MOTOR BLADET

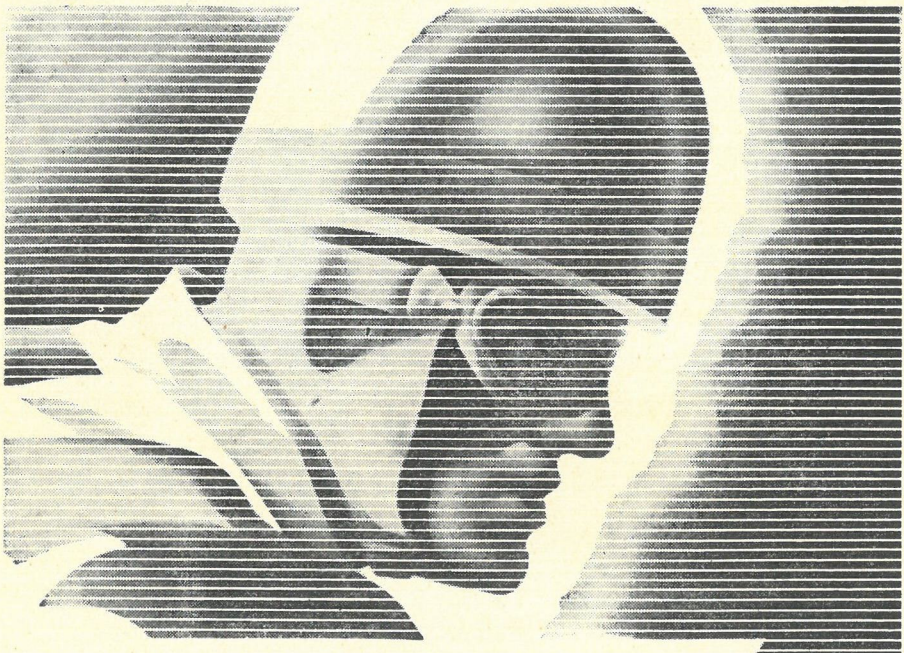
UDGIVET AF DANMARKS MOTOR UNION



Så fik vi atter de fascinerende aftenløb.
Fra oktober-stævnerne på Østerbro stadion.

1 KR

NOVEMBER 1951 33. ÅRG.



Følg Eksperterne
brug Castrol den „selvrensende"

Siden 1947 er Castrol Olie gjort „selvrensende" med særlige Tilsætningsmidler. Den løsner og opløser automatisk Urenhederne i Motoren. Castrol giver derfor forøget Motorkraft og Fart, og unødig Slid undgaas.

Forlang udtrykkelig Castrol, naar De faar fyldt Olie paa Motorcyklen.

WAKEFIELD
Castrol
MOTOR OIL

C. C. WAKEFIELD & CO. A/S . GRØNNINGEN 1 . KØBENHAVN K.

Gennemsnitlige oplag pr. nr. for året 1950/51 iflg. Dansk Oplagskontrol: 8.065 ekspl.

MOTORBLADET

(MOTOR OG SPORT)

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:
JYLLANDS MOTOR SPORTSUNION — FYENS MOTOR UNION — SJÆLLANDS MOTOR UNION
LOLLAND-FALSTERS MOTOR UNION

1951 **NOVEMBER** **33. årgang**

Jeg blev noget så fnysende....

— — — — og jeg hører dog ellers til dem, der ynder at kunne beherske sig. I alle livets situationer. Men jeg blev altså så fnysende arrig, da jeg læste om den københavnske overretssagfører, der den 9. oktober i Frederiksberg birks ret — for at redde en 72-årig vognmand, der var blevet grebet i at føre motorkøretøj i beruset tilstand — ville rive samtlige danske erhverschaufførere over en vis alder med sin klient ned i skidtet, ved at stille forslag om, at det skulle forbydes sådanne ældre erhvervschaufførere at føre bil. Og motiveringen var, at de tålte så dårligt spiritus. Sådan kan det refereres kort.

Nu har jeg for det første meget svært ved at tro, at det kan være god sagførermoral, at man — når man optræder som forsvarer og er klar over, at man ikke kan redde sin klient — da forsøger at drage alle øvrige mennesker indenfor samme kategori med ned i uføret.

For det andet ville konsekvensen jo i næste instans blive den, at der blev krævet nedlagt forbud mod, at erhvervschaufførere mellem 25 og 50 år fører motorkøretøj — ja, i og for sig behøvede det jo ikke udelukkende at være erhvervschaufførere, for enhver anden fører af et motorkøretøj har jo akkurat de samme muligheder for at blive beruset som en erhvervschauffør — og har muligheder for at lave de samme ulykker. For statistikken viser nemlig, at der er fem gange så mange berusede motorførere i aldersklassen 25—50 år som i aldersklassen indtil de 25 og efter de 50 år. Da tilmed berusede motorførere kun tegner sig for godt 1 % af samtlige uheld, er overretssagførerens argumentering endnu mere tåbelig.

Tilfældigt at lade et kørekortsforbud eller -inddragelse ramme ældre mennesker er ganske meningsløst, idet netop denne aldersklasse — hvoraf mange har været med siden motorkøretøjernes barndom — kører på »rygraden«, altså på mange års erfaring. Måske en smule mere forsigtigt, end de unge brushoveder, men det kan dels skyldes deres store erfaringer, dels måske også en noget nedsat reaktionsevne, der igen instinktivt fører til en større påpasselighed. Engelske undersøgelser har netop for nylig godtgjort, at denne aldersklasse hører til den sikreste, mest rutinerede — og med de færreste uheld.

Overretssagførerens defensorat kunne næppe have været uheldigere. Og jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg finder det forsvarsteknisk utilbørligt i en grad, der grænser til det tåbelige.

Red.

MOTORCYKLEN AF I DAG

kører med VEKSELSTRØMSDYNAMO

Dynamoer med permanentmagneter har den gode egenskab at være selvregulerende, d. v. s. ved tiltagende omdrejningstal stiger lampespændingen først stejlt og forbliver ved yderligere stigning af omdrejningstallet omtrent konstant. Denne egenskab gør svinghjulsmagnetdynamoerne til de ideelle dynamoer. Det betyder: Godt lys allerede ved ringe kørselshastighed og ingen farlig overbelastning af glødelamperne ved hurtig fart.

Ladeankrets vekselstrøm er ikke uden videre anvendelig ved opladning af batteriet, da jævnstrøm her er nødvendig. For ensretning af strømmen er beregnet en ensretter formet som en selén-ensretter, der er anbragt godt beskyttet i forlygtehuset. Denne selén-ensretter tillader kun passage af vekselstrømmens »halve periode«, således at der tilføres batteriet pulserende jævnstrøm. Ladeankret er anbragt for sig selv, så det er uafhængig både af anlæggets tændingsdele og lysdele. Dette giver den fordel, at man opnår samme effektive opladning af batteriet såvel ved dag- som ved natkørsel.

Ensretteren er ved en foran anbragt sikring beskyttet mod ødelæggelse, såfremt batteriet ved udskiftning fejlagtigt skulle blive tilsluttet forkert.

Hvilke særlige fordele byder et Bosch vekselstrømsanlæg sammenlignet med et jævnstrømsanlæg?

Anlægget er enkelt. Det har hverken relæ, kommutator eller kul. Bortset fra afbryderen har det ingen dele, som kan slides. Det indeholder ingen roterende viklinger. Svinghjulets magneter er stabiliseret, d. v. s. selv gennem år taber de ikke deres magnetiske kraft. Ensretteren er enkel og pålidelig. Udover eftersyn af batteriet, behøver anlægget ingen pasning.

Tænding og lys er uafhængig af batteriets tilstand. Derfor er anlægget, også efter at motorcyklen har stået stille gennem længere tid, og batteriet er delvis eller måske helt afladet, straks startklar og leverer en kraftig gnist til tændingen samt et godt kørelys.

Da batteriet kun skal give strøm til horn og ved parkering til parkeringslys kan man klare sig med et lille batteri med en kapacitet på 4 eller 7 ampt. Det betyder plads- og vægtbesparelse.

Anbringelsen af magneterne gør magnethjul og svinghjul til et og det samme.

Man opnår på den måde et betydeligt svingmoment og motorkonstruktøren kan spare sig anbringelsen af den nødvendige svingmasse på krumtapakslen.

