

## V. BRATISLAVSKÝ OKRUH

Bratislavská odbočka AKRČs usporiadala v posledný septembrový deň piaty ročník tradičného bratislavského okruhu. Na okruhu mali pôvodne štartovať zahraniční pretekári z Maďarska a NDR. Maďarskí pretekári však mali oplácať návštevu v Bukurešti a Nemci odriekli z podobných príčin. Táto skutočnosť skomplikovala prípravu okruhu, hoci by sa zdalo, že urobiť z medzinárodného okruhu pretek miestny nieje problémom. Jedným z následkov zmeny bolo presúvanie termínu preteku, ktorý konečne uviazol na tridsiatom septembri. Ďalej bolo treba preprava dva razy propozície a to raz pre medzinárodný pretek a po druhý raz opäť pre pretek miestny. Trať, ktorá bola pôvodne predĺžená, aby vyhovovala svojou dĺžkou predpisom pre medzinár. okruh, bola skrátaná, pretože pri daždi, aký bol v sobotu na tréningu, bol vsunutý úsek veľmi nebezpečný.

Usporiadateľstvu musíme vytknúť niekoľko závad, ktoré bolo badať najmä tréningu. Je to najmä to tradičné oneskorenie tréningu i vlastného preteku, na ktoré si zvykli aj návštevníci a prichádzajú na podnik vždy o pol hodiny neskôr, ako je stanovený začiatok. Prebehovanie cez trať je potom iba samozrejým následkom. Neboli načas prevzaté stroje a uzatvorené poistky, čo však bolo tiež vinou jazdcov. Funkcionári preteku nemali vhodné označenie.

Pochváliť usporiadateľov môžeme za vhodné umiestnenie parkoviska pretekárskych strojov, na ktorom mohli pretekári bezpečne vyskúšať svoje stroje na pomerne dlhej trati.

Prvou triedou na štarte boli stroje do 150 ccm. Usporiadatelia vynechali triedu do 100 ccm a pretekári, ktorých sa do tejto triedy prihlásilo dost, neboli až na dvoch prijatí. Ako

príčinu uviedol Športový odbor, že pretek strojov malej kubatúry nemá dostatočnú živosť, spád a rýchlosť. Názor pisateľa je trochu iný. Dnes, keď upravené Manety dosahujú rýchlosť aj nad 90 km/h, nieje rozdiel medzi stovkami a triedou do 150 veľký. To dokázal aj jediný Manet, ktorý štartoval v 150 a zanechal za sebou rad silnejších strojov. Taktiež nieje podmienkou, aby stovky absolvovaly rovnaký počet kol ako ostatné triedy. A bolo by dobré uvedomiť si, že táto najnižšia trieda vždy bola a aj teraz je akousi vstupnou bránou mladého motocyklového nadšenca do motoristického športu. Práve v najnižších triedach vychovávajú sa nám športovci, ktorí si vybojujú svojí počiatočné úspechy len a len svojou prácou.

Vedenia v stopäťdesiatkách sa ujal hneď po odštartovaní Smatlánek z Trenčína na ČZ 150. Svojou peknou jazdou zaistil si vedenie počas celého preteku a zvíťazil vysokým náskokom.

Druhou triedou boli stroje s obsahom do 350 ccm. V prvých 4 kolách viedol Uhlík z Nového Mesta na Jawa 350. Vo štvrtom kole sa však vedenia ujal Lengal zo Znojma (Walter), ktorý jazdil na čele skupiny až do defektu, ktorý ho v 11 kole vyradil. Na jeho miesto nastúpil bratislavský Ejem, ktorý prišiel do cieľa pred Novosadom a Mičíkom (obaja Jawa).

Po trisťdesiatkách štartovali dvestopäťdesiatky, ktoré mali podobne ako predchádzajúce triedy predpísaných 15 kol. Víťazom triedy stal sa Bertoli z Piešťan na kyvačkovom Waltri, ktorý súčasne dosiahol aj najlepší čas dňa. Na druhom mieste umiestil sa Ciffra tesne pred Viktorinom a Čadom (všetci na Jawach).

