



II. Velká terénní cena

(Ij) II. Velká terénní cena, mistrovský terénní závod motocyklů, se měla letos jet 24. června; s ohledem na IX. sjezd ČOS byl její termín přeložen na neděli 1. července ve 13.30 hodin. Po zkušenostech, získaných v loňské I. Velké terénní ceně na Mníšku, jejíž trať byla poměrně krátká a jednotvárná, byla pro letošní ročník vybrána trať v prostoru Zlíchov — Hlubočepy — Jinonice — Radlice, dlouhá asi 7 km. Trať je velmi těžká, má velké výškové rozdíly v roklích a na svazích Prokopského údolí a klade na jezdce i stroje mimořádně těžké požadavky. Na trati není žádný brod, protože přirozený brod nebylo možno najít a umělý brod je svou atraktivností pro mistrovský závod nevhodný. Není to ovšem nedostatek trati, která i bez brodu bude tak těžká, jak toho mistrovský závod skutečně vyžaduje. Trať má dále tu výhodu, že je přímo v Praze a divákům snadno přístupná od konečných stanic elektrických drah č. 5 a 13 a trolejbusu 52. Pro diváky je výhodná i tím, že je na ní dosti míst, z nichž je přehled přes dlouhé úseky trati a že v její bezprostřední blízkosti je dostatek parkovacích ploch pro vozidla návštěvníků.

II. Velká terénní cena je vypsána pro třídy do 125, 150, 250, 350 a 500 ccm. Jako loni, je i letos Velká terénní cena závodem tříletých družstev a vedle klasifikace družstev bude provedena i klasifikace jednotlivců, aby mohli být klasifikováni pro kvalifikační postupy i ti jezdci, jejichž družstvo nedojede celé. Cizí pomoc je vyloučena, ale kolektivní duch závodu je podepřen tím, že jezdci družstev jsou povinni si navzájem pomáhat a že mohou na př. jezdce, který má poruchu, do cíle dotáhnout na laně a pod. Novinkou, která bude podle sovětských řádů u nás letos uplatněna po prvé, je zavedení t. zv. trestných časů. Čas vítězného družstva je dán časem jeho nejpomalejšího jezdce a výsledný čas každého jezdce vzniká součtem jeho skutečného jízdního času a procentní časové přírážky, která se mu připočítává za defekty na stroji, způsobené neopatrnou jízdou, pády a pod. Trestným časem nejsou stihány defekty, na které jezdec nemůže mít vliv; trestají se jen takové defekty, které sám způsobil. Je to další pokrokový prvek v našem motorovém sportu. Žádá, aby jezdec projel stanovenou trať sice co nejrychleji, ale také bezpečně a s nepoškozeným strojem. Letošní Velká terénní cena bude závodem, v němž se uplatní bezvadná jezdecká taktika a spolu-

práce družstva. Největší naději na umístění mají jezdci, kteří »jezdí hlavou« a dovedou si stroj bezvadně přivřít.

Terénní závody se u nás již vžily a nabýly rychle obliby. To proto, že tento pokrokový druh závodu přináší jezdci, výrobě a konečně i divákům daleko více, než jiné druhy závodů. Terénní závody a těžké terénní soutěže také přivádějí jezdce k tomu, aby pěstovali soustavně všestrannější tělovýchovu, která jim dává fyzické předpoklady k dokonalému provozování motor. sportu. A tak plní terénní závody i důležité poslání širší, neboť přivádějí další kádry do naší tělovýchovy, která nám vychovává zdravé, zdatné a uvědomělé lidi, jaké potřebujeme při budování socialismu v naší vlasti.

Opět dobrá „liška“.