Mange forskellige faktorer er bestemmende for en motorcykels køreegenskaber og driftssikkerhed. Blandt disse er lys og tændingsanlægget en meget vigtig faktor.

Motorcyklister, som får sig en motorcykel forsynet med et Bosch anlæg, kan være sikker på, at denne side af sagen er i orden.

I elektroteknikkens barndom og mange år efter var det jævnstrøm, som beherskede billedet.

De første elektromotorer var jævnstrømsmotorer, og da de første kraftcentraler blev bygget og de første ledningsnet til overføring af elektriciteten til forbrugerne blev sat op, var det jævnstrøm, der var tale om.

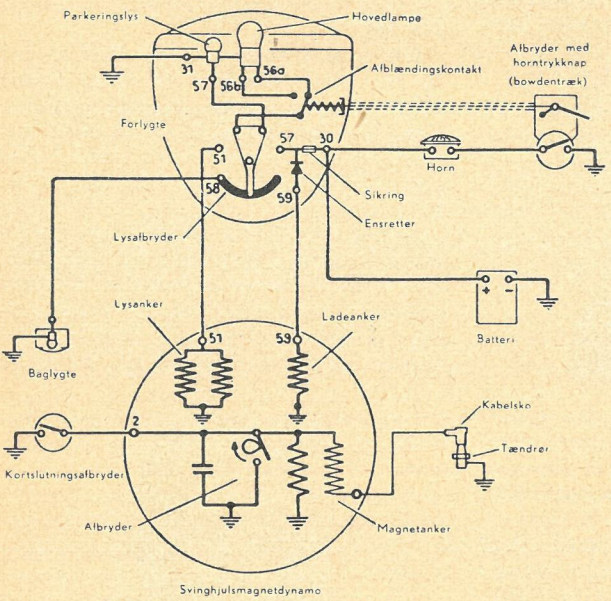
Under den udvikling, som har fundet sted, lærte man imidlertid fordelene ved vekselstrøm at kende, og på mange af elektroteknikkens områder er vekselstrømmen nu slået igennem. Kraftcentraler bygges f. eks. i dag hovedsagelig kun for vekselstrøm.

Bosch har gennem mange år præste-

ret et værdifuldt pionerarbejde også indenfor det område, der hedder: lys- og tændingsanlægget til motorcykler, og ydet sine bidrag til den udvikling, der er foregået på dette felt.

Et sådant bidrag er to moderne lys- og tændingsanlæg for motorcykler med et cylinderindhold på indtil 200 cm³.

Det drejer sig om Bosch-vekselstrømsanlæg med henholdsvis 30 watt og 45 watt ydeevne.

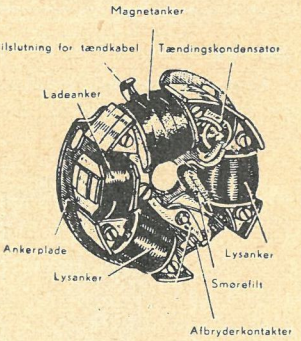


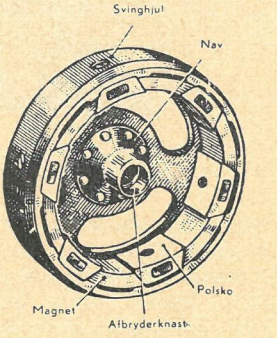
Strømmen fås her fra en svinghjulsmagnetdynamo. Den leverer gnisten til tændrøret for antændelse af gasblandingen i motoren, og den giver efter mørkets frembrud strøm til lyset og oplader batteriet. Dette betjerner hornet og leverer strøm til parkeringslys.

Vi giver her en kort beskrivelse: Det vigtigste element for afgivelse af den nødvendige energi sidder i svinghjulet (magnethjulet) i form af 6 magneter fremstillet af magnetstål. Disse leverer den magnetiske kraft til strømforsyningen.

Magnethjulet sidder på motorens krumptakaksel og løber rundt sammen med den. På ankerpladen, der er fastgjort i en reses på krumtaphuset, er anbragt et magnetanker, to lysankre og et ladeanker (viklinger) samt afbryder og kondensator, der er nødvendige for tændingen (billede 1).

Når magnethjulet løber rundt, induceres der i de tre fastsiddende anker-





viklinger en vekselstrøm. Vekselstrømmen i magnetankrets primærvikling bliver på et passende tidspunkt, nemlig når den er størst, afbrudt af afbryderen. Derved induceres en højspændt strøm, der gennem tændkablet føres til tændrøret, hvor gnisten frembringes.

Afbryderen betjenes ved en knast, anbragt i magnethjulet, og der vil altså fremkomme en gnist ved hver omdrejning (billede 2).

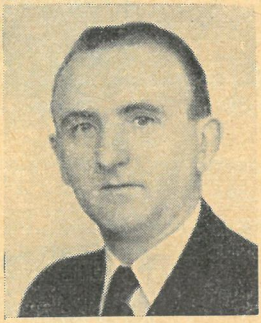
Den vekselstrøm, som ved kørsel efter mørkets frembrud flyder i de to lysankre, føres direkte til lamper i forlygten samt til baglygten. Der er bereg-

net to lysankre med parallelt forbundne viklinger for at opnå den nødvendige strøm for en god belysning (25 watt henholdsvis 35 watt til hovedlampe + 1,25 watt henholdsvis 3 watt til baglygte).

KILOMETERSTENE

50 år

Den 21. september fyldte en, ikke alene på Fyn, men over det ganske land,



Fabrikant Karl Madsen.

kendt og afholdt mand, fabrikant *Karl Madsen,* Odense, 50 år.

Karl Madsen var i 1924 med til at stifte Fyens Motor Sport og overtog i 1930 hvervet som formand efter fabrikant Kahle. Som formand sad Karl Madsen til 1939 og i denne 9-årige periode gennemgik F.M.S. sin velnok rigeste udvikling, både sportslig og økonomisk, og han styrede klubben med en aldrig svigtende fasthed og tillid, og under hans førerskab voksede klubben sig stor og stærk. I 1939 nedlagde Karl Madsen sit mandat i bestyrelsen og dermed sin stilling som formand, hvilket skete med ligeså stor sikkerhed, som den han havde styret klubben med. Der er nemlig det ved Karl Madsen, at når han har taget sit standpunkt, så står han fast. Det var til stor sorg for såvel medlemmer som bestyrelse, men det var desværre ikke muligt at rokke ved denne beslutning.

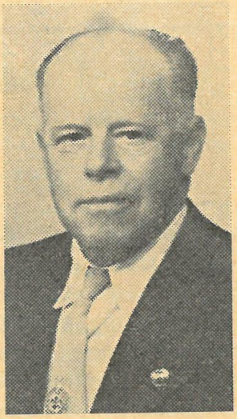
I 1942 valgtes Karl Madsen til formand for Fyens Motor Union, hvilken stilling han beklædte til 1949.

På 50-års dagen vil vi hylde Karl Madsen og sige ham tak for alt, hvad han har gjort for motorsagen på Fyn, særlig vil vi sige ham tak for hans store og uegennyttige arbejde for Fyens Motor Sport, og vi beder dig, Karl Madsen, modtage vor forsinkede, men ikke derfor mindre hjertelige, lykønskning, og håber på din bevågenhed og interesse for klubben i mange år endnu

50 år

Den 6. nov. fylder tømrer *Carl Jensen* 50 år. »Carl Tømrer« er et af Fyens Motor Sports gamle, trofaste medlemmer. Han har været med fra klubbens start og har således været med i den rige udvikling, klubben har haft siden 1924.

Aldrig har F.M.S. kaldt forgæves på »Carl Tømrer«. Det være sig som dommer i første sving på banerne, tidtager ved vore trials, eller når der skulle rejses nye dommertårne og lignende. Altid er »Carl Tømrer« klar til udrykning og



Tømrer Carl Jensen.

altid med et venligt smil på sit rare ansigt.

Alt dette siger vi dig tak for, Carl, og ønsker dig hjertelig til lykke på fødselsdagen med håbet om, at F.M.S. må fortsat bevare dig som et ligeså trofast medlem i mange, mange år endnu.

FÆRDSEL OG FÆRDSELSULYKKER

Specielt vedrørende motorcykler og knallerter.

