

II. memoriál LAURINA A KLEMENTA.

(Rcn) Autoklub Mladá Boleslav — odbočka AKRČs, uspořádal pod tímto názvem svůj 2. terénní motocyklový závod v Dolánkách u Mladé Boleslavi. Šlo o závod vyhrazený juniorům. Zvláštností je trať, nikoliv přírodní terén, nýbrž zvlášť vybudovaná závodní dráha, 700 m dlouhá, 10 až 12 m široká, s nepravidelnou trasou, četnými zatáčkami, místy značným stoupáním (podle propočtu až 20% a podle programu dokonce až 30%) a prudkými svahy. Povrch dráhy je dosti nerovný, takže při rychlé jízdě způsobuje značné namáhání jak strojů, tak i jezdců. Při suchém počasí je dráha dobře a bezpečně sjízdná, deštěm však by se jí změnil v kluzké bláto a závod by byl neproveditelný. Dráha je vybudována na svahu povrchu Chlumau a s přilehlým terénem dobře se hodícím pro umístění obecního představení ideální závodisti. Divák je zde uprostřed krásné krajiny a vydaří-li se počasí, může se ve volných chvílích jako s rozhledny pokochat pohledem na půvabné panorama severních Čech, lemované Krkonošemi. K závodisti se přijíždí po státní silnici Mladá Boleslav—Jičín, se které se v obci Židněves odbočí přes Březno k obci Dolánky. Vzdálenost závodisti od Mladé Boleslavi je asi 10 km. Pod závodistěm jsou vhodně umístěna parkoviště pro vozidla návštěvníků a vzdálenosti asi 200 metrů od startu je parkoviště pro motocykly, zúčastněné na závodě. Natáčením a nahráváním strojů v parkovišti není rušen na závodisti rozhlas,

práce počítačů kol a časoměřičů, počítání výsledků atd. Hromadnou dopravu obecní z Mladé Boleslavi obstarávaly autobusy a celá doprava k závodisti i po skončení závodu ze závodisti byla velmi dobře organizována.

Formule metingu byla stejná, jakou známe ze závodů silničních, to znamená, že každá třída měla svůj závod, o jedné jízdě, na 8 resp. 12 kol, na čas. Startovalo pokaždě nejvýše 8 jezdců, což vzhledem k povaze dráhy byl počet velmi vhodně volen: při méně jezdcích by se celý meeting zbytečně prodloužil, než by všichni přihlášení přišli na řadu a naopak zase při více než 8 jezdcích by divák měl stížený přehled. Bylo-li v některé třídě více než osm jezdců, byli ti rozděleni do dvou skupin, z nichž každá si svou jízdu absolvovala samostatně. Klasifikace ovšem byla pro celou třídu společná. Jezdilo se na normálních strojích, jakými disponují junioři. Speciální závodní stroje, dosahující velkých špičkových rychlostí, jak je známe ze silničních závodů, by se na této dráze neuplatnily. Zajisté to byl také jeden z důvodů proč pořadatelé tyto stroje resp. seniory vynechali, ať s nimi v původním náčrtu počítali. Junioři na normálních strojích je zde plně nahradili a dali celému podnikání po stránce sportovní úroveň v pravdě vysokou. Také pořadatelé se s úspěchem zhostili svých úkolů. Celý podnik proběhl bez nehody a bez úrazů. Přetné obecní bylo zajisté plně uspokojeno.

Pořádací klub a přítomní sportovní činovníci jiných pořadatelských klubů získali zde zkušenosti, jež — vhodně uplatněny přistě a jinde — mohou být značným přínosem našemu sportu. Znamenaly by především určitý odklon od příliš rozbujeleho typu krátkých městských okruhů a pokud jde o okruhy terénní, vyloučily by trať, jež jsou někdy až příliš nebezpečné.

Technické výsledky:

Třída do 125 ccm, 8 kol = 5,6 km, 14 jezdců:

1. J. Kysilka, Kolín (DKW) 5-31,2 vt.
2. J. Hcusa, Liberec (ČZ) 5-58,5 vteř.
3. St. Kodoušek, Frýdlant (Puch) 6-11,6 vteř.

Třída do 250 ccm, 12 kol = 8,4 km, 15 jezdců:

1. V. Dvořák, Čejetický (Jawa) 7-51,0 vteř.
2. V. Buchnar, Ml. Boleslav (Puch) 7-51,6 vteř.
3. L. Kubát, Praha (Jawa) 8-12,0 vt.

Třída do 350 ccm, 12 kol = 8,4 km, 16 jezdců:

1. V. Dvořák, Čejetický (Jawa) 7-47,5 vteř.
2. K. Kubeš, Č. Lpa (Jawa) 7-48,5 vteř.
3. K. Buchnar, Ml. Boleslav (Jawa) 7-53,0 vteř.

Třída přes 350 ccm, 12 kol = 8,4 km, 14 jezdců:

1. K. Kubeš, Čes. Lpa (Ogar) 7-37,0 vteř.
2. V. Dvořák, Čejetický (Jawa) 7-41,8 vteř.
3. L. Kubát, Praha (Jawa) 7-42,0 vt.