Dne 19. května t. r. uspořádal AK Praha VII. odb. AKRČs svoji tradiční »Lišku«, která se velmi zdařila, jak uspořádáním, tak i náplní, ve které bylo mnoho nových zdárných prvků. Již název soutěže »Za liškou — kudy chceš«, hlásá něco neobvyklého, o čemž jsme se během závodu přesvědčili, neboť »Liška« nezanechávala obvyklé stopy po trati, nýbrž pouze u startu a ve třech kontrolách (vhodně umístěných na př. ve zřícenině hradu Okoř) zanechala stopy ve formě úkolů, které musel každý soutěžící rozluštit, aby se dostal do »doupěte«. A právě od jednotlivých bodů úkolů k dalším mohl soutěžící jeti kudy chtěl, ovšem musel rozvinouti naplno jak svůj důvtip, tak orient. schopnost, aby se co nejrychleji a nejkratší cestou dostal k cíli, ovšem při naprostém dodržování dopravních předpisů. »Doupě« bylo pouze 12 km vzdáleno od sídla Prahy, ačkoliv trať měřila 65 km. Celkový vítěz byl spravedlivě určen, neboť byla dána možnost kterémukoliv soutěžícímu bez ohledu na kubaturu, se jím stát. Vítězové jednotlivých kategorií a tříd (nejrychlejší) soutěžili v »doupěti« ve znalostech »Dopravního řádu«. Kdo nejdříve a správně zodpověděl 8 otázek, které byly soutěžícím připraveny, stal se celkovým vítězem.

Chystané sportovní podniky

(SO) V neděli 24. června se jede Zlatý hornický kahanec (pořádá AK Karvinná), Litomyšlský okruh, Ústecský okruh, Okruh ve Znojme, Severočeská soutěž, kterou v Liberci pořádá AK Liberec, Okruh v Hronově, Trnavský okruh. Terénní soutěž, kterou pořádá ZAK Jáchymovské doly a Terénní soutěž v Bánské Štiavnici. Na 1. července byla přeložena II.

Velká terénní cena, která se jako mistrovský podnik pojede v okolí Prahy. V Liberci se jede Liberecký okruh, v Českých Budějovicích Jihočeská soutěž, oblastní terénní závod (AK Litoměřice), a Rychlostní okruh v Rožnově.

Nové světové rekordy ve třídě 125 ccm

Na autodromu Montlhéry u Paříže byly překonány další světové rekordy ve třídě 125 ccm na karosovaném závodním stroji Lambretta. Dne 19. května ujel jezdec C. Poggí na tomto stroji 10 km průměrnou rychlostí 143 km/h, 50 km rychlostí 159 km/h, 10 mil rychlostí 150 km/h a 50 mil rychlostí 161 km/h. Dne 23. května ujel jezdec R. Ferri na téměř stroji 10 km průměrnou rychlostí 144 km/h, 100 km rychlostí 160 km/h a 10 mil rychlostí 150 km/h. O dva dny později ujel též jezdec na téměř stroji 10 km rychlostí 150 km/h a 10 mil rychlostí 154 km/h. O další dva dny později ujel též jezdec na téměř stroji 100 mil rychlostí 159 km/h a za 1 hod. ujel 158,6 km.



II. svitavský okruh motocyklů

(vk) Na dlážděném městském okruhu ve Svitavách se jel v neděli 3. června II. rychlostní okruh, uspořádaný tamní odbočkou Autoklubu RČs. Závod byl jezdecky dobře obsazen a dobrá organizace zajistila jeho hladký průběh. Trať, v celé své délce 2344 metrů dlážděná, se jela dvacetkrát, tedy celkem 46 880 km. Startující motocykly byly zařazeny do čtyř tříd.

Výsledky: Třída do 125 ccm: Štěpánek, Puch 46:33.0 min., Novosád, CZ a Berka CZ. Třída do 250 ccm: Viktorín, Jawa 42:06.2 min., Čada, Jawa a Suchomel, Jawa. Třída do 350 ccm: Kovář, Jawa 42:05.2 min., Pták, Jawa 43:31.0 a Plch, Jawa. Třída přes 350 ccm: Pták, Jawa OHC 41:33.8 min., Ejem, Jawa 350 ccm 41:41.3 a Plch, Jawa 41:44.1 min.

II. Stredoslovenská motocyklová súťaž v daždi a blate

Keď bolo rozhodnuté a schválené, že KV AKRCs v Ban. Bystrici usporiada svoju Stredoslovenskú motocyklovú súťaž ako oblastný podnik, športový odbor krajskej odbočky ihneď začal robiť starostlivo prípravu, aby vrcholný podnik stredného Slovenska, dôstojne reprezentoval naše Pohronie.

