

Svatokopecký okruh.

HANUŠ SCHNÁBL

III. Mezinárodní Svatokepecký okruh byl uspořádán Autoklubem Olomouc na známém okruhu mezi Samotíškami a Droždínem, který však byl proti dřívějším ročníkům zkrácen. Protože počasí bylo velmi dobré a protože je na Hané o motorismus veliký zájem, byl na závodě veliký počet diváků, snad 140.000, kteří dobře viděli s několika svahů na okruhu, které tvoří jakési přírodní tribuny. Startovní listina slibovala hojnou účast cizinců — 4 Angličany, několik Rakušanů, známých Poláků, Švýců, Fina, Belgičana a Itala, vedle našich nejzkušenějších, mezi nimiž bohužel chyběli tovární jezdci na nových Jawách, kterým ušla příležitost změřit síly s dobrými jezdci z ciziny. Jezdci z Polska, Švýcar a Rakouska se bohužel pro různé potíže do Olomouce nedostavili. Po stránce technické se na Svatokepeckém okruhu sešly tyto zajímavé stroje: ve třídě do 250 ccm — Andersonova »Gambalungina«, zmenšený typ Gambalunga je OHV, kdežto správná Gambalunga je OHV, která bezesporu byla nejrychlejší dvěstěpadesátkou a stroje Guzzi Albatross (jezdci Nocchi a Wood), jimž se vyrovnají nejlepší Waltery. V třístapadesátkách byly stroje u nás známe — vítězné Velocetty. Kostův starší, ale velmi dobrý Norton 350, značně pomalejší stroje AJS a známé stroje Walter, z nichž některé mají již za sebou pěknou řadu kilometrů. V půllitrech byla zajímavá Guzzi Gambalunga Fergus Andersona, je to velmi vzácná odrůda se zkráceným zdvihem. Tento stroj má rovněž zajímavý rám. Zadní kolo je na kyvné vidlici, přední vidlice je podle nového vzoru Guzzi s podélným ramenem na dolním konci trubek a hlava řízení je uspořádána podobně jako u velopedu (vidlice je rozvidlená až pod ní). Olejová nádrž sedí na podložce a je zachycena speciálním gumovým lanem. Tytéž detaily rámu se vyskytují na dvěstěpadesátce, až na to, že zadní vidlice je trojúhelníková, kdežto u většího stroje je po

každé straně pouze 1 rameno. Stroje Triumph Grand Prix jsou dvouválcové stojaté, OHV, celkově velmi podobné seriovým dvouválcům. Čerování je v hlavě (dříve »náboji«) zadního kola. Ač jsou tyto stroje velmi rychlé, není jejich posaz na silnici tak dobrý a proto zůstává jejich výkon nevyužit. Zvláště v Olomouci byly Triumphy v nevýhodě pro povrch silnice. Z Nortonů byly reprezentovány dva typy: Manx, čili závodní stroj jak jej dodává továrna, klasický jednoválec OHC (jel na něm Fin Hollming) a »Beart-Norton« Vitvara a Bubeníčka. Tyto stroje jsou odlehčené a mají velmi široká žebra válce a hlavy a pozmeněné nádrže, brzdy atd. Byly vyrobeny jako stroje Manx a dodatečně upraveny F. Beartem v Anglii.



Vítěz ve třídě 350 ccm, Angličan Tommy Wood na stroji Velocette.

