

# AKTUALITY



## Sběr starých akumulátorů, olova a ostatních barev. kovů

(Sad) Jak jsme již oznámili, organizuje Autoklub RČs širokou akci sběru starých akumulátorů a barevných kovů, jež budou dány k dispozici národnímu podniku Sběrné suroviny pro náš průmysl. Není třeba zdůrazňovat neobyčejný hospodářský význam této akce a jsme přesvědčeni, že nejen odbočky, ale i každý člen i nečlen se do ní zapojí plně, aby celkový výsledek byl co největší. Opakujeme znovu, že přicházejí v úvahu staré akumulátory a olovo, dále pak měď, mosaz, bronz, cín, zinek, nikl, hliník a jeho slitiny, hlavně hliníkové písky.

Sběr bude proveden ve formě soutěže a to mezi jednotlivci i mezi odbočkami AKRČs. Aby se podpořila snaha sběratelů i odboček, věnují AKRČs, národní podnik Sběrné suroviny a Čsl. závody automobilové a letecké, n. p., ceny pro nejlepší sběrače.

Bude rozděleno celkem 44 cen, a to 41 cen pro jednotlivce a 3 pro odbočky AKRČs v celkové hodnotě 42.000 Kčs.

Pro jednotlivce jsou to:

I. cena — motocykl Manet v hodnotě Kčs 18.000,—.

II. cena — poukázka na nákup u n. p. Mototechna v hodnotě Kčs 2000,—.

III. a VI. cena — poukázky na nákup v hodnotě à Kčs 1500,— Kčs 3000,—.

V. a VI. cena — poukázky na 50 l benzínu v hodnotě à Kčs 1100,— Kčs 2200,—.

3 ceny — v hodnotě à Kčs 1000,— Kčs 3000,—.

1 cena — v hodnotě Kčs 700,—.

1 cena — v hodnotě Kčs 600,—.

10 cen — v hodnotě à Kčs 500,— Kčs 5000,—.

5 cen — v hodnotě à Kčs 300,— Kčs 1500,—.

5 cen — v hodnotě à Kčs 300,— Kčs 1500,—.

5 cen — v hodnotě à Kčs 200,— Kčs 1000,—.

10 cen — v hodnotě à Kčs 100,— Kčs 1000,—.

Všechny ceny jsou poukázkami na nákup potřeb u národního podniku Mototechna.

Pro odbočky budou věnovány tři motoristické knihovny.

I. cena v hodnotě Kčs 2000,—.

II. cena v hodnotě Kčs 1500,—.

III. cena v hodnotě Kčs 500,—.

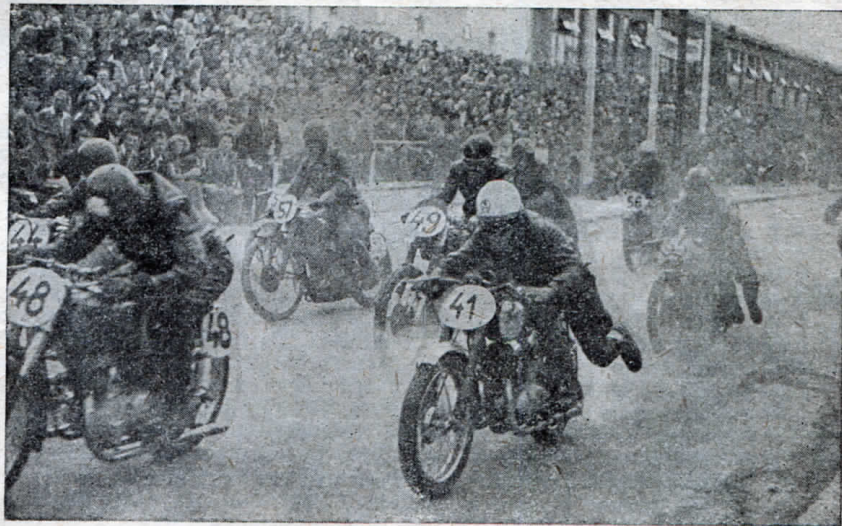
## Benzinol zlepšuje službu

(pt) Národní podnik Benzinol provedl před určitým časem dotazníkovou akci u benzinových čerpadel. Odpovědi v dotaznících uvedené, Benzinol přezkoumal, a snaží se vyjít vstříc práním našich motoristů.

