno několik diváků, a bohužel dva diváci tuto nehodu nepřežili. Samotný Farina měl jen dvě zlomená žebra. Zvítězil Whitehead na Ferrari.

V novodobějších dějinách okruhu se zde jezdily závody družby národů a mistrovství Evropy cestovních a formulových vozů. V povalečném období se na brněnském okruhu uskutečňovaly závody motocyklu a sidecarů v podnicích družby národů, mistrovství republiky, Evropy i světa.

Závodili a vítězili zde slavná jména na motocyklech např. Agostini, Read, Havel, Šťastný atd. V autech Quester, Cecotto, Lauda, Enge, Vojtech, Michl a spousta dalších slavných jmen známých ze světových závodů.

Původní okruh doznal ještě několika změn - zkrácení. V roce 1964 byl zkrácen na délku 13,9 km a v roce 1975 na 10,9 km. V roce 1986 se zde jely poslední závody. Od roku 1987 se závody přesunuly na nový moderní okruh vybudovaný mezi Žebětínem a Ostrovačicemi.

Na trati Brněnského okruhu se v dobách své největší slávy proháněly i Mini. Mini závodily především v rukou rakouských závodníků, ale objevovali se i mistři volantu z Británie a také několik našinců, kteří měli tu možnost závodit s Mini. Asi největším úspěchem Mini na trati Brněnského okruhu bylo vítězství v divizi I. (do 1000ccm) v mistrovství Evropy cestovních vozů v roce 1968. K vítězství v Brně dovedl Mini John Handley, pozdější mistr Evropy.

Masaryk Rennstrecke

Nach dem Beispiel den großen ausländischen Wettbewerben beschloss der tschechoslowakische Automobilclub für Mähren und Schlesien, eine neue Rennstrecke zu aufbauen. Diese Aktivität wurde auch von dem Weltberühmten Rennfahrerin Eliška Junková unterstützt.

Die Strecke wurde in Rekordzeit in 6 Monaten gebaut. War 29.142 km lang, mit mehreren Auffahrten und Abfahrten, 128 Umdrehungen, die längste gerade Weg war 1500 m.

Der erste große Preis fand am 28. September 1930 mit der Teilnahme von führenden Weltkonkurrenten statt.

Im ersten Rennen gewann Heinrich-Joachim von Morgen eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 101 km/h.

Vor dem Zweiten Weltkrieg wurden sechs Rennen in Brno mit großem Prestige unter den Weltrennfahrern gehalten, darunter der erfolgreichste Louis Chiron mit Bugatti und Alfa Romeo. Im letzten Vorkriegsrennen hat der Sieger Rudolf Carraciola auf dem Mercedes-Benz-Auto die schnellste Runde von 145 km / h erreicht! Die Teilnahme des Publikums an den Pre-War-Großpreisen lag jährlich über 100.000 Zuschauern.

Der erste Jahrgang war 1947 schon auf der verkürzten Strecke 17,8 km und ging in die entgegengesetzte Richtung. Dies war der letzte große Preis für die Rennwagen, von denen ein Formel-1-Rennen ein Jahr später stattfand. Das Rennen wurde von

allen berühmten Renn-Asse besucht. Das Rennen freute sich auf das große Interesse des Publikums an der Strecke, die mehr als 350.000 war. Dieses Rennen wurde früh im Unfall von Farinas Unfall markiert, mit mehreren Zuschauern verletzt, und leider haben zwei Zuschauer den Unfall nicht überlebt. Farina selbst hatte nur zwei gebrochene Rippen. Gewinner von Whitehead auf Ferrari.

In der modernen Geschichte der Rennstrecke gab es Rennen des Völkerbundes und der Europameisterschaft für Formula und Tourenwagen. Nach dem Krieg hat sich Motorrad- und Sidecar-Rennen in der Brünner Strecke bei den Rennen des Völkerbundes, der Meisterschaft der Republik, Europas und der Welt, abgehalten.

Hier kämpften und gewannen die berühmten Namen auf Motorrädern wie Giacomo Agostini, Phil Read, Gustav Havel, František Šťastný, etc. In Autos dann Dieter Quester, Johnny Cecotto, Niki Lauda, Bretislav Enge, Zdeněk Vojtěch, Josef Michl und viele andere berühmte Namen bekannt aus Weltrennen.

