

„Najlepšie ako zabaviť chlapca je – dať mu autíčko“. Podobne sa to dá povedať aj o rýchlostnom okruhu ciglianskeho baníka (ROCB), ktorý dal nielen zábavu, ale aj ušľachtilé naplnenie voľného času veľkému počtu chlapcov – tu skôr tvrdých chlapcov – ale aj iniciatívnych žien. Spočiatku sa preteky na ROCB organizovali pre cestné motocykle, až neskôr pribudli spomínané autá.

Rýchlostný okruh ciglianskeho baníka

Horná Nitra koncom šesťdesiatych a začiatkom sedemdesiatych rokov 20. storočia ponúkala v čase konania pretekov ROCB širokú paletu úspešných kolektívov, ktoré zastrešovali mimopracovné aktivity – prvotígových basketbalistov TJ Baník Cigeľ, zápasníkov Baníka Prievidza, druhotígových futbalistov TJ Baník Prievidza, ako aj motoristov AMK (Automotoklub) Zväzarmu pri Bani Cigeľ.

Posledný menovaný – Automotoklub Zväzarmu Bane Cigeľ vypomohol v roku 1964 svojim kolegom zo žilinského AMK a zorganizovali za nich oblastný pretek motocyklov – už vtedy pod názvom ROCB. Tento, na poslednú chvíľu pripravovaný, pretek mal veľmi dobrý ohlas medzi športovými priaznivcami nielen z Prievidze, ale i okolia. No najzávažnejšie zrejme bolo to, že svojich nadšencov našiel aj medzi zamestnancami Bane Cigeľ, ktorí prejavili ochotu prispieť konkrétnou prácou pri usporiadaní tohto podujatia.

Udalosti dostali rýchly spád, keď už druhý ročník sa konal ako Majstrovstvá Slovenska s jazdcami, ktorí mali zvučné mená – Srna, Kročka, Šťastný, Deliman a ďalší. Tretí ročník už bol organizovaný ako Majstrovstvá republiky motocyklov a automobilov, keď pribudli slávne motoristické mená z Čiech. Od piateho ročníka, v roku 1969, sa na okruhu jazdilo medzinárodne, a tak sa pretek rozšíril o jazdcov spoza hraníc. Z poľa týchto pretekárov spomeňme najmä mená, ako Maďar János Drápal, Švédi Rossel a Gunnarson, Švajčiari Schmidt a Pfirtel, Juhoslovania Seljak a Stefe, Novozélandčan Molloy a Rakúšania Kriwanek a Hummel.

Do roku 1969 pretekali na Ciglianskom okruhu i automobily F-3. Práve v tomto roku tu došlo k nešťastnej udalosti. Na treťom mieste bol v cieľi odmávnutý pretekár Janočka. Jeho Lotus dostal po prejazde cieľom defekt

Rýchlostný okruh ciglianskeho baníka

a neovládateľné vozidlo vletelo medzi divákov. Tridsiati dvaja z nich skončili v neďalekej bojnickej nemocnici, dvaja z nich prišli o nohy. Medzi zranených patrilo vtedy i úspešný športovec zápasníckeho klubu Baník Prievidza, Milan Kuna, ktorý mal komplikovanú zlomeninu holennej kosti a aj jemu hrozila amputácia. No vďaka lekárom nemusel skončiť so svojim športom. Automobily však v Cigli skončili a v ďalšom ročníku sa už ich preteky nekonali. Kritici, pre údajne úzku trať a nejednotný povrch, žiadali, aby preteky na okruhu skončili celkom.

ROCB sa jazdil v celej svojej histórii na nezmenenom okruhu, ktorý meral 5 147 metrov, mal rovinky i 16 krásnych zákrut, ako sa hovorí „okolo kolena“. Bol dostatočne rýchly, ale vďaka vhodným zatáčkam, ktoré znižovali rýchlosť, nebol nebezpečný. Od najnižšieho po najvyšší bod trate bolo ideálne prevýšenie 67 metrov. Jedinou bolesťou okruhu bol povrch – mimo kvalitný asfaltový povrch bola cieľová rovinka v dĺžke 400 metrov na betónových paneloch a z kraja sa asfalt striedal ešte s dlažbou. Divácke priestory sa nachádzali na umelých násypoch okolo trate, a aj preto to bol veľmi lákavý pretek. Ciglianský okruh sa dokonca porovnával s nemeckým Sachsenringom alebo belgickým Spa, pretože trať viedla z časti lesom.

Podarilo sa nám získať podrobnejšie informácie o VIII. ročníku, konanom v roku 1971, ktoré nám bližšie priblížia pozadie a priebeh pretekov. V tomto roku sa na základe predchádzajúcich dobrých výsledkov podarilo zaradiť preteky ROCB do športového motoristického kalendára medzinárodnej motoristickej organizácie FIM. Kvalita predchádzajúcich ročníkov vyvolala taký veľký záujem, že zo 130 doručených prihlášok zo zahraničia bolo do štartovacej listiny zapísaných len 49 jazdcov.