Dňa 3. VI. 1951 bola usporiadaná táto oblastná súťaž za krajne nepriaznivého počasia, ktoré, aj tak ťažké terény trate, ešte podstatne zhoršilo. Trať viedla najkrajšími partiami stredného Slovenska v dĺžke 245 km, z čoho 152 km bol terén. V teréne súťažiaci prekonali najťažší a najnamáhavejší úsek trate — prechod Slovenským Krušohorom cez Poľanu do výšky 1400 m a potom Velkú Fatru vo výške 1050 m. Trať bola vyvolená skutočne tak, aby skúsený a rutinovanejší motocyklista s dobre pripraveným strojom mohol ukázať čo vie. Najmä terény boli tvrdými orieškami pre všetkých. Horské výstupy po zlých chodníkoch striedali sa s prudkými svahmi, zlý balvanitý terén bol o chvíľu vystriedaný rozbahneným terénom, spetreným brodmí.

Organizácia súťaže bola na výške. V dedinách a okresoch, ktorými súťaž prechádzala, boli mobilizované všetky složky k usporiadateľskej bezpečnostnej a zdravotnej službe, SNB, hasiči, samaritáni, ČSM, Sokol, Červený kríž — všetci aj za nepriaznivého počasia — miestami za ležaku až prietne mračien sotrváli obetavo na svojich miestach a tak prispeli k úspechu súťaže. Všetkým týmto nenáročným spolupracovníkom patrí najväčšie uznanie.

Rovnakú obetavosť preukázali aj funkcionári odbočiek AKRCs Brezno, Zvolen, Krupina, Ban. Štiavnica, Nová Baňa, Zarnovica, ktorí obsadením časových, prejazdnych a tajných kontrol pomohli zvládnuť organizačne túto súťaž.

Start bol 3. VI. t. r. ráno o siedmej hodine za prudkého lejaku na námestí Národného povstania v Ban. Bystrici a dažď sprevádzal súťažiacich celé dopoludnie. Na poľane museli ešte k tomu prechádzať cez hustú hmlu.

Za týchto okolností v tak ťažkom teréne nie je divné, že súťaž dokončilo a bolo klasifikované len 56% štartujúcich motocyklistov a len 3 jazdci bez trestných bodov!

Vzhľadom k podstatne sťaženým podmienkam, museli športovní komisiári znížiť pôvodne stanovené priemerné rýchlosti v úseku Ban. Bystrica—Pliešovce (99 km) o ďalších 25%, nakoľko prechod terénom cez Poľanu za daných okolností nebol možný v stanovenom limite. (Pôvodne na tomto úseku bola snížená priemerná rýchlosť triedy oproti rýchlosti v pozíciách o 50%.) To najlepšie dokumentuje mimoriadny športový výkon všetkých tých, ktorí túto súťaž absolvovali.

Technické výsledky a klasifikácia:

Prihlásených súťažiacich bolo 36 — prevzatých vozidiel bolo 30 — štartovalo 30 — do cieľa došlo 17.

Cena I. triedy bez trest. bodov 3, cena II. triedy do 20 trest. bodov 5, cena III. triedy do 60 trest. bodov 6, uznanie do 100 trestných bodov 3.

Jednotlivé výsledky:

I. trieda do 100 ccm:

Rajčani Ladisl., Nitra, 8 trest. bodov.

II. trieda do 150 ccm:

trestných bodov

Kováč J., Ban. Bystrica	0
Paulovič J., Nitra	11
Dedina J., Ban. Bystrica	26
Seman O., Rim. Sobota	48

III. trieda do 250 ccm:

Šramko Z., Břeň	0
Vostrovský F., Bratislava	0
Polášek J., MNO	2
Gorgoš M., Vitkovice	14
Pilecký J., MNO	18

Zdeněk Sedláček,
Banská Bystrica.