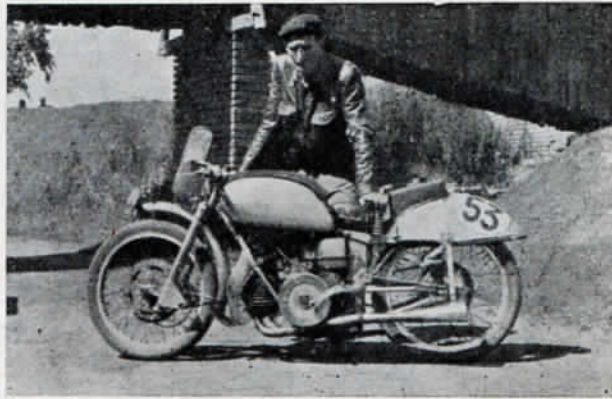
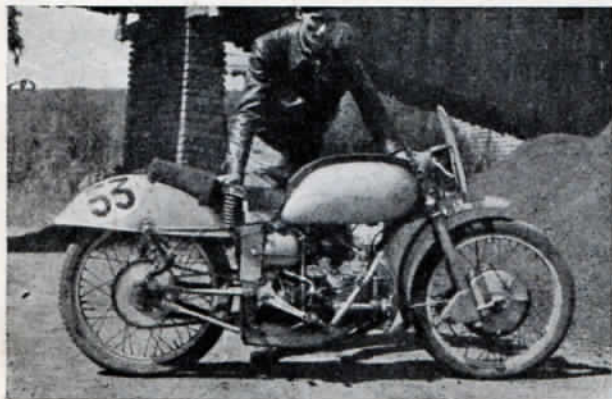
Traf Svatokepeckého okruhu jest 2702 m dlouhá (dříve 6578 m) a obsahuje různé zatáčky od rychlých po pomalé, stoupání, klesání i rovnu. Na povrchu silnice se velmi usilovně pracovalo, bohužel bez valného výsledku, protože v den závodu byl povrch pro mezinárodní závod nepříjemný. Základ byl sice asfaltový, ale silnice nebyla pevná a v zatáčkách byl povrch nebezpečný, protože na něm ležela volně drť. Toto se pochopitelně jezdci nelíbilo, protože propozice popisují traf jako bezpraš-

nou a jestliže jezdci jsou propozicemi vázání, pak pořadatelé určitě tak. Proto je nutno pochválit sportovní duch všech účastníků a zejména zahraničních jezdci, protože mají ještě celou řadu důležitějších mezinárodních závodů v programu, a přesto se na start dostavili bez řeči. Jinak byla organizace závodu dobrá, jedinou závadou bylo dlouhé zdržení třídy 500 na startu, zaviněné neukázněným obecnem, které překáželo na trati.

Třída do 250 ccm byla od počátku vedena výborným Fergusem Andersonem, zatím co na druhém místě se velmi pěkně držel Bartoš na Walteru, kterého nemohl dohonit Tommy Wood na Guzzi. Dobře jedoucí Sedlák v 21. kole vypadl s prázdnou nádrží. Ital B. Nocchi vůbec nestartoval, protože se mu uvolnila během treningu protizávaží na klikovém hřídeli. Závod se jel na 40 kol, t. j. 108 km 80 m a z 11 strojů dojely do cíle pouze 4. To je smutný zjev. Andersonovo nejrychlejší kolo bylo pouze o vteřinu pomalejší než nejrychlejší kolo ve tř. 500 ccm!

V třístapadesátkách vedl od startu anglický jezdec Tommy Wood na Velocette, za ním z počátku Steiner, který již ve 3. kole vypadl, protože mu ventilkem unikaly vzduch z duše! O druhé místo pak mezi sebou bojovali jezdci Kost (Norton) a Sedlák (Walter — s utřesenou stupačkou), za nimiž se takticky držel Ernie Thomas na Velocette. Kost musel zastavit a dotáhnout přívod benzínu, protože palivo vytékalo za jízdy. Belgičan Roland Dumond i Fin Vaino Hollming podali slabý výkon a Ital Nocchi jel několik kol na stroji AJS 350, který mu půjčil Anderson.

Start závodu ve třídě 500 ccm byl zdržen a stroje zbytečně chladly na startovní čáře. Po odměvnutí vyrazil Fergus Anderson na Guzzi, kterému chytl motor dost dlouho před ostatními, za ním Vitvar, pak Wood, Croft, Bubeníček a Kost (Norton 350), Kostolányi (Guzzi), Hollming, Dumond a další jezdci. První kolo ujel Anderson za 1 min. 54 vt., Vitvar za 1.57. V druhém kole nasadil Vitvar tempo, ujel je za 1.45, Anderson za



Guzzi 250 »Gambalungina«. Pro povrch okruhu zhotovil Anderson síťové chrániče před motor a karburátor. Stroj drží Andersonův příležitostný pomocník M. Kuda.