Poslednou triedou, ktorá sa išla na 20 kol, boli pollitre. V prvom kole prišli pretekári v poradí Lengal, Herka, Ejem, Pauer, Ciffra. Lengal viedol až do siedmeho kola, v ktorom bol opäť vyradený pre defekt. Na vedúce miesto postúpil Herka, ktorý aj triedu vyhral. Na miesto Ejema, ktorý vypadol pre poruchu, postúpil Ciffra a neskôr Uhlík, ktorý prišiel do cieľa ako druhý pred Ciffrom na Nortone a Smatanom na Jawa 250.

Vcelku možno povedať, že bratislavský okruh opätovne dokázal, že slovenský motorizmus zapustil pevne korene, na ktorých rastie a rozvíja sa s roka na rok a s preteku na pretek.

### Technické výsledky:

Trieda do 150 ccm: 1. Smatlánek, ČZ, 26:41,0, 2. Sečkář, ČZ, 27:25,2, 3. Kantor, ČZ, 27:45,4.

Trieda do 250 ccm: 1. Bertoli, Walter, 23:60,5, 2. Ciffra, Jawa, 24:11,2, 3. Viktorin, Jawa, 24:12,4.

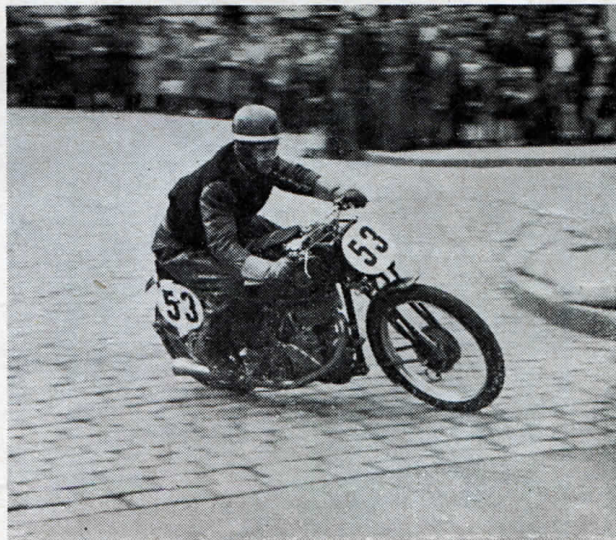
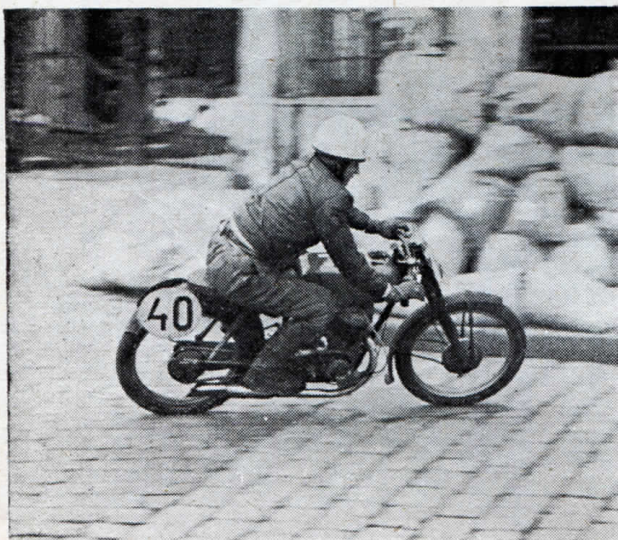
Trieda do 350 ccm: 1. Ejem, Velocette, 24:03,6, 2. Uhlík, Jawa, 24:13,3, 3. Novosad, Jawa, 24:34,8.