Především uskutečnil n. p. Benzinol zásobování motoristů pohonnými látkami v době svátečního klidu a zavedl noční službu v krajských a okresních městech. Vzhledem k tomu, že zavedením nedělních a nočních služeb u čerpacích stanic je prodloužena pracovní doba, je obsluhovatel oprávněn požadovat za obsluhu mezi 22. a 6. hod. příplatek 20 Kčs, a v době od 1. října do 31. března v době od 20. do 22. hod. příplatek 10 Kčs. Aby spotřebitelé byli informováni o této nové službě, opatřil Benzinol svá čerpadla nálepkami, na kterých je vyznačeno, kde je nejbližší otevřené čerpadlo s nedělní a noční službou. Informační vývěsky jsou umístěny též v autoklubech, hotelích, na národních výborech a j.

Benzinol také rozšiřuje svou službu při motoristických podnicích. Při Slovanském okruhu v Bratislavě měl službu při tréninku i v závodech zvláště u cisternový vůz Benzinolu s benzi-

nem i oleji a kompresor na plnění pneumatik. Rovněž při I. Velké terénní ceně na Mníšku působil takový vůz Benzinolu.



Záběr ze startu třídy do 250 ccm na »Slovanském okruhu« v Bratislavě. Podrobný referát přinesl Svět motorů. (Snímky J. Sejk.)

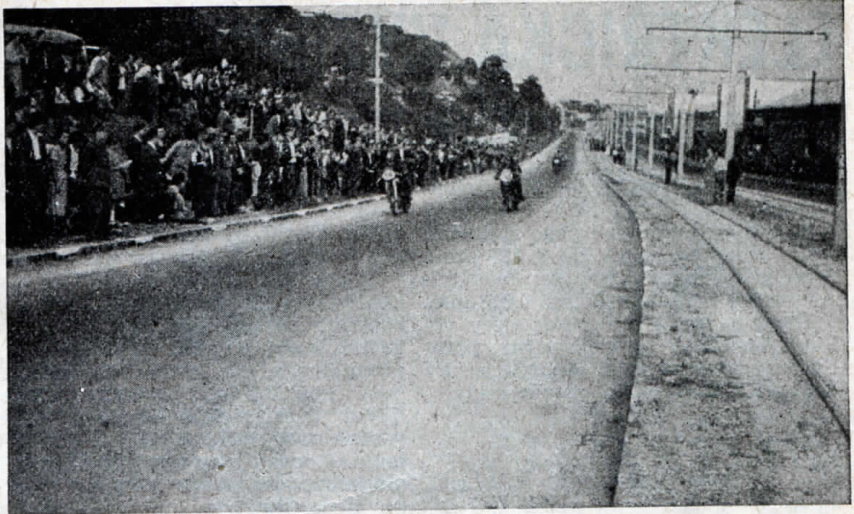
## TAMS již 19. a 20. srpna

(pt) Tuto sobotu a neděli jede se III. ročník Tatranské automobilové a motocyklové soutěže míru. Trať této dvoudenní soutěže je dlouhá přibližně 1000 km a vede první den do Krakova a druhý den do Miskolce v Maďarsku. Pořadající odbočky AKRČs v Košicích, Žilíně a Banské Bystrici připravily soutěž do všech podrobností tak, aby měla hladký průběh a vysokou sportovní úroveň. O tom, že soutěž se stala průběhem svého trvání nejoblíbenější soutěží u nás a ve střední Evropě vůbec, svědčí to, že na soutěž přišlo téměř 600 přihlášek, z nichž mohlo být přijato pouze 220, protože soutěž, vedoucí přes tři státy, vyžaduje složitých příprav a pořadatelského aparátu u nás i v cizině. Velké přípravy k soutěži konali zejména Maďaři, kteří chtěli, aby soutěž byla připravena na jejich území stejně pečlivě, nežli lépe, než roku minulého. Z Maďarska účastní se soutěže 25 jezdců, úderníků maďarských továren, na maďarských motocyklech Czepele. Jezdci se na soutěž připravovali delší dobu absolvováním řady soutěží s bodovacím systémem, při čemž jezdcí s největším součtem bodů byli nominováni na TAMS. Maďarský autoklub se staral o to, aby byli vybráni nejen nejlepší jezdcí, nýbrž aby byli co nejlépe vybaveni. Byla zkoušena co do praktičnosti celá řada soutěžních obleků, z nichž nejpraktičnějším byli vybaveni maďarští jezdcí. Maďarští jezdcí budou na soutěži zásobováni na celé trati maďarským benzínem z doprovodného vozu. Byly vykonány také všechny přípravy, aby se všem soutěžícím dostalo na trati srdečného uvítání. Slavnobrány u vesnic a městeček, občerstvení v Miskolci a mnoho jiného je připraveno pro jezdce.