Af Vicepolitiinspektør E. GROES-PETERSEN

Motorbladet har i den senere tid ofte følt sig foranlediget til at tage det stigende antal motorcykle-ulykker op til behandling. Som det er tilfældet i Sverige er motorcykle-ulykkernes antal også i Danmark steget i foruroligende grad. Vi ved, at de motorkørende, der gennem deres klubber slutter op om deres organisation, Danmarks Motor Union, i overvejende grad er besindige, erfarne og fornuftige elementer i trafiken, hvis færdselsmæssige adfærd bør kunne være et forbillede. Vi ved også, at der er klubber, der har ekskluderet et medlem, hvis kørsel på offentlig kørebane har været hensynsløs.
Gennem vor opførsel i trafiken må vi alle være med til at højne trafikkulturen, så vort kære motorkøretøj ikke bliver upopulært og lagt for had. Vi må gøre alt for at undgå de ulykker, der for motorcyklisterne så ofte har en skæbnesvanger udgang.
I dette indlæg af vicepolitiinspektør Groes-Petersen, der mere end nogen anden har fingeren på pulsen, fremsættes et par indtrængende opfordringer og ventileres muligheden af en radikal skærpelse af en af de forholdsregler, myndighederne kan benytte sig af for at dæmme op for ulykkerne.
De tanker, der fremsættes her, kan give anledning til kommentarer, bemærkninger og forslag blandt vore læsere. Vi efterlyser gerne læsernes meninger og synspunkter. Måske kan der komme gode og positive ideer og forslag ud deraf.

I den senere tid har man ivrigt diskuteret knallerterne. Man er tilsyneladende blevet enige om, at dette nye element i vor hjemlige trafik er overordentlig farligt. Dels påstås det, at knallerternes konstruktion ikke er tilstrækkelig solid, og at det derfor er et risikabelt eksperiment at sætte sig op på et sådant køretøj. Dels fortælles det, at vore knallertførere ikke har haft den rette fornemmelse af, hvad det vil sige at omstille sig fra at være almindelige cyklister til at være motorførere, på hvem et tungere ansvar i trafikken ganske naturligt hviler. Man henviser under debatten til avisernes omtale af en hel del knallertulykker som bevis på disse køretøjers farlighed, og man henviser til de officielle statistikker, der efterhånden kan opvise en del ulykkestal.

Et forsvar for knallerterne.

Jeg vil gerne tage det nye befordringsmiddel og dets brugere en smule i forsvar. Vel er det rigtigt, at der har været nogle begyndelsesvanskeligheder. Men det er der jo ingen grund til at undre sig over. Det er rigtigt, at man navnlig i begyndelsen har gjort den erfaring, at en for spinkel konstruktion ikke duer til et motorkøretøj, med mindre dette kører med ringe hastighed. De forskellige dele på cyklen får en tilbøjelighed til at rystes løse, og ulykker kan selvfølgelig ske på denne måde. Derfor er det også meningen, at dette forhold i fremtiden skal ændres, således at der kun bliver tale om den ret spinkle konstruktion, når køretøjet ikke kan køre hurtigt. For de køretøjers vedkommende, der skal køre relativt hurtigt, må man stille betydelig videregående krav i retning af solid konstruktion, og disse sidste køretøjer bliver derfor ikke, hvad vi i dag forstår ved »knallerter«, men må henregnes til motorcyklerne.

Det er også rigtigt — som det påstås — at ikke alle knallertførere i den forløbne tid har været sig deres ansvar som motorførere fuldt bevidst. De manøvrerer ikke altid rigtigt og forsigtigt. Navnlig placerer de sig ikke altid fornuftigt med behørig hensyntagen til andre trafikanter. Også tegngivningen før svingninger er tit sløj. Jeg går ud fra, at det er kedelige cyklisttilbøjeligheder, der endnu sidder i kroppen.

De fleste husker vist, at myndighederne, da knallerterne skulle dukke op, blev kritiseret meget kraftigt fra mange sider, fordi man agtede at stille krav om køreprøve.

Mon ikke de fleste i dag vil indrømme, at det var et fornuftigt forlangende. Hvordan mon det ville være gået uden? Sikkert ikke godt! Nu har de alle været tvunget til at sætte sig grundigt ind i færdselsreglerne, og *netop derfor går det i dag færdselsmæssigt set i det store og hele godt.*

Ganske vist læser man — som før nævnt — hyppigt om knallertulykker i aviserne, men det skyldes ikke, at der

er særlig mange af dem, men derimod at denne art ulykker fremhæves særligt, fordi der er tale om et nyt befordringsmiddel, og så ligger der en hel del mere sensation deri. Forleden stod det f. eks. bekendtgjort med store bogstaver i flere aviser, at politiet havde anholdt en beruset knallertfører. Selvfølgelig er det meget uheldigt, at en knallertfører ikke er ædru, men det er der desværre også så mange andre motorførere, der ikke er; det kommer blot ikke altid i aviserne.

Motorcyklerne forholdsvis mange gange farligere.

Skal man indlade sig på at vurdere den farlighed, der er forbundet med de forskellige grupper af motorkøretøjer, er der andre, de gør sig væsentlig mere beklageligt bemærket, nemlig *de almindelige motorcykler*. Der sker langt flere og meget alvorlige ulykker med disse køretøjer, og ulykkestallene for den senere tid viser endda, at tendensen går i den gale retning. Relativt sker der vist ca. 10 gange så mange ulykker for motorcyklerne som for knallerterne. Hertil kommer, at ulykkerne — sammenlignet med andre motorulykker — er af mere alvorlig karakter og ofte medfører drab af fører eller passager. *Selvom vi her i landet har henved 3 gange så mange biler som motorcykler, sker der flere drabsulykker med motorcyklister end med bilister*. Forrige år blev således 74 motorcyklister dræbt mod 68 bilister, og i det sidste tal er endda medregnet 38 passagerer.

De fleste uheld med motorcykler vil gå ud over føreren selv i modsætning til bilerne, hvor bilisterne sidder nogenlunde sikkert forskanset i deres køretøjer på de 4 hjul. Endnu mere grelt tegner antallet af dræbte motorcyklister sig på baggrund af en oplysning fra samme årsstatistik om, at kun 130 cyklister blev dræbt, og af cyklisterne har vi vel ca. 2 millioner!

Det går ud over de unge, overmodige og uerfarne.

Karakteristisk er det, at langt de fleste ulykker med motorcyklister sker med de ganske unge mænd, og det er ligeledes betegnende, at de fleste ulykker sker om aftenen eller om natten, og det vil igen sige, at det sker, når de unge mennesker er ude på fornøjelsesture.

En motorcykel kan være en særdeles nyttig ting, men den misbruges desværre. Det er mange unges drøm at få et sådant køretøj. Når drømmen så omsider går i opfyldelse, skal man vise, hvilken gevaldig karl man er, *og det kan let få en brat afslutning*.

Det viser sig da også, at de fleste af disse alvorlige ulykker sker kort efter, at den unge har fået sit kørekort, altså inden for den periode, hvor hornene endnu ikke er løbet af, og *hvor rutinen endnu ikke er erhvervet*.

Skulle hensynet til færdselssikkerheden være afgørende, burde man i virkeligheden være langt strengere m. h. t. kravene over for aspiranter til et motorcyklekørekort, end man er i dag. Det er kedeligt, at man ikke ved køreprøven kan »måle« *graden af elevens ansvarsbevidsthed*. Det kan man imidlertid ikke, og et ønske om noget højere alder vil sandsynligvis heller ikke kunne gennemføres, da man nok heroverfor vil gøre gældende, at det netop er, mens man er ung, man har brug for et sådant køretøj.

En indtrængende appel til kørelærerne.

Derimod må vi appellere til kørelærerne, at de gør, hvad de kan for at bibringe deres motorcykleelever den rette forståelse.

Kørelærerne må fra den første time gøre eleven begribeligt, at der *ikke er tale om et stykke legetøj, men om en brugsgenstand*, og at forsigtig og fornuftig kørsel er en forudsætning, for at han kan slippe helskindet fra sin kørsel. Det er *navnlig vigtigt* over for eleven at fremhæve, at *hasarderede overhalinger undgås*, og at man *i kryds altid* skal køre *meget forsigtigt* frem, for selvom motorcyklisterne overholder sin vigepligt, er det ikke sikkert, at modparten gør det. Man må med andre ord altid være belavet på, at han *ikke* gør det.

I de fleste tilfælde vil ulykken gå hårdest ud over motorcyklisterne, og

det er i så fald en pauver trøst, at den anden havde skylden.