III. motocyklová súťaž Jihlavským krajem

-břk- Letošní trať motocyklové soutěže Jihlavským krajem měřila 249 km a byla volena tak, aby kladla co nejtěžší požadavky na jezdce i stroje. Z Jihlavy vedla na Bedřichov—Chýžku, odtud terénem k zřícenině u Anděla na Skorkov a dále terénem vložkou Herálec. Jen malým úsekem státní silnice projeli pak jezdci do Humpolce a zamířili na Havlíčkův Brod. Dalšími terénními vložkami, většinou pak lesními pěšinami a polními cestami, dostávali se jezdci ve směru Vysoká—Věžnice—Polná—Březina—Velký Beranov zpět do Jihlavy. Po třicetiminutové přestávce byl zde odstartován druhý okruh soutěže, směřující z Jihlavy na Pelhřimov—

Kostelec—Salavice—Třešť a další terénní vložku na Doupě přes Telč—Stonařov—Urbanov—Kněžice—Stařeč—Borovinu—Třebíč a Přibyslavice do cíle v Jihlavě.

V noci před soutěží — na neděli 3. června t. r. v celém Jihlavském kraji silně přšelo. Děšť značně rozbahnil trať soutěže, zejména v jejích terénních úsecích. Ze 67 startujících jezdců se těžkým terénem probodovalo k jihlavskému cíli jen 40 jezdců; ostatní odpadli v průběhu soutěže. A z dojezdících jezdců jen tři získali zlatenou plaketu za bezvadné splnění soutěžních podmínek. Je zajímavé, že zlatené plakety získali jezdci na třech nejlabsších strojích v soutěži, na Manetech. Menší kubatury, jak se tak často ukazuje v těžkých terénních podmínkách, se dají přece jen snáze ovládat, než těžší stroje. Další 11 jezdců dostalo stříbrné plakety a zbývajících 26 plakety bronzové.

Soutěž byla dobře připravena. Přestože děšť trval po celou dobu jízdy na ranním okruhu, sledovalo soutěž podél trati mnoho obecnstva.

Terénní závod motocyklů v Dobříši

-břk- Dobříšské odbočce se podařilo nalézt v okolí svého působistě dobrou trať terénního motocyklového závodu. Měří 2350 m a vede lesními i polními pěšinami, má příkrá stoupání a ostré sjezdy i brody. Je dosti obtížná za normálních okolností. Pro nedělní podnik 3. června t. r. byla ještě podstatně ztížena vytrvalým nočním deštěm. Voda na brodech značně stoupala, jilevité úseky tratě byly těžko sjízdné i při největší opatrnosti a lesní i polní pěšiny byly pokryty bahnem. Děšť neustal ani dopoledne před závodem. Přesto byl podnik po krátkém poledním vyjas-



Autoklub Sedlčany uspořádal II. terénní vltavskou soutěž. Na obrázku soutěžáci projíždějí lesním potokem.

nění odstartován. Na trať vyjeli první jezdci třídy do 150 ccm. Bylo jich 14 a v jejich čelo se brzy dostal Dragoun na CZ, který si vedoucí postavení udržel až do cíle. Ujel 15 kol závodu za 54:43.4 min. Druhý byl Manětský na stejném stroji v čase 56:26.2 min. Na třetím místě skončil V. Sulc na CZ časem 57:44.4 min.

Ve třídě do 250 ccm jelo 15 jezdců, vesměs na Jawaích. Zkušenější dostali se přes počáteční překážky brzy do čela. Trať projel již prvou skupinou byla za panujícího počasí ještě více rozblácena a vyžadovala zvýšenou pozornost. Vyhrál Morávek na Jawa 250 ccm za 48:06.0 min. před Budkou na stroji téže značky za 51:14.4 min. Třetí Šmejkal zůstal o kolo zpět.

Nejsilnější třída — do 350 ccm byla obsazena nejslaběji. Startovalo v ní jen 12 jezdců. Do čela závodu se brzy propočarovali závodníci na Jawaích, z nichž po krásné jždě a nikým neohrožován projel vítězným cílem Váňa. Měl čas 48:29.6 min. Druhým byl voják Jenčík na stroji téže značky 49:44.2 min. a třetí Bergmann na Jawa 49:45.0 min.

Mimo jezdců ukázalo za tak nepříznivého počasí velkého sportovního ducha i obecenstvo. Tisíce diváků sledovaly se zájmem od začátku až do konce zmoklý, ale úspěšný terénní motocyklový závod.