## Vylepšení pražských kolejí

(š) Při letos podniknutých »opravách« kolejí pražských pouličních drah je místy používáno pro Prahu nového způsobu, betonování základů kolejí. Tento způsob zamezí nebezpečné propadávání dlažebních kamenů v okolí kolejí, které způsobilo v Praze již mnohá neštěstí. Okolí kolejí je nyní zaléváno asfaltem. Takto upravené koleje vystupují jen málo nad úroveň dlaždic a proto je jízda přes ně na motocyklu bezpečnější. Přesto však doporučujeme opatrnou jízdu! Betonování podkladu kolejí je sice vítané, avšak napovídá, že se s kolejemi v pražských ulicích asi brzy nerozloučíme! Oč šťastnější jsou obyvatelé a dopravní podniky menších měst, kde mohli bez velkých obtíží zrušit tramvaje a nahradit je trolejbusy, dokonce dobře stavěnými trolejbusy, lepšími než jaké jezdí v Praze!



Rychlý úsek Slovanského okruhu umožnil strojům 500 cm. dosáhnout nejvyšší rychlosti.

## Nezapomeňte na bezpečnost při závodech

(š) V letošní sezóně bylo zraněno již několik diváků nebo pořadatelů na závodech, protože stáli na místech, která měla být vyklizena. Snad největší vadou městských okruhů je skutečnost, že diváci obvykle musí stát nebo i sedět na chodníku, protože jinde pro ně není místa.

Pořadatelé by neměli zapomínat, že většina diváků nechápe nebezpečí, jemuž se často vystavují ti, kteří stojí na chodníku v zatáčkách. Při pomalých zatáčkách je nutno pamatovat, že výjezd z dráhy bývá nejčastější až za zatáčkou, v rychlých zatáčkách je celá délka nebezpečná, protože stroje jedou značnou rychlostí a po pádu letí setrvačností o desítky metrů dále.

Znovu upozorňujeme na nutnost ponechání volné »únikové« cesty v místech, kde se trať prudce stáčí. Tato cesta musí být zcela volná a nikoliv pouze několik metrů!

Na okruzích, které jsou dlouhé nebo složité a těžko se pamatují, mají být zatáčky dobře označeny tabulemi, na nichž je tvar zatáčky jasně namalován (viz Mezinár. sport. řády příloha H). Tyto tabule pomáhají jezdcům v orientaci na okruhu, zvláště za deště a navíc umožňují, aby si přesně určili důležité body, jako »ubrat plyn«, »brzdit«, »řadit« atd.

Ještě jeden důležitý bod: rok od roku stoupají rychlosti, jichž naši závodníci na určitých okruzích dosahují. Je naprosto nutné, aby současně s rostoucími rychlostmi byly odstraněny nedostatky povrchu jízdní dráhy. Kdo sleduje pečlivě jak se chovají kola nejlépe odpérovacích strojů, které u nás jezdí, odchází někdy se zatajeným dechem a velkým obdivem pro jezdce, kteří dovedou stroje udržet i na tak nevhodném povrchu, jaký se na našich okruzích často vyskytuje. Žádná projížďka automobilem nebo na motocyklu, žádná procházka nebo prohlídka povrchu trati nemůže odhalit tyto ne-

dostatky tak dobře, jako jízda na stroji »na ostro«, sledovaná vycvičeným okem závodníka, mechanika, manažéra a pod. Mírné hrboly, při normální jízdě nezatelné, stávají se při rychlosti 150 km/h nebezpečnými »houpáky« a skoky, které mohou za nepříznivých okolností způsobit havarii.

