

Tatranská dvojdenná

automobilová a motocyklová súťaž spoľahlivosti v dňoch 16. a 17. mája 1948

Usporiadanie Tatranskej dvojdennej automobilovej a motocyklovej súťaže spoľahlivosti v dňoch 16. a 17. mája t. r. v Starom Smokovci položil Slovenský autoklub medzník v rozvoji motorového športu na Slovensku. Význam tohto činu až v rokoch neskorších zhodnotí slávna tradícia „Tatranskej dvojdennej“, ktorá bude hovoriť chválu o dobrej práci, vykonanej v minulých dňoch pre rozvoj motorového športu na Slovensku. Dnes o „Tatranskej dvojdennej“, ktorou sa položil základ motorového športu u nás, možno hovoriť dvoma slovami: veľký úspech. Bol to úspech Slovenského autoklubu ako usporiadateľa, usporiadateľov, čo sa o zdar aktívne pričínili, úspech slovenských motoristov, úspech slovenského motocyklu Manet a úspech velebných Tatier.

Bolo mnoho tých, čo prispeli prácou, pomocou, radou a hmotnou podporou k tomu, aby sa nám tento krásny podnik vydaril, a fažko je vyberať, ktorí sa zaslúžili viac, no predsa treba spomenúť mená tých, čo cele vložili do podniku všetky svoje sily, schopnosti a um. Je to ponajprv riaditeľ súťaže Jozef Železník, organizačný komisár Vojtech Kováč, potom Dr. Juris, Zdenek Sedláček, mjr. Boris Pivko, npor. Alex. Čillík, Vladimír Ivaška, Jozef Svitanič a ostatní. Vzácnym bolo zastupovanie armády pplk. Masným.

Tatranská dvojdenná automobilová a motocyklová súťaž spoľahlivosti je skúškou presnosti, vytrvanlivosti a spoľahlivosti strojov a jazdcov.

Treba rozlišovať medzi pojмами súťaž a pretek. Súťaž je skúškou spoľahlivosti pre jazdcov i stroje. V súťaži sa ustanoví presne štart a cieľ, ustanoví sa kilometrová rýchlosť a povinnosťou jazdca je túto rýchlosť dodržať a prísť v stanovenom čase do cieľa. Ak jazdec ustanovenú trať absolvuje skôr, ako je to propozíciami predpísané, musí čakať pred žltou zástavkou a do cieľa prísť len v ustanovenom čase. Pravda, takmer každý jazdec absolvuje trať rýchlejšie, ako je to ustanovené v propozíciách, ale čas sa nadbehnutím získava preto, aby v prípade defektu si mohol opraviť stroj a v ustanovenom čase prísť do cieľa. Každá zameškaná minúta je trestný bod, ale aj každá minúta, o ktorú jazdec príde skôr do cieľa, je trestný bod, a to preto, lebo povinnosťou jazdca je kontrolovať čas a kilometrickú rýchlosť tak, ako to predpisujú propozície. Preto je súťaž skúškou spoľahlivosti. Cez povinné prestávky a v noci s prvého dňa na druhý automobily a motocykle súťažiacich sú uložené v depe a nikto okrem jazdcov nemá k nim prístup. Toto prísne opatrenie sa robí preto, aby jazdec každú prípadnú poruchu opravil si sám. Oprava s cudzou pomocou i počas cesty značí trestné body. V konečnej klasifikácii súťažiaci, ktorí absolvovali obidve etapy bez trestných bodov, dostali zlatú



Riaditeľ súťaže Jozef Železník a organizačný komisár kpt. Vojtech Kováč vo vážnom rozhovore deň pred súťažou.

medailu, s najviac 20 trestnými bodmi striebornú medailu a s viac ako 20, ale menej ako 60 trestnými bodmi bronzovú medailu. Podmienky súťaže sú veľmi prísne a jazdec musí dávať veľký pozor, aby ho nepostihlo vylúčenie.

Pretek zas je skúškou rýchlosti a predpisy ustanovujú, za akých podmienok sa má dosiahnuť v ktorej



To je on — čo všade bol. Je to pán Sedláček z Banskej Bystrice, ktorý s úsmevom, ale s rozvahou riešil všetky vyskytnúvšie sa problémy.



produkty minerálnych
olejov
predajná spoločnosť
s r. o.

Filiálka v **BRATISLAVE**

Ulica Červenej armády č. 10 — Telefon 29-93

kategorii maximální rychlosti. Vítězom je, kto príde do cieľa prvý.

Tohoročná Tatranská dvojdenná bola rozdelená do týchto skupín podľa obsahu automobilu či motocykla. I. skupina: motocykle s obsahom do 200 ccm, II. skupina: motocykle s obsahom do 350 ccm a tretia skupina: motocykle s obsahom nad 350 ccm. IV. skupinu rozdelili na skupinu A — automobily s obsahom do 750 ccm, a skupina B — automobily s obsahom do 1125 ccm. V I. skupine sa stanovila 38 km rýchlosť za ho-

(Pokračovanie na strane 85.)