Nymburský okruh motocyklů

-břk- Odbočka Autoklubu RČS v Nymburku připravila na neděli 3. června t. r. rychlostní závod motocyklů na městském okruhu, dlouhém 3250 metrů. Jel se ve všech třídách na dvanáct kol, tedy celkem na 39 kilometrů. Startovalo v něm celkem 64 jezdců.

Technické výsledky: **Třída do 150 ccm:** 1. Kněz, DKW 125 28:54.6 min., 2. Blažek, CZ 125 30:04.2 min., 3. Houza, CZ 125 30:14.4 min.

Třída do 250 ccm: 1. Helikar, Walter 250 26:13.6 min., 2. Havel, Jawa 26:19.6 min., 3. Lensdorf, Jawa 250 26:20.6 min.

Třída do 350 ccm: 1. Vojín Kořínek, Walter 350 25:20.0 min., 2. Havel, Walter 25:20.4 min., 3. Buchner, Jawa 350 ccm 25:54.2 min.

Třída přes 350 ccm: 1. Bednář, Jawa 500 ccm OHC 24:26.8 min., nejlepší čas dne, 2. Havel, Walter 350 24:46.8 min., 3. Vojín Kořínek, Walter 350 ccm 24:48.2 min.

Třída 125 ccm v popředí

(t) Třída 125 ccm nebude již v mezinárodních závodech úkropečkem, jako tomu bylo v minulých letech. Dodrží-li pořadatelé své sliby, bude do šesti z osmi závodů zahrnutých do mistrovství světa, připuštěna třída 125 ccm. Kategorie sidecarů bude v letošním mistrovství světa zahrnuta ve 4 nebo 5 závodech a třídy 350 a 500 ccm budou ve všech 8 závodech. Třída 250 ccm může počítat na 5 závodů. Bylo by žádoucí, aby i naše závody se více orientovaly na třídu 125 ccm, které patří budoucnost.

ZÁBĚRY ZE ZÁVODNÍ DRÁHY

Nejsou-li dnes ženské motocyklové závodnice v rychlostních zkouškách ještě obvyklým zjevem, není tím řečeno, že by chtěly být výjimkou. Naopak, žena která zahořela skutečnou láskou k motorovému sportu, je nejšťastnější, když vklouzne do svého koženého kabátku a kuklice, skočí za řídítka stroje a počíná si na závodní dráze tak, že ji nikdo nerozezná od přesilých chlapců na rozpálených strojích.

Ema Parusová, seniorka-motocyklová závodnice, vypráví, že do motocyklového sportu a závodění ji uvedl hoch, který se stal později jejím manželem a který je sám dobrým závodníkem a odborníkem, činným v nár. podniku JAWA. Dívka překonala záhy první nejistotu, naučila se jezdit na motocyklu a poznávala postupně při montážích strojů v dílně svého budoucího manžela funkci motocyklu, dílenský život a vůbec všechno to tajemné, zaoilejované a ušmudlané pozadí závodnického lesku a slávy. To pomáhala Ema již statečně svému budoucímu manželovi v zimních měsících 1947 při stavbě závodního stroje. »Nebylo to snadné.« říká, »finančních prostředků bylo málo, avšak společným úsilím jsme tyto překážky překonali. Kupovali jsme staré náhradní součástky v autodílnách a na jaře 1948 jsme se již mohli pochlibit svým závodním motocyklem.«

Ema tak dostala důkladnou přípravu a vyjela téhož jara jako junior na závodní trať na Žižkově »Dvěma směry«. Vzpomíná, jak tíseň, že je jedinou ženou v tomto závodě, spadla z ní hned při startu. Tak se jí závod líbil. třebaže umístění tehdy nebylo valné. Proto se pevně rozhodla nedat se ničím odradit a pokračovat v další činnosti.

Stopěťadvacítka DKW, kterou si sami s manželem postavili a na níž Ema po prvé vyjela mezi závodníky, zůstala však daleko za touto drobnou, mladou ženou s veselými očima, která věrně doprovází svého manžela-závodníka na všechny rychlostní závody, a pokud sama nejede, bedlivě

vým pozorováním seznamuje se dokonale s technickou stránkou motoru a závodění.