Otázka vylepšování povrchu musí být správně chápána. Závod může být »těžký« a na takové závody se jezdcům těší. Má však být těžký trati, t. j. má obsahovat rychlé a pomalé úseky, množství všech druhů zatáček, stoupání a klesání, takové úseky, na nichž se nejlépe prokáže umění jezdce spojené s výkonem stroje. Bylo by chybou vyrovnávat zatáčky tam, kde toho není z bezpečnostních důvodů třeba, měnit zakřivení jednotlivých úseků, nebo vynechávat vlásenky. Takové změny by zajímavý a těžký okruh proměnily v rychlý, ale méně zajímavý. Nemají-li být odstraňovány »překážky« tohoto druhu v zájmu jezdců, pak je však nutné, aby povrch na celé délce trati byl udržován v co nejlepším stavu. Nevhodný povrch nepatří mezi prvky silničních závodů, které nemají a nikdy nemohou mít nic společného s terénní jízdou. Obtížnou trať — ano, tu si přeji všichni jezdci. Obtížnou, ale s bezvadným povrchem. Naším vodítkem pro příští sezónu budiž: »Méně závodů, ale lepších«.

## Závodníci z blízka

(f) Není pochyb o tom, že »mužové v kůži«, sklonění nad říditky svých strojů a svádějící tuhé boje na rychlostním okruhu, sklízejí obdiv i uznání diváků nejen pro svou odvahu a jezdecké umění, ale i pro svůj bojovný elán. Všimneme-li si však těchto jezdců z blízka na startu nebo před ním, bývá naše radost často zkalena. A vite čím? Jejich oblečením. Závodění na motocyklu není sice o mnoho nebezpečnější než soutěžení v jiných

sportovních odvětvích, přesto však se v něm musí počítat s pády a srážkami. A co ty mohou způsobit, zvláště při vysokých rychlostech, vědí nejlépe sami jezdci. A přece je právě oni berou na lehkou váhu. Platí to na příklad o ochranných helmách, jimiž by pořadatelé rychlostních závodů měli věnovat větší pozornost. Někteří jezdci si opatrují místo předepsaných helem jině, lehčí, které jsou sice příjemnější k nošení, ale které zato neskýtají žádoucí ochranu. Dělalaj to přesto, že si musí být vědomi, že jejich lehkomyšlnost v tomto případě je opravdu hazardováním se životem.

Také obutí četných jezdců bývá často mnohem elegantnější než účelné. Není divu, že potom stačí malé škrábnutí o patník při vynesení až na okraj silnice nebo zachycení o jinou malou překážku a komplikovaná zlomenina je tu. A přece předepsaná bota chrání opravdu dobře kotníky i holeně, které jsou vystaveny snadnému nárazu.

Někteří jezdci si přímo koledují o vážné zranění tím, že si do holínek, do povrchových kapes kalhot i do kapes kabátu nasťakají obsah své brašny s nářadím. Zvláště dobře se hodí šroubováky do náprsních kapes. Při pádu vniknou tak snadno do těla a přivodí mnohem vážnější následky než samotný pád nebo havarie.

To je jen namátkou několik běžných nešvarů, jichž jsme na závodech tak často svědky. Jejich nebezpečnost se zvyšuje tím, že si je osvojují automaticky mladí jezdci, napodobující automaticky starší a zkušenější závodníky. V zájmu sportu, v zájmu jezdců i diváků je, aby tyto nešvary a lehkomyšlnosti vymizely z našich sportovních podniků. Pořadatelé jednotlivých závodů i přítomní sportovní komisaři musí je proto potírat soustavně a nekompromisně. Musí důsledně bojovat o bezpečnost všech jezdců, i když by s ní někteří chtěli hazardovat.