En ændring — til det strengere — af motorcyklekøreprøven.

Endvidere må vi håbe, at *de motorsagkyndige til prøven føler aspiranten alvorligt på tænderne m. h. t. kendskabet til de vigtigste færdsels- og forsigtighedsregler.* Muligvis burde også den *praktiske køreprøve* ændres, således at den sagkyndige ikke blot nøjes med at stå og beskue, at eleven (eller måske flere elever samtidig) kører en lille tur rundt, men i stedet i vogn følger efter eller kører foran eleven under kørslen. Som det i øjeblikket er f. eks. i København, afholdes prøverne på ganske bestemte steder, hvilket selvfølgelig alle kørelærerne ved, og resultatet er det, at denne lille — i forvejen fastlagte køretur — bogstavelig talt indekserceres med eleverne, inden de skal op til prøve. Jeg er ikke sikker på, at man på den måde får betryggende garanti for, at eleven virkelig kan manøvrere.

Der er en anden ting, man kan gøre, selvom det ganske vist som regel bliver på et kedeligt sent tidspunkt:

En præventiv foranstaltning for at undgå motorcykle-ulykker.

Hyppig inddragelse af kørekortet.

Hvis det viser sig, at en motorcyklist kører uforsvarligt og hensynsløst, og navnlig hvis han herunder forårsager ulykker, *er der den mulighed, at politiet ved domstolenes hjælp kan få kørekortet inddraget.* Dette gælder naturligvis også de hensynsløse bilister, men erfaringen, som vi har indhøstet i København, viser, *at denne forholdsregel oftest bliver praktiseret over for motorcyklisterne.*

Vi har f. eks. i løbet af det sidste år haft flere tilfælde, hvor motorcyklister har fået frakendt deres kørekort, fordi de havde indladt sig på ren og skær kapkørsel med hinanden, eller fordi de i stærk fart havde lavet hasarderede overhalinger, svingninger eller begået lignende letsindigheder. *Foreløbig har der kun været tale om et ret beskedent antal kørekortsfrakendelser af denne grund, men der synes dog — netop i den senere tid — hos domstolene at være en tendens til en udvidelse af denne praksis.*

Jeg tror, at alle fornuftige trafikanter vil se med sympati på, at langt flere eksempler blev statueret. Det gælder om at få bremset »ulykkesfuglene« og ganske særlig dem, der ikke lader sig afskrække af et enkelt uheld, men fortsætter med at lave ulykker. Det er som bekendt fast praksis, at domstolene inddrager kørekortet i tilfælde af beruselse ved rattet, og det sker i stor udstrækning i København. Vi har henved 500 tilfælde om året.

Berusere forårsager ca. 1 % af ulykkerne, tåbelig kørsel ca. 99 %.

Denne strenge reaktion fra det offentliges side, der anses for påkrævet for at hindre ulykker og en videre udbredelse af dette uvæsen, finder sted, uagtet at ulykkesantallet som en følge af beruselse ved rattet er relativt meget lille — kun få procent — i København kun ca. 1 % af samtlige uheld. De fleste har den opfattelse, at sådan må reaktionen nødvendigvis være, selvom det kan være nok så ubehageligt og skæbnesvangert for den enkelte at skulle miste førerbeviset. Det er måske en livsstilling, det drejer sig om, og som må opgives i samme øjeblik, kørekortet afleveres.

Men, når dette er sagt, må det vel også af de fleste erkendes, at det virker noget urimeligt, at man næsten helt lader være med at foretage sig noget over for de andre motorførere, der ved deres letsindige manøvrer forårsager måske 99 % af samtlige ulykker. Skal man prøve på at komme ulykkerne til livs, kan det ikke nytte, at man nøjes med at gøre noget radikalt ved de berusede. Opmærksomheden må nødvendigvis også rettes mod de øvrige ulykkesvoldere.

Der er for mig ingen tvivl om, at den kurs, domstolene nogle steder og i hvert fald i København, er ved at komme ind på, er den rigtige. Blev det mere almindeligt at inddrage kørekortet i tilfælde af hensynsløs eller letsindig manøvrering, ville det meget snart rygtes blandt de mere ufornuftige motorførere. Det ville sætte en bremse på lysten til udskejelser, og det ville igen sætte sig spor i form af en nedgang i ulykkernes antal.

ENGLAND HJEMFØRER FOR 15. GANG SEJREN
i det internationale seks dages løb

Puch-holdet fik kun 1 straffepoint. · Hollandsk Jawa-hold vandt sølv-vasen. S.M.S.K., Stockholm, vandt Club team prisen.

Endnu en gang lykkedes det for et engelsk hold motorsports-mænd at hjemføre sejrens pris i *det internationale seks dages trial.* Det var for 15. gang. Ialt er der afholdt 26 internationale seks dages trials. Uden at få et eneste straffepoint gennemførte de engelske motorcykleryttere det anstrengende og krævende ca. 2.000 km lange løb, der sluttelig inkluderede en times hastighedsrace på Monza-banen. Det blev en kneben sejr over det østrigske Puch-hold, som havde samlet sig 1 — siger og skriver eet — point.

Det tilfaldt *H. Rauh,* der med sin 250 ccm Puch kom 4 minutter for sent til kontrollen i Laveno. Hans protest om, at vejen var 2,5 km længere end udmålt i propositionerne blev ikke taget til følge.

Løbet grupperede sig omkring Varese. Efter englændernes mening var løbet ikke anstrengende nok. Det 6-dages løb, de selv arrangerede sidste år i Wales var betydelig mere anstrengende. Dengang gennemførte kun 81 af 213 startende, mens i år hele 146 af 220 startende fuldførte. Og deraf 85 til guldmedalje mod 38 i 1950.

At løbet — stadig efter englændernes mening — var for let, vil man også aflæse af den kendsgerning, at mens 58 maskiner under 250 ccm allerede måtte udgå den første dag i Wales og kun 9 kom igennem til hastighedsløbet bagefter og slet ingen opnåede guldmedalje, en enkelt sølv og tre bronce, så fuldførte af 123 letvægtere og ultra-letvægtere hele 72 og deraf 38 uden straffepoints, og 22 af dem vandt tilmed i en tid, der lå indenfor den 10 %'s ekstra grænse, der blev lagt på fabrikskørerne. Kun 38 af de 109 individuelle deltagere køre på store solo-maskiner.

Måske skyldes englændernes misfornøjelse tildels, at de endnu ikke selv er i stand til at stille letvægts-motorcykler op, der kan udkonkurrere de kontinentale. Dette har vist ret længe været englændernes »hovedpine«. Her er et område, hvor den store motorcykle-nation ikke kan følge med. Og det bliver sikkert svært at indhente det forsømte. Det sker ikke sådan lige på en studs.

I løbet deltog motorcykler fremstillet i syv forskellige lande. Englænderne lå i spidsen med 83 engelske maskiner, derefter Italien med 71 — iøvrigt næsten alle 125 ccm. — Tyskland var repræsenteret med 36 maskiner, lige fra 98 ccm NSV »Foxes« til 750 ccm Zündapp'er. Der var 16 czekiske to-taks maskiner, ni østrigske Puch'er, fire spanske Montesa'er og en enkelt svensk N.V. forsynet med en Sachs-motor.

Af de 146, der var tilbage ved løbets afslutning, var de 57 engelske, 36 italienske, 29 tyske, 12 czekiske, alle 9 østrigske, 2 spanske og 1 svensk. Man kan så selv sammenligne og gøre sig sine tanker.

Men lad det i denne forbindelse være sagt, at 125 ccm-klassen var den talrigeste, idet den blandt andet mønstrede 13 italienske fabriks-hold (hver med tre kørere) og DKW- og Puch-holdene.

Megen beundring vakte Puch'erne, der — med deres fine, solide og gennemtænkte konstruktion — formentlig var tungere og langsommere end de øvrige mærker i denne klasse. Ved løbets afslutning var de i så fin en form, at det så ud, som de straks kunne have

gennemført endnu et 6-dages løb — og stadig uden straffepoints!

I det — trods alt — meget krævende løb deltog også (hold Dem fast) to 60 ccm Ducati-motorcykler. Den ene gik ret tidligt ud, men den anden, med *Ugo Tamarozzi* i sadlen, der tryllede sin maskine igennem, fik ialt kun 14 straffepoints. Mon dette ikke var en af de fineste præstationer? Han skulle holde en gennemsnitsfart på 34-35 km i timen. I alle seks dage måtte han holde sig i sadlen 12 timer i træk — og det var ikke autostrada-kørsel! Iøvrigt hele tiden med en cigar plantet i munden. Det vakte også beundring, at NSU-holdet holdt sammen hele løbet igennem, undtagen om fredagen, da to af dem punkterede kort efter hinanden.