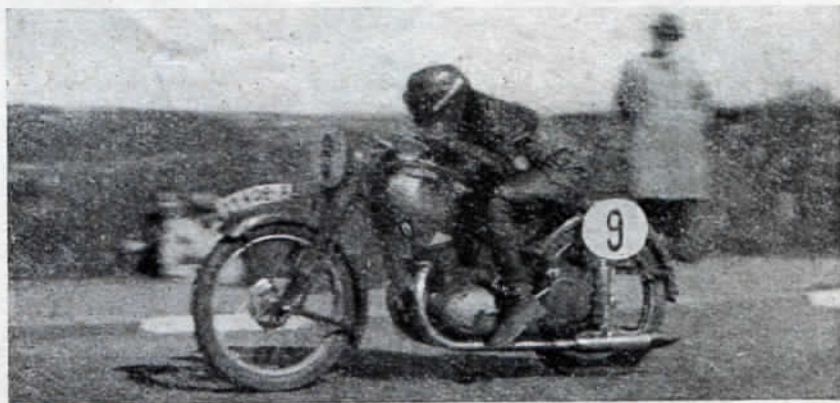
Dnes jezdí Ema na Jawa 250, které »přišla na chuť« a rozhodla se při ní zůstat. Každou sezónu absolvuje asi



Ema Parusová na svém stroji DKW 125 ccm.

18 závodů. Touto pilnou účastí stoupá její jistota a praxe tak, že zapadla dnes do velké rodiny motocyklových závodníků jako její člen, který se od ostatních nijak neliší.

Účelem rychlostních závodů je zkouška jezdce i stroje při zvýšených požadavcích. Poněvadž Ema zná dobře technickou stránku věci, její zájem o výsledky rychlostních zkoušek pochopitelně stoupá. Pečlivá příprava stroje na závod je pro Emu nezbytným předpokladem startu; koná ji vždy jako manželova pomocnice



Záběr Emy Parusové z rychlostního závodu »Dva směry«, kdy s úspěchem startovala na Jawa 250 ccm.

v domácí dílně v garáži. Až na dva závody, z nichž byla vyřazena pro poruchu zapalování, Ema vždycky došla bez nehody a bez pádu. »Někdy lépe, někdy hůř,« říká, »ale to byla zase dobrá zkušenost pro příště.« — Ema i její manžel shodují se v názoru, že slabší výsledek závodu není důvodem k skleslosti, nýbrž pobídkou k dalšímu »vylepšení« jezdecké i stroje.

Ema, která má letos za sebou čtyři podniky a další v plánu, startuje buď na CZ 125 nebo Jawa 250. Zkušeno-



Ve dvěstěpadesátkách bojovali jezdcí Stajner č. 44 a Richter č. 48 o druhé místo v rychlostním závodě v Kroměříži.

sti přišla k názoru, že vytvářet zvláštní kategorie nebo závody pro ženy není ani zdravé ani žádoucí. Je lépe, zvykají-li si ženy-motoristky zúčastnit se podniků jako rovnocenní partneri motoristů. Mužská konkurence na závodní dráze je pro ně lepší škola, než zvláštní, slabě obsazená kategorie žen.

Ema, která svou tichou a vytrvalou prací dosáhla kategorie seniorky III. třídy, odpovídá na přímou otázku, že by si jistě ráda zajela i v rychlostním závodě II. nebo I. třídy. Poznává však, že rychlostní závod motocyklů je velmi přísnou zkouškou, při níž nelze získat body, potřebné pro postup do vyšší třídy, tak snadno.

III. Rychlostní závod motocyklů v Kroměříži

Odbočka AKRČs v Kroměříži uspořádala v neděli 3. června motocyklový závod na trati 2000 metrů dlouhé, vedené ulicemi města. Okolnost, že training, který bývá vždy v den před závodem, byl proveden teprve v neděli dopoledne (skončil v poledne) způsobila, že někteří závodníci nemohli si řádně stroj pro nastávající závod připravit, a to hlavně změnit převody. Diváků bylo asi 13.000 — z nichž mnozí byli překvapeni poměrně vysokým vstupným — 50 Kčs! Všechny třídy jely 25 kol = 50 km.