Trieda do 500 ccm: 1. Herka, Walter, 31:39,0, 2. Uhlík, Jawa, 32:11,4, 3. Ciffra, Norton, 32:16,4. -st-

\*

### I. terénny motocyklová súťaž míru v Hlohovci

-knp- V Hlohovci v Nitrianském kraji sa jeľa v nedeli dne 30. září t. r. I. terénny motocyklová súťaž míru, ktorá vzbudila veľkou pozornosť jak u chodcov, tak i u obecenstva. V místě, kde je motorový sport vlastně v začátcích, kde kromě průjezdů velkých oblastních či celostátních motocyklových soutěží dosud nevedla trať podobného místního sportovního podniku, je účast 31



Obrázek vlevo: Ing. Mičík opatřil svoji Jawu zadní »kyvačkou«. — Vpravo: Jezdec Bertoli na stroji Walter si vybojoval peknou jízdu vítězství ve třídě do 250 ccm.



jezdců v hlohovecké soutěži nesporným úspěchem. Trať soutěže vedla neobyčejně těžkým terénem, jehož obtížnost byla nadto zvýšena týden trvajícím předchozím deštěm. Její délka byla 75 km a jezdci absolvovali okruh dvakrát, tedy celkem 150 km.

Rozbahněný terén vyhovoval nejlépe lehkým strojům, což se také projeвило ve výsledcích soutěže. Plaketu prvního stupně získali dva jezdci na Manetech, tři jezdci na ČZ 125 cm a jeden jezdec na Jawě 250 ccm.

#### IV. Poděbradský okruh

(SO) Autoklub Lázně Poděbrady uspořádal v neděli 30. září čtvrtý ročník Poděbradského okruhu Jana Otevřela, jako oblastní rychlostní závod motocyklů. Jeho trať vedla ulicemi a náměstím lázeňského města Poděbrady a měřila 2500 m; jednotlivé třídy měly v závodě absolvovat 20 kol.

Sobotní trening byl pokazen havárií několika jezdců v jízdě třídy do 250 ccm. V zatáčce za startem došlo ke kolisi, při níž byl poměrně těžce zraněn jezdec Košťiř, lehčeji Sedlák a Skalský, kteří se již nezúčastnili nedělního závodu.

Ve třídě do 125 ccm startoval největší počet jezdců. Závod byl ve znamení výborné jízdy mladého jezdce Švancara na stroji ČZ. V sedmém kole, kdy jezdil na druhém místě, zůstal stát na trati pro poruchu svíčky. Po ztrátě jednoho kola pokračoval v závodě. Rychlou jízdou se dostával stále více dopředu a jen ukončení závodu jej připravilo o lepší umístění. Jako první dojel do cíle Kněz na DKW v čase 42:37,5 min., před Drížhalem, DKW, 43:35,0 a Švancarem, ČZ, 43:44,7 min.

Potom byla odstartována třída do 350 ccm. Do cíle s plným počtem

kol přijeli pouze tři jezdci v pořadí: Kopal, Norton, čas 35:45,5 min., Štajner, ČZ OHC, 35:46,8 min. a Kost, Norton, 37:10,6 min.

Ve třídě do 250 ccm vedl téměř od začátku skvěle jezdící Štajner. V posledním kole stihla však jeho stroj porucha, která jezdce připravila o zasloužené první místo. Jako první dojel do cíle dobře a klidně jezdící Löffleemann, Walter v čase 37:18,0 min., druhé místo obsadil Posekaný, ČZ OHC, časem 37:19,0 min. a třetí Diviš, Walter, 41:10,4 min.

Pětistovky vyhrál nejlepší jezdec na Poděbradském okruhu, Štajner na Jawě, který od začátku až do konce jezdil na prvním místě a do cíle dojel v nejlepším čase dne 34:22,2 min. Také na druhém a na třetím místě skončili jezdci, kteří si svá místa vybojovali hned na začátku závodu. Druhý byl Makovička ČZ OHC, čas 34:49,6 min. a třetí Kopal, Norton, čas 35:09,6 min.