Die ursprüngliche Rennstrecke hat mehrere Änderungen erfahren - Verkürzungen. Im Jahre 1964 wurde es auf eine Länge von 13,9 km und dann am 1975 auf 10,9 km gekürzt. Am 1986 fanden hier die letzten Rennen statt. Seit 1987 sind die Rennen zu einem neuen modernen Rennstrecke Automotodrom zwischen Žebětín und Ostrovačice gezogen.

Auf der Brünner Rennstrecke hat sich in der Zeit seinen größten Ruhm auch viele Mini gezeigt. Mini konkurrierte vor allem in den Händen den österreichischen Rennfahrern, aber es gab auch Meistern des Lenkrads aus Großbritannien und auch ein paar Leute aus Tschechoslowakei, die die Chance hatten, mit Mini zu fahren. Der größte Erfolg von Mini auf dem Brünner Rennstrecke war der Sieg in der Division I (bis zu 1000 ccm) im Europameisterturnier von 1968. Der Sieg an Mini Cooper S in Brünn wurde von John Handley, später Europameister 1968 in Division I, geführt.

Masaryk circuit



In the manner of foreign grand prix decided the Czechoslovakian Automobile Club to build a race track. This activity was seriously supported also by famous racer Eliška Junková.

The race track was built in record-time six months. The track was 29,142 Km long and there were some hillclimbs and downhills, 128 curves, longest straight part took 1500m.

The first Grand Prix was on 28.9. 1930 with the participation of many world-famous racers. This first race won Christian von Morgen with average speed 101 km/h.

Before the WWII took place another 6 races, which were prestigious among famous racers, where the most successful was Luis Chiron on Bugatti and Alfa Romeo. In last pre-war race did the winning Rudolf Carraciola on Mercedes-Benz Fastest lap with average speed 145 km/h! Attendance on pre-war Grand Prixs annualy reached 100 000 people.

Firs after-war race was in 1947 on shortened track 17,8 km and otherwise direction. That was the last Grand Prix with race of monoposts, which came in to Formel 1 next year. This race participated all famous race aces. and was very popular with attendance. There were more than 350 000 spectators along the track. This race was affected by crash of Giuseppe Farina in the beginning, by what were some spectator injured and unfortunately two spectators died. The race won Peter Whitehead on ERA – Ferrari.

In newer history of the track there were European Championships in tourig cars and formulas and also motorbikes and side-cars. There were racing and winning famous names on motorbikes such as Giacomo Agostini, Phil Read, Gustav Havel, František Šťastný etc. On cars Quester, Lauda, Vojtěch, Enge, Michl.

Original circuit did change sometimes in the fast by shortening. In year 1964 was shortened to 13,9 km and in year 1975 to 10,9 km. In the year 1987 there was the last race. From the year 1987 moved the races to the new modern circuit built between Žebětín and Ostrovačice.

On the track of Brno-circuit copeted in their former glory also Minis in hands of austrian racers. But also masters of steering wheel from UK appeared and some czech. The greatest result of Mini on masaryk circuit was the victory of John Handley in 1968.

Vybudování Masarykova okruhu

(Masarykův okruh, Ing. A. Závodník, Polygrafia Brno)

Rozsah prací a dodávek při vybudování celé závodní trati Masarykova okruhu osvětlí nám nejlépe těchto několik dat:

Bыло добавлено и спотребовано в целом 46.500 м³ каменного материала, т. j. камене, hrubého a drobného štěrk, píska a čedičové drti a 400 vagonů o váze 40.308 q drobné žulové dlažby. Dále bylo zpracováno 28 vagonů cementu a 1 vagon železa. Živčiných emulsí k vnitřnímu zpevnění vozovek a k povrchovým nátěrům bylo dodáno 121 vagonů o váze 12.100 q.

Všechny tyto stavebniny byly se naloženy do 7.190 vagonů čili do 180 vlaků po 40 vagonech a postaveny na trať „Brno-Přerov“ dosáhly by v délce 75 km stanice Kojetín.

Živčiné emulze byly dodány v 6000 sudech, které, postaveny na sebe, dosáhly by výšky 4800 m, t.j. výšky hory Montblanku.

Úpravy vozovok všech silnic, pojatých do Masarykova okruhu, byly provedeny v ploše přes 170.000 m³.