6-dages kørerne i de italienske bjerge. Forrest en Jawa fulgt af to Vespa.

Lambretta og Vespa — til start i kjole og hvidt.

Adskillige italienske fabriker fæstede for stor tillid til deres erfaringer fra væddeløb. Således stillede der et halvt dusin Lambretta'er op, rigget til, støjende og lugtende (de kørte på alkohol) som banemaskiner. Kun to stod løbet



igennem, og den ene, kørt af *Massimo Masserini*, en af Italiens mest erfarne og duelige seks-dages-kørere, tegnede sig for en guldmedalje.

11 Vespa-scooter var anmeldt. Føreren af den ene mødte til start i et aldeles ulasteligt kjole og hvidt-antræk, formentlig i publicity-øjemed, for han holdt op med at køre, før han var blevet tilsmudset af støv.

Af de resterende vandt fem guldmedalje efter fabrikskørernes målestok og fire andre almindelige guldmedaljer efter standard-beregningerne. Således er Vespa måske ikke langtfra at være en af de mest sukcesrige 6-dages motorcykler, skønt man — efter dens udseende at dømme — skulle tro, at det modsatte ville være tilfældet.

Hvilke motorcyklelande, der ikke var med.

Det kan undre, at Frankrig, som dog har en ret anselig motorcykleindustri, ikke var repræsenteret med en eneste fransk maskine — ja, end ikke med en fransk kører. Holland og Schweiz var ret fyldigt repræsenteret, men kørerne herfra anvendte engelske eller czekiske motorcykler, skønt begge lande råder over motorcyklefabriker. Mere mærkeligt er det næsten, at Belgien holder sig borte fra disse seks-dages løb, idet kørerne i dette land formentlig har større erfaringer og træning i lange trials og rallies end noget andet land, og Belgien har hele tre motorcyklefabriker, som bygger til dette formål velegnede maskiner.

Hvis ikke netop de politiske forhold forbød det, ville man sikkert kunne regne med stærke fabrikshold fra Czekoslovakiet — og ligeså fra Ungarn. Amerika har også en stor stab, trænet i talrige udholdenhedsløb. Men USA har blot ikke fundet vej ind i F.I.M. endnu.

Et DISA-hold i næste års 6-dages trial?

Og Danmark — ja, danske motorcyklister har jo ret flittigt i de senere år deltaget i de mere turistmæssigt prægede rallies. I de mere anstrengende trials har danske motorcyklister ingen træning og slet ikke praktiske erfaringer.

Alligevel skulle der sikkert være mulighed for at stille et eller to danske hold på benene, forudsat de allerede nu går ind i en målbevidst fysisk træning. Vi kunne navnlig tænke os, at der blev forberedt et dansk hold til næste 6-dages trial, der afholdes i England i oktober. Og den cykle, de skulle køre, burde være den nye danske DISA, med den nye motorkonstruktion. Den ville her få lejlighed til at blive gennemprøvet »i marken« på den mest overbevisende og eftertrykkelige måde — og et trænende dansk hold kunne indtil da afprøve de første modeller under træning herhjemme og i trials i Sverige. En indsats på dette område ville betyde en opmuntring for motorcyklesporten og kunne skabe passende interesse og propaganda omkring den nye danske motorcykle.

Det var et lille sidespring. Her kommer den endelige resultatliste fra dette års internationale seks-dages trial:

Resultaterne.

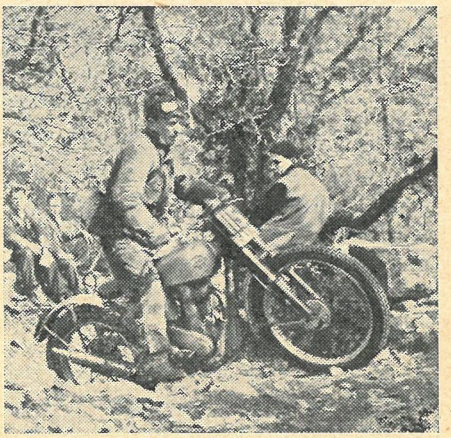
Det internationale trofæ vandtes af det engelske hold bestående af F. M. Rist (648 ccm BSA), B. H. M. Viney (498 ccm AJS), P. H. Alves (649 ccm Triumph), C. M. Ray (498 ccm Ariel) og W. J. Stoker (496 Royal Enfield). Dette hold, der repræsenterer et smukt udpluk af den engelske motorindustris populæreste mærker, havde altså 0 straffepoints. Nr. 2 Østrig 1 points og nr. 3 Italien 627 points.

Den internationale sølvvase: Nr. 1 Hollands Jawa-hold med 0 points, nr. 2 England med 0 points (Holland havde kunnet præstere betydelig større hastigheder ved den afsluttende hastighedsprøve end englænderne), nr. 3 atter et engelsk hold med 14 points, nr. 4 Italien med 79 points, nr. 5 Schweiz med 217 og nr. 6 endnu et schweizisk hold

med 324 points, nr. 7 Sverige med 339 points — og derefter kom endnu et hollandsk, et irsk og et italiensk hold med henholdsvis 400, 500 og 639 points.

Fabrikernes holdpræmie gik til Puchholdet. Derefter kom Matchless-holdet Royal-Enfield, Norton, Triumph, BSA og Vespa — ingen af disse havde straffepoints. Endelig tildeltes

klub-holdpræmierne: 1. S. M. K. S., Stockholm (Zalle, Ring og Nyström), som kun havde 1 straffepoint, derefter to engelske klubhold med hver 18 points, derefter A.M.C.A.s hold med 24 points, nr. 5 blev A.D.A.C. fra Hannover med 303 points, nr. 6 et hold fra Sunbeam-klubben i England med 400 points, nr. 7 en hollandsk klub fra Veenendal med 406 points — og derefter endnu et engelsk, et østrigsk og et spansk hold med henholdsvis 409, 646 og 776 points.



(Castrol — The Motor Cycle)
DET SKOTSKE 6-DAGES TRIAL
Over disse linier ser De den kendte engelske trialkører G. J. Draper i det skotske 6-dages trial, hvor han med sin 350 ccm B.S.A. fejrede en ny triumf. Draper er en af Englands allerbedste trial-kørere og har i disse specielle løb vundet gang på gang. Men han kan også køre andet end trials og har netop vist det på Isle of Man, hvor han efter fin kørsel blev nr. 3 i Clubman's junior T.T. Pudsigt nok kørte han i dette løb på Norton, medens den 18-årige B. Purslow, der blev vinder, kørte på B.S.A.



start i en fart

BP OLIE-KOMPAGNIET A/S

☆ UNIONEN ☆

VED K.D.A.K.s 50 ÅRS JUBILÆUM

I afvigte måned kunne KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB fejre sit 50 års jubilæum.

Danmarks Motor Union frembærer sin hyldest og sine hjertelige lykønskninger til K.D.A.K. på dagen. Vi beundrer K.D.A.K.s virke og vækst gennem årene og påskønner i høj grad det store og meget dygtige arbejde, der op igennem tiderne har været udført af K.D.A.K.s bestyrelse og daglige ledelse, et stort og målbevidst arbejde, der tager sigte på at skabe motorkørslen de bedst mulige forhold her i landet på alle tænkelige fronter og på at modarbejde en hos myndighederne aldrig slumrende tendens til at ville bremse motorkørslens frie udfoldelse og udvikling i Danmark gennem skatter, afgifter og importrestriktioner. Også for det internationale samkvem for motorkørslen har K.D.A.K. alle dage gjort et betydeligt og højst nyttigt arbejde.

Dette dygtige arbejde er måske ikke mindst blevet intensiveret under den nu siddende bestyrelse og med den nuværende daglige ledelse med generalsekretær K. J. Ibsen som øverste chef og administrerende direktør. Tiden og udviklingen og myndighedernes hele indstilling har ført med sig, at motorsagen mere end nogensinde har behov for et utrætteligt og altid vågent forsvar for sine livsinteresser. På en mønstergyldig måde har K.D.A.K. altid kæmpet denne kamp med vægt, humør og opfindsomhed.