Hostia Vysokých Tatier v Starom Smokovci vo veľkých zástupoch sledovali cieľ dvojdennej.



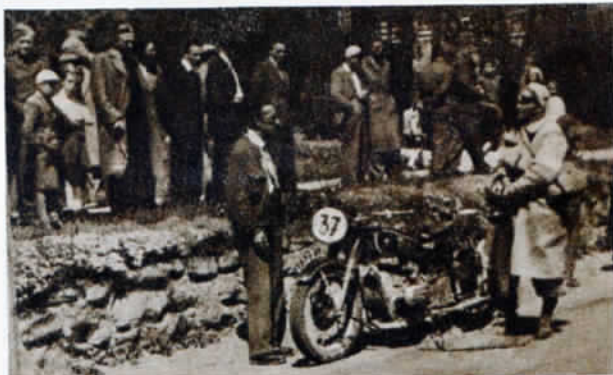
Na košickom námestí. Príchod motocyklov Jawa.



Team Škoda 1101 chodí presne pú obidva dni ako hodinky. Presný štart, presný príchod do cieľa.



Košický Meraj pred štartom. Tohto známeho slovenského motocyklového pretekára poznáte už aj od chrbta.



Miško Poloni z Bratislavy pred žltou zástavkou vyčkáva čas.



Poslední dvaja štartujúci na Manetoch.



Príchod najťažších motocyklov do cieľa.

Tatranská dvojdenná

(Pokračovanie so strany 82.)

dinu, v II. skupine 45 km/hod., v III. skupine 50 km/hod., vo IV. skupine 50 km/hod., v V. skupine 55 km/hod. a v VI. skupine 60 km/hod.

15. mája, v sobotu, deň pred súťažou bolo preberanie automobilov a motocyklov. Preberacia komisia prevzala 69 motorových vozidiel. Z toho do 200 ccm 15 motocyklov. Z nich je 10 motocyklov Manet. Všetci štartujúci sú zo Slovenska. Do 250 ccm prebrali 29 motocyklov, z toho jeden trojčlenný team. 22 súťažiacich je zo Slovenska, nad 350 ccm sú štyria štartujúci, z nich traja zo Slovenska. V Automobiloch do 750 ccm štartovali 4 Minorky, jeden štartujúci zo Slovenska. Do 1125 ccm 9 automobilov, z toho jeden team Škoda 1101. Šesť štartujúcich je zo Slovenska. Do 2000 ccm bolo šesť automobilov, z toho 5 zo Slovenska a nad 2000 ccm dva automobily, obidva zo Slovenska.

Prvá etapa, štart v Starom Smokovci o 6. hodine ráno. Trať je dlhá približne 350 km a viedla týmito miestami: Starý Smokovec—Vyšné Hágy—Štrbské Pleso—Štrba, stanica—Východná—Lipt. Sv. Mikuláš—Ružomberok—Liptovská Osada—Lipt. Revúca—Staré Hory—Ulmanka—Banská Bystrica—Zvolen—Podkriváň—Hriňová—Čierny Balog—Brezno—Polhora—Tisovec—Muráň—Cervená Skala—Telgárt—Vernár—Kvetnica—Poprad—Veľký Slávkov—Starý Smokovec. Časová kontrola bola v Banskej Bystrici a v Tisovci. Zo 68 štartujúcich prišlo do cieľa 61. Z toho traja sa vzdali pre poruchu motora. Známý český pretekár Formánek, ktorý štartoval na Aero-Minore, havaroval, pričom utrpel ľahšie poranenie.

Druhá etapa, štart v Starom Smokovci o 6. hodine ráno. Trať je dlhá približne 320 km a viedla týmito miestami: Starý Smokovec—Vyšné Hágy—Mengušovec—Svit—Poprad—Švábovec—Hrabušice—Stratená—Dobšiná—Rožňava—Uhorná—Štos—Jasov—Malá Ida—Košice—Prešov—Spíšké Podhradie—Levoča—Kežmarok—Veľká Lomnica—Tatranská Lomnica—Starý Smokovec. Štartovalo 58 jazdcov, z čoho 15 na automobiloch a 43 na motocykloch. Do časovej kontroly v Rožňave došli všetci 58 štartujúci. Medzi Rožňavou a Košicami traja súťažiaci sa vzdali súťaže pre poruchy strojov. Z košíckej časovej kontroly odštartovali len 52, nakoľko jeden súťažiaci sa vzdal v časovej kontrole. Do cieľa v Starom Smokovci došlo 52 súťažiacich. Pri cieľi v druhej etape sa stala nehoda súťažiacim na Manetoch, ktorá ich pripravila o najvyšší úspech súťaže. Traja súťažiaci na Manetoch po nesprávnej časovej informácii od náhodného diváka, ktorý stál pred žltou zástavkou, vbehlí do cieľa viac ako o hodinu skôr pred stanoveným limitom. Týmto zmarili všetky úspechy na absolútne víťazstvo, ktoré by bolo dokumentovalo hodnotu konštrukcie a výroby Manet a zároveň by bolo svedčilo o vysokých vodičských kvalitách považsko-bystrických chlapcov. Ale ani táto nemilá príhoda nezmenila nič na skutočnosti. Slovenský výrobok v rukách slovenských chlapcov sa osvedčil s každej stránky. Prítom nemožno zabudnúť ani na konštruktéra Manetu Ing. Sklenára, ktorý svojim dielom položil základ slovenskému motorovému priemyslu.