Při zlepšovacích pracích pracovaly tyto stroje: 2 rozrývače vozovky, 8 těžkých a 4 lehké válce silniční, 10 stříkacích asfaltovacích strojů, 13 benzínových pump, 3 dřtiče štěrků, 2 vrtací garnity, 20 nákladních aut a mimo to upotřebilo se celé řady menších strojů, povozů, vozíků, kolejnic a jiného drobného nářadí a náčiní.

Při nejintenzivnější práci bylo průměrně denně zaměstnáno 386 dělníků a max. denní počet byl 563 osob. Nehledíme-li k práci — vykonané stroji — možno celkový pracovní výkon zhodnotiti 50.000 pracovními dny dělnickými. K vykonání této práce potřebovali by 4 dělníci doby 50 let.

Aufbau des Masaryk Rennstrecke bei Brno

(Masarykův okruh, Ing. A. Závodník, Polygrafia Brno)

Der Umfang der Arbeit und der Versorgung im Bau der gesamten Masaryk-Rennstrecke wird am besten die folgenden Daten beleuchten:

Insgesamt wurden 46.500 m³ Steinmaterial, dh. Steine, grobkörniger und feiner Kies, Sand- und Basaltrümmer und 400 Wagen mit einem Gewicht von 40.308 qm kleinem Granitplaster (Katzenkopfe) geliefert und verbraucht. Weiterhin wurden 28 Zementwagen und 1 Wagen mit Eisen verarbeitet. Insgesamt wurden 121 Wagen mit einem Gewicht von 12.100 q den Harzemulsionen zur internen Verstärkung von Strecke und Oberflächenbeschichtungen zugeführt.

Alle diese Baustoffe könnten in 7.190 Waggons oder 180 Züge von 40 Wagen geladen und auf der Strecke "Brno-Přerov" gebaut werden, sie erreichen 75 km bis nach Kojetín, oder aus Brno bis nach Österreich.

Straßen-Bitumen-Emulsionen wurden in 6.000 Barrel geliefert, die übereinander eine Höhe von 4.800 m erreichen würden, also die Höhe des Montblanc.

Die Umbauten aller Straßen im Bezirk Masaryk Rennstrecke wurden auf einer Fläche von über 170.000 m² vorgenommen.

Für die Bau- und Verbesserungsarbeiten wurden folgende Maschinen eingesetzt: 2 Vertikutiere Straßenmaschine, 8 schwere und 4 leichte Straßenwalzen, 10 Spritzgießmaschinen, 13 Benzinpumpen, 3 Kiesschleifer, 2 Bohranlagen, 20 Lkw und eine ganze Reihe von kleinerer Maschinen, Karren, Schienen und andere kleine Werkzeuge und Geräte.

In den intensivsten Arbeitstagen wurden 386 Arbeiter täglich beschäftigt, mit tägliche Maximum 563 Personen pro Tag.

Wenn wir uns an die Arbeit nicht anschauen, die nur von Maschinen durchgeführt wird, kann die Gesamtarbeitsleistung mit um 50.000 Arbeitstage von den Arbeitnehmern geschätzt werden.

Construction of the Masaryk Circuit



(Masaryk Circuit, Ing. A. Závodník, Polygrafia Brno)

The range of works and supplies in the construction of the whole Masaryk circuit race line will best show the following data:

A total of 46,500 m³ of stone material, i.e. stone, coarse and fine gravel, sand and basalt rubble, and 400 wagons with a weight of 40,308 q small granite pavement were torn and consumed in. Furthermore, 28 cement wagons and 1 iron wagon were processed. A total of 121 wagons weighing 12,100 q were supplied to the resin emulsions for the internal strengthening of roads and surface coatings.

All of these buildings could be loaded into 7,190 wagons or 180 trains of 40 wagons and standing one by one on the "Brno-Přerov" track they would reach 75 km of Kojetín station.

Bitumen emulsions were supplied in 6,000 barrels, which, on top of each other, would reach a height of 4800 m, i.e. the height of Montblanc mountain.

The modifications of the roads of all roads in the Masaryk circuit were made in an area of over 170,000 m². The following machines were used for the improvement works: 2 road racers, 8 heavy and 4 light road rollers, 10 spray asphalt machines, 13 petrol pumps, 3 gravel grinders, 2 drilling guns, 20 trucks, and a whole range of smaller machines, , carts, rails and other small tools and implements.

In the most intensive work, 386 workers were employed on a daily basis and the maximum daily number was 563 people.

If we do not look at the work - done by machines - the total work performance can be estimated by 50,000 working days by workers. To do this, four workers would need 50 years.