VELKÁ CENA NÁRODŮ.

(přt) Dne 4. září jela se v Monze u Milána Velká cena národů na závodní dráze, vystavěné pro závody motorových vozidel v krásném parku. Okruh je dlouhý 6,3 km a jeho trať je 12 m široká, betonová nebo drobně dlážděná. Většina zatáček je volena tak, aby dovozovaly jezdců projetí v plném tempu. Tribuny, depa a ostatní zařízení jsou vystavěny podle posledních požadavků techniky a činí tak z této trati jednu z modernějších závodních drah na světě.

Dopoledne startovaly stroje o obsahu 125 a 250 ccm, odpoledne pak sidecary a stroje o obsahu 500 ccm.

Třída 125 ccm. Na startu stojí šestnáct Italů. Kdo by je mohl ohrozit v »jejich« třídě? Tato třída bude soubojem značek Mondial a Morini. V čele jedou Masetti a Alberti na strojích Morini a Lecni na stroji Mondial. Přes všechny zatáčky je průměrná rychlost těchto prvních tří téměř 130 km/hod., tedy rychlost, s jakou se na našich drahách setkáváme u nejlepších třista-padesátek nebo pětistovek. Po 18 kolech, t. j. 113,4 km, odpadnu ze šestnácti závodníků pouze tři. Vítěz Leoni na stroji Mondial má hodinový průměr v cíli 125,4 km/hod. Nejrychlejší kolo jel rychlostí 127,8 km/hod. Pomyslíme-li, že tyto stroje o malé kubatuře mají přes 10.000 otáček za minutu a

vydrží přesto i dlouhé závody, pak vidíme nejlépe, jaký pokrok udělala konstrukce motocyklů v několika málo poválečných letech.

Ve třídě 250 ccm startovalo 19 jezdců, převážně Italů, z cizinců pouze Mead na Nortonu a Webster na Excelsioru. Zde padne rozhodnutí mezi stroji Guzzi a Benelli. Po krásné jízdě vítězí Ambrosini na stroji Benelli průměrnou rychlostí 144,2 km/hod. Nejrychlejší kolo jel Ambrosini rychlostí 147,1 km/hod. Tato třída jela 24 kol, t. j. 151,2 km.

Odpoledne jsou na startu sidecary. Vedle Italů na čtyřválcových Gilerách stojí tu evropský mistr Oliver na Nortonu, Belgičan Vanderschrick a švýcar Keller. Po startu rovine se rozhořčený boj mezi Frigeriem na Gilerě a Angličanem Oliverem na Nortonu. Čtyřválcová Gilera je rychlejší na rovinách, Oliverův Norton v zatáčkách. Náhle se Oliverovi uvolní karburátor a jeho spolujezdec Jenkinson musí ho celý závod držet pohromadě. Přesto dojde Oliver jako pátý. Po 16 kolech, t. j. 100,8 km, zvítězil Ital Frigerio na Gilerě průměrnou rychlostí 130,3 km/hod. Nejrychlejší kolo měl však Oliver rychlostí 139,7 km/hod.

Start pětistovek je očekáván s obrovským napětím. Na startu je šest nejrychlejších závodních motocyklů

světa, mají stejný výkon a stejně dovedné jezdce. Zvítězí čtyřválcová Gilera nebo dvouválcový AJS? Na Gilerách jedou Italové Artesiani, Pagani a Bandirola, na strojích AJS Angličané Graham, Doran a Armstrong. V jedné zatáčce spadne Bandirola, Graham na něho najede a rovněž spadne. Po 32 kolech, t. j. 201,6 km, zvítězí Pagani na Gilerě, následován Artesianim na stroji téže značky, na třetím místě je první Angličan Doran na stroji AJS, následují Leoni a Bartecchini, oba na Gilerách, a jako šestý Armstrong na AJS. Vítěz Pagani měl průměrnou rychlost 157,9 km/hod. a nejrychlejší kolo jel rychlostí 162,9 km/hod.

Velkou cenu národů skončilo pro letošní rok také mistrovství závodníků. V pětistovkách získal mistrovský titul na rok 1949 Graham na stroji AJS, i když v Monze neměl štěstí. Ve třídě třista-padesátek odnesl si titul Frith na stroji Velocette s dvěma váčkovými hřídeli. Ve dvěstěpadesátkách získal mistrovský titul Ruffo na stroji Guzzi, který je sice nejjednodušší, ale nejosvědčenější v této třídě. Ve třídě 125 ccm získal mistrovský titul Pagani na stroji Mondial. Když před rokem objevily se tyto stroje po prvé na startu, dosáhly výkonu předválečných dvěstěpadesátek. Ukázalo se, že snesou klidně svých 10.000 ot/min, ba ještě víc po několika hodinách bez poruchy. Jen o málo za nimi stojí dnes značka Morini.