Det arbejde, der fra K.D.A.K.s side er udført, er kommet os alle tilgode.

Vi takker K.D.A.K. herfor. D.M.U. har gennem årene — ikke mindst de senere år — haft et fortræffeligt samarbejde med K.D.A.K., hvor vi altid har mødt megen forståelse, velvilje og hjælpsomhed. Dette er igen i høj grad kommet vore mange medlemmer tilgode.

Samtidig med vor tak, udtaler vi vore ønsker for mange udbytterige år for K.D.A.K. med fortsat fremgang for klubben til gavn for vor fælles interesse: Motorsagen.

N. K. PEDERSEN,
præsident.

*

Sjællands Motor Union

Sjællands Motor Union afholder ordinært repræsentantskabsmøde *søndag den 18. november kl. 10* på hotel »Roar«, Algade 12, Roskilde.

Dagsorden i henhold til lovene.

Kun klubber, der har indbetalt kontingent for oktober kvartal, har adgang til mødet.

P. b. v.
Edgar Hansen.

Til orientering for klubberne kan det meddeles, at der er fastlagt 2 medlemsaftener i vinterhalvåret, der afholdes mandag den 3. december og tirsdag den 5. februar i »Karnappen«. Billetter fås hos klubformændene.

Vejen og Omegns Motorklub

har holdt generalforsamling d. 11. okt., hvor formanden, Tage Langkjær, aflagde beretning og kassereren, P. Jensen, fremlagde regnskabet, hvoraf fremgik, at klubben havde pådraget sig et slemt underskud ved arrangementet af motorløbet på skøjtebanen i udstillingstiden.

Ved valgene til bestyrelsen ønskede hverken formanden, kassereren eller sekretæren at fortsætte, og til disse poster nyvalgtes derfor Egon Christensen, Knud Kristensen og Gunnar Jørgensen.

Lørdag den 17. nov. kommer vi igen med vor store årlige fest. Vi begynder kl. 19 med et par snitter, og derefter går det slag i slag med præmieuddeling, dans og forskellige overraskelser, mød nu talrigt op. Naboklubberne indbydes også. Tilmeldelse senest d. 15. nov. til G. Pedersen, Vejen, tlf. 304 eller Fasteholdt Billund, tlf. 50. *G. Jørgensen.*

SPORTEN HJEMME

Fin indsats i Sport Motor Klubbens trial

Og så på en 32 år gammel Harley-Davidson.

S.M.K. København afholdt søndag d. 21. oktober trial fra Svogerslev kro. Der var udlagt 5 forskellige etaper, som krævede en del kørefærdighed af deltagerne. Der var to grusgrave, to markveje med stejle stigninger og en rundbane, som skulle have været dagens letteste.

Dog indtraf der et alvorligt uheld på denne, idet begynderen *Poul Hansen* styrtede så uheldigt, at han brækkede benet. To sidevognskøretøjer var også uheldige. Det blev en maskinskade for *John Lindberg*, der tog en tur op i hegnet og fik ekset sit forhjul. Men det tog ikke humøret fra *John* og sidevognsmakkeren *Thorvald;* de bar cyklen 2½ bane-omgang for at få deres placering (så jeg tror nok Thorvald var skæv i ryggen dagen derpå — »skæve Thorvald«). Tiden var 32 minutter. Ved opløbet blev de modtaget af tilskuerne med hurra, håndklap og 2 kolde pilsnere. Hvilket i høj grad var fortjent.

Svend Mortensen var så uheldig, at den ene cylinder gik i stå i et sving, så han slog en kolbøtte, hvorved hans sidevognsmand kom ind under sidevognen. De gennemførte dog løbet i et roligt tempo, og derefter tog sidevognsmanden en tur på hospitalet for at blive undersøgt.

Der var tilmeldt 54 deltagere, hvoraf 47 startede. Løbet begyndte kl. 8.30 og var færdigt kl. 15.30.

Klubben takker gennem bladet samtlige kørere og kammerater, som har været os behjælpelig med vort arrangement.

Resultatlisten:

Begynderklassen.

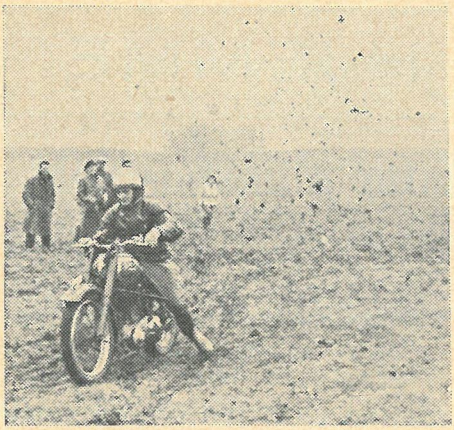
1. Poul J. P. Hansen, S.M.K.K., Triumph .. 470 p.
2. Poul Jensen, S.M.K.K., Ariel ..... 410 »
3. Crone Jørgensen, S.M.K.K., Velocette .... 360 »
4. Jørgen Andersen, F.A.M., Norton ..... 345 »
5. L. W. Holm, S.M.K.K., Norton ..... 300 »
6. Poul Knudsen, Lyngby, Triumph ..... 275 »
7. Søren Gandrup, S.M.K.K., Panther ..... 265 »

Junior solo.

1. Franz Christiansen, S.M.K.K., Triumph .. 445 p. (Tid: 7,12,—)
2. Anker Pedersen, Star, Norton ..... 445 » (Tid: 7,12,6)
3. Lynegaard, Køge, Triumph ..... 420 »
4. Boris Rasbro, G.O.M.K., B.S.A. ..... 410 »



John Lindberg har fået forhjulet ekset ved at køre op i hegnet. Nederst ses, hvordan han og makkeren måtte slæbe køretøjet 2½ baneomgang.



Baghjulene fik lov at rotere i Sports Motor Klubbens trial.

Senior solo.
1. Poul Egon Hansen, S.M.K.K., Ariel ..... 480 p.
2. Jørgen Lykke, B.S.A., Ariel ..... 470 »

Letvægtsklassen.
1. Gudmann Petersen, F.A.M., Excelsior .. 485 p.
2. Otto Bock, S.M.K.K., Puck ..... 460 »
3. Leif Beck, S.M.K.K., Motorbecam ..... 410 »

Senior sidevogn.
1. Egon Walther, S.M.K.K., Triumph ..... 470 p.
2. John Lindberg, S.M.K.K., Ariel ..... 460 »

Junior sidevogn.
Svend Mortensen, F.A.M., Zündapp ..... 490 p.

En velfortjent ekstrapræmie.

Børge Hansen, begynder solo, som var kørende på H.D., årgang 1919, opnåede 205 p. Han imponerede ved sin kørsel med håndgear og fodkobling, så D.M.U.s delegerede skænkede en præmie.

— — —

NB. 1 nyrebælte, 1 motorkasket, 1 mappe og 1 knæpude er glemt på kroen. Kan afhentes hos bestyrelsen.

S.W. Taga 6139 v.

Ny banerekord af 18-aarig svensker på gentofte

Vel-matchede oktober-løb.

8000 mennesker samledes om slaggebanen i Gentofte søndag den 7. oktober. De fik spændende og velmatchede løb at se og i tilgift en ny banerekord sat af den lovende, kun 18-årige, svenske rytter *Ove Bodin*. Det var en dag med fin sport og med en udmærket forståelse for det afvekslende. Det gav sig også udtryk i passende deltagelse af yngre ryttere, som fik lejlighed til at prøve kræfter med de ældre og erfarne. *Orla Knudsen* og *Leif Hirsborg* lagde fin kørsel for dagen. Og i sportsklassen gjorde både *Børge Mørch, Robert Rasmussen* og *Wagner Larsen* sig smukt bemærket.

De svensk-norske deltagere, de to 18-årige *Reidar Christoffersen* og *Ove Bodin* samt *Sven Skoglund* viste ekspert-kørsel af høj kvalitet.

Navnlig imponerede *Ove Bodin*. Hans stil var dristig, og han tog kegler ved sin drabelige midterbaneteknik. Bifaldet bragede løs, da han på overbevisende måde havde reduceret den gamle banerekord på 1,27,3 til 1,26,6. I den afsluttende match svigtede hans motor, så han kun nåede at placere sig på 2.-pladsen, men da havde hans kørsel allerede været sådan, at han kunne tage sin meget store del af det voldsomme bifald til indtægt.