Výsledky tř. do 125 ccm:

1. Lakomý, Šumperk, DKW, 44.32.
2. Palouček, Olomouc, CZ, 44.43.
3. Mezník, Gottwaldov, CZ, 45.54.

Výsledky třídy do 250 ccm:

1. Bartoš, Ostrava, CZ-Walter, 36.17.
2. Stajner, Praha, Walter, 36.38.
3. Richter, Kroměříž, Walter, 36.44.

Výsledky třídy do 350 ccm:

1. Sedlák, Brno, Velocette, 34.38.
2. Stajner, Praha, Walter, 34.59.

Výsledky třídy do 500 ccm:

1. Novotný, Praha, Jawa OHC, 33.44.5.
2. Sedlák, Brno, Guzzi, 33.45.
3. Bílý, Prostějov, Norton, 34.08.

V nejvyšší třídě nastal na špici vedení velký boj. Nadějný a talentovaný brněnský Sedlák podnikal se svým strojem Guzzi 500 Dondolino (jeden z nejrychlejších závod. strojů světa) nápor na vedoucího Novotného z Prahy, vystřídal jej i ve vedení. Souboj však skončil vítězstvím rutinněra Novotného na stroji JAWA 500 OHC o půl vteřiny! O pořádkovou službu se postarali příslušníci naší armády — pořadatelů bylo patrně málo.

Vyšší rychlosti při Tourist Trophy

(tr) Podle předběžných zpráv byly v letošní TT na ostrově Man překonány při závodě třídy do 350 ccm, která měla 100 startujících, všechny rekordy. První tři místa obsadily stroje Norton (Duke, Lockett, Brett). Již v prvním kole (tedy s pevným startem) dosáhl Duke na tomto těžkém horském okruhu průměrné rychlosti 144 km/h. Tento průměr udržoval až do 5. kola (1 kolo měří 61 km, jede se 7 kol, t. j. 427 km) pak poněkud zvolnil. Jeho průměrná rychlost na celý závod je 143.5 km/h, znamenající nový traťový rekord, jen o málo nižší výkonu, dosaženého v r. 1939 stroji 500 ccm, které ovšem ten-

krát jezdily na směs 50:50 benzin-benzol a s kompresory, kdežto nyní je předepsán benzin 80 okt. bez jakýchkoliv přísad a kompresory jsou zakázány.

Stálá startovní čísla závodníkům v Polsku

(pt) Sportovní komise polského autoklubu rozhodla na jaře, aby v letošní sportovní motoristické sezóně jezdili závodníci stále pod stejnými startovními čísly. Na začátku sezóny byla jednotlivým závodníkům přidělena startovní čísla, která si dají namalovat na tabulky svých strojů. Celou letošní sezónu budou jezdit pod přiděleným startovním číslem. Toto zařízení usnadní práci nejen pořadatelům, nýbrž i divákům, kteří mohou být již napřed v denním tisku informováni o číslech závodníků a naučí se je znát.

Je otázkou, zda by nebylo vhodné zavést také u nás alespoň na zkoušku taková stálá startovní čísla pro motocyklové a automobilové závodníky. Závodníci, pořadatelé i diváci by to jistě uvítali.

Jawa v Africe

(pt) Časopis švýcarských motocyklů, Moto-Sport, uveřejňuje na pokračování reportáž dvou Švýcarů, kteří se vydali na motocyklu Jawa 250 do Afriky. První majitel Jawy jel ze Švýcar přes Francii do Barcelony, kde jeho přítel dle služebně, a odtud pokračovali přes Španělsko, Španělské Maroko do francouzské Severní Afriky. Oba přátelé projeli na svých toulkách Alžírem, Tunisem, Marokem i Vysokým Atlasem. Ačkoliv byla Jawa dvěma lidmi a zavazadly značně přetížena, nezklamála je ani v největším záru. Ve Španělsku, kde byl místy nedostatek benzinu, musela se Jawa spokojit někdy pouhou naftou, avšak i na tuto neobvyklou stravu jela spolehlivě.



Třída do 500 ccm těsně po startu k závodě v Kroměříži.