Nebude od vecí, keď niekoľkými slovami odbočíme od reportáže o „Tatranskej dvojdennej“ a nadhodíme verejnosti otázku výroby motocykla s vyššou kubatúrou na Slovensku. Úspech Manetu je ponukou k tomu, aby sa na zodpovedných miestach začala konkretizovať myšlienka práve nadhodená, aby sa považskobystrické podniky využili aj v tomto smere, a aby sa mladým slovenským adeptom motorizmu dal do rúk slovenský výrobok. Ak sa má na Slovensku udomáčniť myšlienka motorizmu a ak sa brannosti na Slovensku má dať me-

derná náplň, je bezpodmienečne potrebné, aby sa na Slovensku začalo v dohľadnom čase s výrobou motocyklov s vyššou kubatúrou. Do úvahy by prišiel motocykel 350 ccm, alebo 500 ccm. Tým by sa doplnila medzera, ktorú pocíťujeme v motocyklovej výrobe u nás.

Na samotnej trati v obidvoch etapách bolo mnoho pekných momentov, ktoré hovorili o vysokej vyspelosti našich motoristov. Videli sme známeho českého motoristu Formánka, ktorý i pri vážnom poranení pri havárii pustil sa do opravy stroja. Košícký Meraj chcel prekvapiť svojich spoluobčanov a do košíckej časovej kontroly prišiel ako prvý zo všetkých súťažiacich viac ako pol hodinu pred stanoveným časom, keď obdivuhodne prekonal najťažší úsek súťaže z Rožňavy do Košíc. J. Mišurec, štartujúci na Manete, v prvej etape urobil na ceste dve „generálky“ v rekordnom čase za 55 minút a na tomto stroji absolvoval druhú etapu bez trestných bodov. Iný, štartujúci na Manete, „preletel“ zbradlie a spadol i s motocyklom do vody. Neustal, a hoci si bol vedomý straty bodov, pokračoval v ceste. Takýchto pekných športových momentov bolo na ceste mnoho a treba ich zhodnotiť všetky, lebo si zasluhujú uznanie.

Výsledky:

Absolútnym víťazom sa stal Zdenek Ličman z Hodolian pri Olomouci na Jawa 250. Najlepším továrnym teamom bol továrny team z Mladej Boleslavi.

Na zlatú medailu išli: František Vostrovský, Jozef Juršík, Jaroslav Doležal, Zdenek Ličman, Vlado Volko, Emil Horovitz, Rudolf Grossman, Jaroslav Zajíc, František Meraj, Augustín Koch, Štefan Kušnír, Peter Fromovitz, Andrej Meraj, Michal Poloni, Štefan Zelezník, Ivan Bystranin, Alojz Stejskal, Václav Bobek, Jozef Cenfer, Oto Wolf, Ludovít Rossenauer, Jaroslav Markup a Jozef Bravec.

Na striebornú medailu išli: Jozef Futák, Jozef Anička, Zdenek Nagy, Jozef Slaninka, Jozef Mudrik, Ján Kremeň, Aladár Kozel, Andrej Jamníška, Ernest Kochanec, Jozef Gečík, Eugen Petrovaj, Ján Haško, Štefan Majtán, Vladimír Beršík, Sláva Cagašik, František Paukert, Pavol Polgár, Ing. Karol Kosár, Bedrich Grof a František Demek.

Na bronzovú medailu išli: Pavol Kusenda, Vojtech Lipták, Pavol Bušovský, Jindrich Mišurec, Pavol Blahuta, Ján Poczí, Jaroslav Johanides, Andrej Čermák a Mikuláš Mikláš.

Umiestenie:

V I. skupine sa ako prví dvaja umiestili: František Vostrovský a Jozef Juršík.

V II. skupine ako prví traja sa umiestili: Jozef Ličman, Jaroslav Doležal a Rudolf Grossman.

V III. skupine sa ako prví dvaja umiestili: Michal Poloni a Sláva Cagašik.

Vo IV./A. skupine bol ako prvý František Paukert. Vo IV./B. skupine boli prví dvaja Štefan Zelezník a Ivan Bystranin.

V V. skupine boli prví dvaja Ludovít Rossenauer a Ing. Karol Kosár.

V VI. skupine bol ako prvý Mikuláš Mikláš.

Títo všetci dostali pekné vecné ceny a okrem toho Štefan Zelezník dostal cenu automobilky v Mladej Boleslavi, Vlado Volko ako najlepší Prešovčan cenu ONV Prešov, Andrej Meraj ako najlepší Košíčan cenu fy Rozbořil, Zdenek Ličman cenu ako najlepší súťažiaci na stroji čs. výroby, Jozef Juršík ako najlepší na Manete,