I dagens allersidste heat, et handicap, indtraf et styrt. *Arne Christensen* væltede i et sving og måtte køres på hospitalet med en lettere hjernerystelse.

Løbene afvikledes med prisværdig præcision hvilket også er nødvendigt så langt henne på sæsonen.

Iøvrigt blev der i de forskellige løb opnået følgende resultater:

Indledende ekspert-match, 1. heat: Sven Skoglund 1,28,7. 2. Leiv Samsing 1,30. 3. Leif Hirsborg 1,30,3.

2. heat: Kiehn Berthelsen 1,30,1. 2 Reidar Christoffersen 1,30,8. 3. Uno Jensen 1,33,6.

3. heat: Ove Bodin 1,29,8. 2. Orla Knudsen 1,30,3. 3. Morian Hansen 1,31,5.

Ekspertmach A (tre heat): Sven Skoglund (7 point). 2. Orla Knudsen (4). 3. Leiv Samsing (4). 4. Kiehn Berthelsen (3).

Ekspertmatch B (tre heat): Ove Bodin (8). 2. Leif Hirsborg (7). 3. Reidar Christoffersen (5).

Ekspertmatch C (tre heat): Jørgen Petersen (6). 2. Aage Andersen (5). 3. Uno Jensen (4).

Standardløb for sportsmaskiner (350 ccm), tre heat: Vagner Larsen (9). 2. Arne Christensen (8). 3. Axel Jensen (6). 4. Ib Nielsen (6).

Standardløb for sportsmaskiner (500 ccm), tre heat: Børge Mørch (9). 2. Robert Rasmussen (6). 3. Johs. Mygind (2).

Handicapløb: Rob. Rasmussen (135), 1,46,9. 2. Alfr. Larsen (110) 1,47,6. 3. Johs. Mygind (120) 1,48,3.

ATTER AFTENLØB I DANMARK

Motorklubbernes banefonds to vellykkede løb på Østerbro stadion.

Under stor publikumstilstrømning og med spændende løb arrangerede motorklubbernes banefond den 18. og 25. oktober spændende aftenløb på Østerbro stadion. 10-12.000 mennesker mødte op hver aften, og der var ganske åbenlyst en glimrende stemning til stede. Den betagende atmosfære, der herskede over hele sceneriet med de fascinerende race, tiltalte publikum — og det er et spørgsmål, om det ikke vil kunne betale sig med en centralt beliggende bane i København med nogenlunde permanente løbsarrangementer i sæsonen. Lys- og højttaleranlægget var udmærket.

I det allerførste heat den første dag fik *Orla Knudsen* noteret denne dags hurtigste tid med 1,22,7 i en match med Kiehn Berthelsen, Kumla Fransson og Evert Hägg. *Kiehn B.* rehabiliterede sig dog og vandt — ved blot at være et par meter foran Orla Knudsen i mål i 3. heat i ekspert A-klassen med 8 points foran Orla Knudsens 7. Thorleif Andreasen nåede ned på 1,23 som vindertid i 2. heat. I 1. heat i ekspertmatch B gennemførte kun een rytter, nemlig nordmanden *Lars Thaung* — de øvrige tre måtte udgå, Jørgen Petersen efter et styrt. Nordmanden vandt sammenlagt med Hirsborg — med hvem han havde kørt dødt løb i 1. heat — på 2. pladsen. Nordmanden tegnede sig ligeledes for sejren i et røverheat. I en ekstramatch var Orla Knudsen først fra start, og Kiehn Berthelsen nåede ikke at indhente ham.

Standardløbet vandtes efter fin kørsel af Børge Mørch, hvis blå BSA gik fint. Robert Rasmussen var ham dog en hård konkurrent.

For at undgå at påkøre Kumla Fransson måtte Thorleif Andreasen gå i hegnet. Han kunne ikke senere starte, men fik konduitepræmie.

Det sidste aftenløb — to nye banerekorder.

I det sidste aftenløbs allerførste heat blev Orla Knudsens rekord straks betydeligt forbedret af *Leif Basse Hveem,* der reducerede tiden for de fire omgange med fast start fra 1,22,7 til *1,21,5.* Olle Segerström havde som nr. 2 tiden 1,23.—. I 2. heat kørte *Bill Kitchen* på Orla Knudsens gamle rekordtid, 1,22,7. Ove Bodin, der aftenen igennem var flink til at komme først fra start, var flere gange ude for, at hans motor satte ud allerede før 1. sving. I 3. heat gik Roy Craighead straks indenom ham og vandt i tiden 1,26,2.

I *ekspert-match A* var Basse Hveem



— selvfølgelig — suveræn. Hans tider i de tre afdelinger var 1,21,5 — 1,22,2 og 1,23,6. Bill Kitchen kom ind som nr. 2-3-2, Olle Segerström som nr. 3-2-3 og Orla Knudsen hver gang som nr. 4.

I *ekspert-match B* lykkedes det Kiehn *Berthelsen* 1½ omgang før mål at passere Henry Andersen. Kiehn vandt sammenlagt ved at blive nr. 1-1-2 i tiderne 1,24,8, 1,25,5, 1,27. Henry Andersen blev 2-3-1, Roy Craighead 3-2-3 og Uno Jensen hver gang nr. 4.

I *ekspert-match C*, der kørtes i to afdelinger, blev *Ove Bodin*, Sverige, vinder med to 1.-pladser i 1,26,— og 1,27,6. Leif Hirsborg, der i 1. heat kun var 1/10 sekund efter Bodin, måtte i det allersidste sving i 2. heat gå i hegnet i sin drabelige kamp for at passere Bodin for at undgå at køre ind i ham. Nu blev Aage Andersen nr. 2 med en 2. og en 4. plads.

I *røver-heatet* blev placering og tider: *Ove Bodin* 1,28,3, Aage Andersen 1,29,5 og Leif Hirsborg 1,30,2.

Standardløbet for sportsmaskiner, der kørtes i 3 heats om en af *Joseph Koch* udsat pokal, viste meget fin og hurtig kørsel. Vinder blev Børge Mørch (1-2-1) med tiderne 1,31,3, 1,31,5, 1,31,1. I 2. heat blev han altså kun nr. 2, for her kørte *Knud Nielsen* så hårdt, at han satte *ny rekord* i denne klasse i tiden 1,30,4. Børge Mørchs gamle rekord var på 1,31,2 — og den var han altså selv under i 3. heat. Dette 2. heat var en af aftenens måske mest spændende fartdueller mellem Knud Nielsen og Børge Mørch, navnlig sidste omgang, hvor ingen ville give sig. Robert Rasmussen kunne ikke følge med — han havde sin cykel tunet til trial. Han måtte iøvrigt gå i hegnet i sidste omgang.

En *ekstra-match* helt udenfor programmet mellem *Kiehn Berthelsen* og *Bill Kitchen* blev et nervepirrende opgør, hvor rytterne hele tiden lå side om side — og da også kørte dødt løb i tiden 1,26. Publikum forlangte omkørsel, og det gik de med til. De tre omgange med flyvende start blev faktisk også dødt løb, men Kiehn Berthelsen fik dog tilkendt sejren. Publikum ville have endnu en omkamp — og da det ikke gik, ville de have en match mellem *Knud* (Nielsen) og *Børge* (Mørch) — men da var de allerede på vej mod Jylland.

Frederiksberg Motor Klubs efterårstrial

F.M.K.s nye sportsudvalg havde i lighed med deres forgængere valgt Tikøb kro til hovedkontrol til klubbens årlige trial, som afholdtes søndag den 30. september, og alle etaper lå i umiddelbar nærhed af kroen. Etaperne 1, 2 og 3 lå henholdsvis på Sanderød grd. ved Bistrup, en meget langt markvej med stærk stigning og fald og sving.

Etape 2 var en grusgrav ved Havreholm, hvor kørerne kom ud for lidt af hvert, der var løst grus til op over bundkarret, der var skrappe hårnålesving og en meget stærk stigning, hvor både maskine og mand måtte tage fat.

Etape 3 lå på Hellebjerg grd.s jord tæt ved Villingerød, det var en ret hurtig etape på sine steder, men det gjaldt for kørerne om at være vågne. Thi umiddelbart efter starten skulle de over en bro, hvorefter der kørtes på kanten af en å, ud i en eng, så op over en grusbakke og over en anden, men meget mindre bro ud til rundkørslen og samme vej tilbage.