VIII. ročník sa konal pod záštitou Uholných a lignitových baní Prievidza, ktoré pretek morálne aj finančne podporilo. Preteky sa konali ako medzinárodné vo všetkých vypísaných triedach, podľa formulácie FIM. Prípravný výbor, ktorý mal 32 členov, viedol riaditeľ pretekov Ing. Anton Mecko. Tesne pred pretekmi nahradil Ing. Antona Mecka jeho zástupca Ing. Anton Dobrovič, a potom prípravný výbor, až na niektoré zmeny, riadil aj samotné preteky. Zúčastnilo sa ho 67 domácich a 49 zahraničných pretekárov z 11 štátov. Jazdilo sa v kubatúrach 50, 125, 250, 350 a 500 cm³. Víťazmi jednotlivých kategórií boli:

- 50 cm³ Harold Bertold Rakúsko 8 kôl priemerná rýchlosť 102,6 km/h;
- 125 cm³ Harold Bertold Rakúsko 10 kôl priemerná rýchlosť 117,7 km/h;
- 250 cm³ Heinz Schmid Švajčiarsko 12 kôl priemerná rýchlosť 126,4 km/h;

Rýchlostný okruh ciglianskeho baníka

–350 cm³ Bohuš Staša Československo 15 kôl priemerná rýchlosť 131,04 km/h;
–500 cm³ Bohuš Staša Československo 15 kôl priemerná rýchlosť 125,6 km/h.

Rozpočet na VIII. ročník bol plánovaný v príjmovej časti na 300 000 Kčs, z toho príjem zo vstupeniek 100 000 Kčs a z inzercie 200 000, no skutočný príjem bol 291 471 Kčs. Výdavky boli 292 471 Kčs, čo je takmer zhodné so skutočným príjmom. Na štartovnom a odmenách jazdcom sa vyplatilo 160 340 Kčs priamo a 26 552 Kčs vo valutách.

Pri rozbere priebehu pretekov VIII. ročníka bolo navrhnutých 3,5 strany opatrení, nevieme však, koľko bolo prijatých a splnených, ale opatrenie o zjednotení povrchov vozoviek zostalo nesplnené. Okrem toho mala trať, napriek jej atraktívnosti, i ďalšie nedostatky. Okrem prejazdu obcou Sebedražie, bol kritickým miestom aj prejazd cez most nad železničnou traťou pod areálom bane. Bola to časovaná bomba, ktorá „vybuchla“ v roku 1972 pri konaní IX. ročníka. Osudnou sa stala pre mladého, málo známeho pretekára Johna Saksona, syna indonézskeho veľvyslanca v Československu. Počas sobotňajšieho tréningu na neznámom okruhu nezvládol, vtedy ešte neskúsený 26 ročný jazdec, v jednej zo zákrut svoju päťstovku Suzuki, vyletel z dráhy a zviezol sa zo svahu až na železničnú trať a zostal ležať na koľajisku. Okrem zlomenín nôh utrpel i ďalšie vážne zranenia, ale aj napriek okamžitému zásahu v bojnickej nemocnici neskôr zomrel. Táto tragická nehoda bola zároveň klincom do rakvy stále slávnejšieho okruhu. Preteky sa vtedy, napriek nehode, dokončili, ale i keď havária nesúvisela s kvalitou povrchu, ani šírkou trate, desiaty ročník sa už neuskutočnil.

V tom čase bolo kvôli rozširovaniu podniku vydané rozhodnutie vybudovať novú úpravňu uhlia a železničnú vlečku, ktorá by priamo spojila baňu s elektrárnou. Ťažké mechanizmy a umiestnenie veľkých prepravných mostov v blízkosti cesty to už bola vážna prekážka obnovy pretekov. Zásobovanie uhlím dostalo prednosť.

Organizácia pretekov Rýchlostného okruhu ciglianskeho baníka bola krásnym príkladom osobnej iniciatívy a nezištnej práce v prospech kolektívu. Aj keď finančné toky nebudú nikdy dokladované, nedá sa veriť, že desiatky realizátorov boli adekvátne odmenení za svoju prácu. Pracovali pre seba, pre svojich priateľov a rodiny. Za tých deväť ročníkov im patrí i dnes vďaka.

Autor čerpal z materiálov poskytnutých klubom baníkov, ročeniek z archívu GR HBP, osobných rozhovorov s pamätníkmi a z dobovej tlače. Za poskytnuté informácie ďakuje

Ing. Rudolf Kocnár (1948)