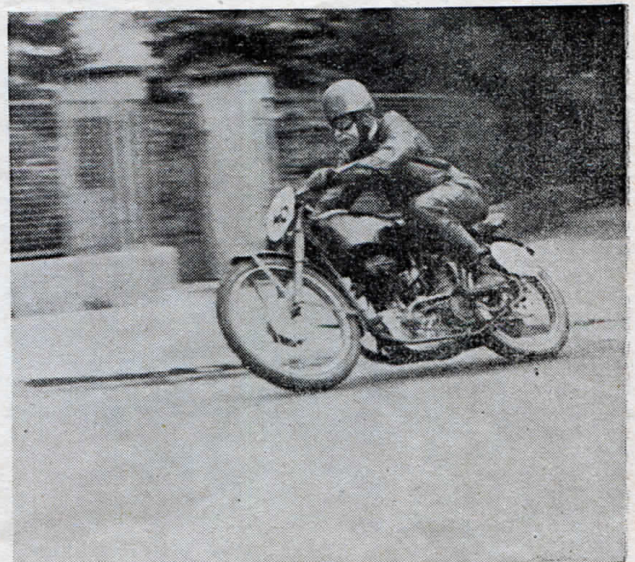
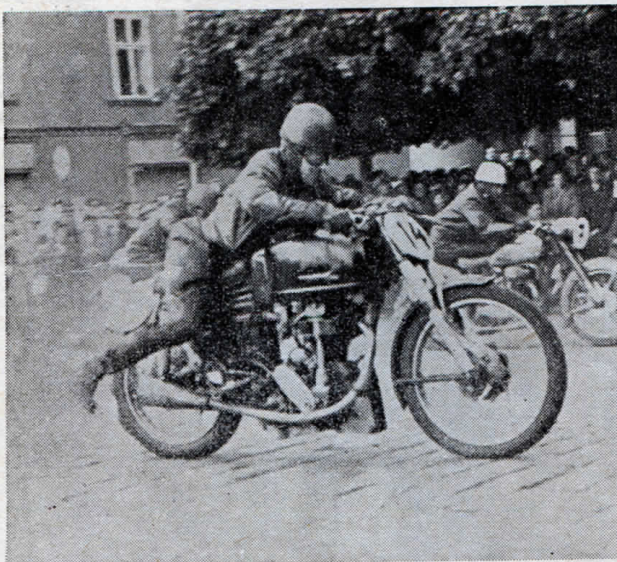
#### Motocyklová soutěž spotřeby v Praze

(t) Agilní vinohradská odbočka AKRČs uspořádala 30. září na cyklistické dráze Sokola Viktoria Žižkov soutěž spotřeby motocyklů pod přehnaným názvem »S kapkou benzínu«. Soutěže se zúčastnilo 40 jezdců ve třídách 250, 150, 125 a 100 ccm. Do zvláštních nádrží válcovitého tvaru, upevňovaných popruhy na normální nádrže motocyklů, dostal každý jezdec přesně odměřenou jednu desetinu litru benzínu. Normální nádrž byla od karburátoru odpojena, takže »švindlování« bylo téměř znemožněno. Jezdci měli za úkol ujet s tímto množstvím benzínu co největší vzdálenost. Z ujeté vzdálenosti pak byla vypočtena spotřeba na 100 km. Každý jezdec absolvoval 3 jízdy. Ujeté vzdálenosti byly sečteny, takže udá-

valy délku, ujetou s 0,3 l benzínu. Tento způsob tří sčítaných jízd nemohl však poskytnout správný obraz o spotřebě, protože motory byly třikrát startovány za studena, což znamená značnou ztrátu paliva. To také vysvětluje poměrně nepříznivé výsledky této soutěže. Bylo by bývalo lepší, kdyby jezdci jeli jen jednu jízdu s 0,3 l benzínu. Pak by již bylo možno vyvozovat z dosažené spotřeby určité závěry. Ale ani tak bychom nedostali správný obraz, protože soutěž se jela za optimálních podmínek (na betonové dráze, klopené v zatáčkách, bez výškových rozdílů). Kdyby byli pořadatelé zvolili systém jedné jízdy, nebyli by se dostali do časové tísně a závěrečné jízdy se nemusely konat za večerního šera se světly reflektorů. Tak by také nebylo došlo k porušení sportovních Řádů, které přikazují, že sportovní podnik má skončit do západu slunce.

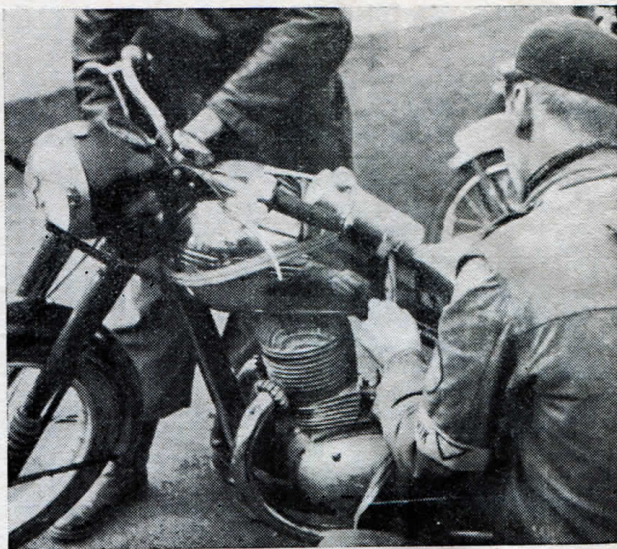
I když vinohradští pořadatelé se dopustili těchto chyb, je třeba ocenit a pochválit jejich dobrou snahu připravit a uspořádat sportovní podnik nového typu, podnik velikého významu národohospodářského, podnik, který může získat pro motorový sport masy motoristů. Pořadatelé dobře věděli, že je daleko hodnotnější soutěž spotřeby, pořádaná za normálních provozních podmínek. Správně se však do ní nepustili dříve, dokud nezískali zkušenosti z podniku, konaného na uzavřeném prostoru. Slojí také o získání určité úhrady na režii od platících diváků, což jim nemůžeme zazlívat: na uspořádání soutěže nedostali žádnou podporu, ačkoliv by si ji byl podnik tohoto druhu zaslouhoval.

Ačkoliv se soutěž jela za podmínek skutečně nejpríznivějších, nejsou výsledky nijak skvělé. Masy motocyklistů nemají na příklad na stroji Jawa 250 ccm větší spotřebu než



Obrázek vlevo: Start třídy do 350 ccm v poděbradském okruhu. V popředí vítěz třídy Kopal, který právě naskočil na svůj stroj. — Vpravo: Ladislav Štajner na Waltru předvedl ukázkovou jízdu a zajel pěkný závod ve třech třídách.





Vlevo: Před startem nejslabší třídy do 100 ccm v soutěži spotřeby, uspořádané AKRČs, odbočka Vinohrady. —  
Vpravo: Upevňování zvláštní nádrže s odměřeným množstvím pohonné látky.

### Výsledky:

#### Třída do 250 ccm:

	Ujel s 0,3 l pohonné látky m	Spotřeba na 100 km
1. R. Schiffauer, Jawa	17.569	1,69
2. J. Parbus, Jawa	13.158	2,28
3. P. Husák, Jawa	12.286	2,44
4. des. R. Musálek, Jawa	11.994	2,50
5. des. Fr. Hynek, Jawa	11.863	2,53
6. Ing B. Frejka, Jawa	11.793	2,54
7. J. Kozelka, Jawa	11.608	2,58
8. F. Diviš, Jawa	10.651	2,82
9. des. L. Kadlec, Jawa	9.605	3,12
10. Fr. Zadražil, Jawa	8.796	3,41
11. svob. M. Kučera, Jawa	8.417	3,56

#### Třída do 150 ccm:

1. J. Vališ, ČZ 150	16.133	1,86
2. L. Tiefenbach, ČZ 150	13.815	2,17
3. Barbora Černá, Jawa 175	12.302	2,44
4. Ph. Mr. Bartl, ČZ 150	11.155	2,69

#### Třída do 125 ccm:

1. Vl. Štěpán, spec. OHC	22.209	1,35
2. J. Pangrác, ČZ	17.608	1,70
3. J. Zavrťálek, ČZ	15.368	1,95
4. J. Frýda, ČZ	14.119	2,12
5. Fr. Kadlec, ČZ	13.888	2,16
6. V. Fichtner, ČZ	13.611	2,20
7. K. Jedlička, ČZ	13.287	2,26
8. J. Hluchý, ČZ	11.641	2,58

#### Třída do 100 ccm:

1. J. Langkramer, Jawa-R.	29.889	1,004
2. J. Hluchý, Jawa-R.	25.212	1,19
3. J. Pařízek, Manet	22.187	1,37
4. J. Čech, Jawa-R.	21.621	1,39
5. L. Drnek, Manet	21.003	1,43
6. K. Navrátil, Jawa-R.	20.904	1,43
7. A. Menda, ČZ 98	18.753	1,60
8. J. Lohnický, Manet	18.366	1,63
9. J. Svoboda, Jawa-R.	16.183	1,85
10. L. Lahoda, Manet	15.479	1,94
11. B. Hrdý, Manet	14.177	2,12
12. Z. Milota, Manet	14.087	2,13
13. J. Hanuš, Manet	13.946	2,15
14. M. Jozíf, Manet	13.364	2,24
15. O. Raubüchl, Manet	12.598	2,38
16. V. Selixová, Manet	11.820	2,54
17. B. Řeřicha, Manet	8.539	—

2½ l na 100 km při normálních provozních podmínkách, tedy daleko horších než na soutěži. Z výsledků zjišťujeme, že jen tři jezdci měli spotřebu nižší. Poslední jezdec ve třídě měl dokonce spotřebu 4 l. I když jsme již vysvětlili, že zvýšenou spotřebu způsobily 3 starty za studena, nedají se celkem špatné výsledky jen tím vysvětlit. Analyzujeme-li další příčiny, tu zjišťujeme, že jezdci na soutěž nebyli řádně připraveni. Mnozí z nich jezdili, jako by šlo o závod a proto měli vysokou spotřebu. Neuvědomili si, jaká je optimální rychlost jejich strojů. Jen málo jezdců počítalo s odporem vzduchu, který je značnou veličinou i za malých rychlostí. A tak většina z nich seděla na sedle vzprímeně jako na židli a tím zvětšovala čelnou plochu odporu vzduchu. Jezdci si neujasnili, že při jízdě značný odpor působí také valení pneumatik a proto se nepostarali o co nejvyšší nahuštění. Odpor působí také tření v převodech. Pro soutěž na krátkou vzdálenost by bylo stačilo jen málo oleje v převodovce, který se mohl po soutěži doplnit. Tento olej mohl být co nejjedší. Nebylo také věnováno dost pozornosti seřízení karburátoru na chudou směs a co největšímu snížení váhy strojů odmontováním všeho zbytečného.

Je si třeba položit otázku, spočítává-li vina pouze na jezdci. Na tuto otázku odpovídáme, že nikoliv. Jezdci před soutěží měli projít krátkým seminářem, kde jim byly vysvětleny zásady seřízení a úpravy strojů, jakož i zásady úsporné metody jízdy. Vinohradským pořadatelům je třeba poděkovat za iniciativu i za obětavost. Letošní soutěž bude jim poučením pro soutěž v příštím roce, v níž jistě budou též automobily, na jejichž spotřebě nejvíce záleží. Poučením jim také budou zkušenosti z dokonalých sovětských soutěží spotřeby, o nichž v posledních číslech podrobně referoval Svět motorů.