Etape 4, 5 og 6 lå alle på Kollekilde grd. lidt nord for Esrum. Etape 4 var et stykke engjord, hvor banen var lagt som et skævt ottetal; nogle steder kunne der godt køres ret hurtigt, men så lige med et gik det over en lang række dromedarpukler, hvor det gjaldt om at have tungen lige i munden, for der var ikke mere plads, end at en sidevogn lige kunne passere og til siderne var der vand. Der var en enkelt solokører, som forsøgte at gøre etapen lidt kortere, men det skulle han ikke have gjort, for plump, var han på hovedet nede i vandet og havde nær druknet sin cykel.

Etape 5 var en trekantet rundbane, som skulle køres 2 omgange. Denne etape bød ikke på megen dramatik.

Men etape 6, som lå lige ved siden af, bød på en hel del mere. Det var en

mose, og et sted ude på etapen skulle kørerne over et vandløb uden bro, og der var flere sving, hvor kørerne i den bløde og våde tørvejord måtte holde godt fast.

Alt i alt gik det godt. Der skete kun et par mindre uheld, På etape 6 havde en solokører alt for meget fart på i afløbet, så han glemte at dreje maskinen til venstre og kørte lige ud, men til alt held for ham stod der en tørvemaskine, som standsede den vilde jagt — ellers var han havnet ude i mosen hos fiskene. På etape 1 skete der også et styrt, som så meget slemt ud i første omgang. Det var sidevognskøreren John Lindberg, som slog kolbøtter med sin maskine og blev kørt på hospitalet med ambulancen. Men en times tid efter kom han igen og fortsatte. Det er vist nok det, man kalder for den rette sportsånd. Hatten af for John Lindberg. Desværre havde det ikke regnet de sidste 10 dage, så etaperne var blevet lidt for tørre og hurtige.

Resultatet af løbet kom til at se således ud:

Solo senior.

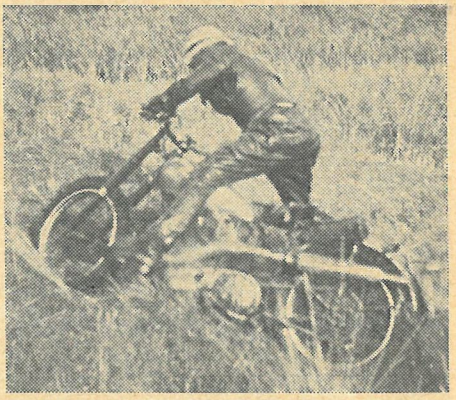
1. Poul Egon Hansen, S.M.K.K. ..... 600 p.
2. Lion Hansen, S.O.M.K. ..... 520 »
3. Jørgen Lykke, B.S.A. ..... 505 »

Solo junior.

1. Villy Andersen, S.M.K.K. ..... 565 p.
2. Aage Christoffersen, K.S.M. ..... 540 »
3. Anker Petersen, M.K. Star ..... 500 »

Solo begynder.

1. Bent Christiansen, K.S.M.K. ..... 540 p.



En vandgang på etape 4 i Frederiksberg Motor Klubs trial.

2. B. Rasbro, G.O.M.K. ..... 520 »
3. Paul Hansen, S.M.K.K. ..... 510 »

Letvægt.

1. Jørgen Paaske, Fyns M.S. ..... 565 p.
2. Svend Nielsen, Odin ..... 540 »
3. Gudmund Petersen, F.A.M. ..... 525 »

Sidevogn senior.

1. Egon Walther, S.M.K.K. ..... 570 p.
2. John Lindberg, S.M.K.K. ..... 530 »
3. Bruno Jensen, G.O.M.K. ..... 525 »

Sportsudvalget vil gerne have lov til at sige tak til alle kontroller og officials; uden deres hjælp kan det jo ikke lade sig gøre at gennemføre sådan et løb, ligeledes vil vi også sige kørerne tak for den hurtighed, hvormed de afviklede alle etaper.

P. b. v.
Egon Klingberg Jensen.

Gentofte hentede sejr i Gladsaxe

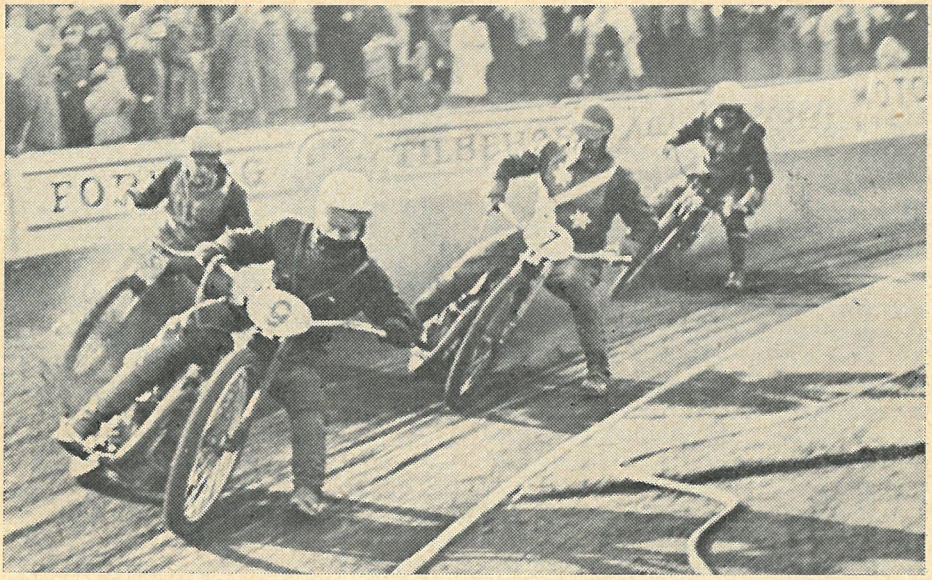
— og Morian Hansen tog slæbeskoen af for stedse.

Ca. 7.000 mennesker var mødt op for at overvære Gladsaxe-Gentofte-dysten på Gladsaxe speedway den 14. oktober.

Der blev kørt en række spændende løb, og dagen vil vel særligt huskes, fordi Leif Hirsborg her fik sit gennembrud som special-kører. Men navnlig vil dagen blive husket af alle de tilstedeværende, fordi Henning »Morian« Hansen på denne dag trådte hen til mikrofonen og gav meddelelse om, at det var hans *sidste* løb, der var kørt i dag.

Publikum reagerede med voldsomme protestråb ved at høre om Morian Hansens beslutning. Han er endnu for populær til at publikum vil give slip på ham. Morian Hansen har sikkert nøje overvejet sit skridt. Han har med flid bestræbt sig på at yde sit bedste i denne sæson — og efter evne holdt sine cykler i god stand. Han må efter de erfaringer, han har gjort i den forløbne sæson være kommet til det resultat, at der er for lidt at hente i sporten.

Måske står han fast på sin beslutning. I 23 år har han under alle himmelstrøg kørt slaggeløb — og kørt godt — og der er næppe tvivl om, at han har



9 Jørgen Petersen, 5 Leif Hirsborg, 7 Roy Craighead og bagest Eivind Petersen.

ført en dejlig og spændende tilværelse med mange og afvekslende oplevelser. Han er en af det 20. århundredes landsknægte-typer, der har søgt eventyret overalt, hvor det var at finde på kloden — og han er blevet populær og folkekær. Mere end nogen anden enkeltperson har han med sin kørsel og sin optræden på slaggebanerne her i landet været med til at skabe interesse omkring denne sport.

Men det er jo også muligt, at han vil være at finde til næste sæson — og til næste igen, så han kan nå at tage sit 25 års jubilæum med. Man kunne unde ham, at han fik en lidt mere festlig afgang — måske ligefrem et benefice-løb — således at det sidste billede, man erindrer sig af den populære slaggehelt ikke skal være dette billede vi her bringer: Morian, der efter det sidste løb — med slæbeskoen i hånden — sjokker tilbage til ryttergården efter sit farvel i mikrofonen.

Nimbus

Aut. Forhandlere for Stor-København

ACAP A/S
Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.
Vermlandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,
Gl. Jernbanevej 18, Lyngby · Lyngby 2216

Arne Fog,
Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,
Frederiksberg Bredegade 17, F.
Tlf. Goth. 6538

Dagens sportslige begivenheder.

Dagens hovedløb var holdmatchen mellem Gentofte og Gladsakse under ledelse af de to engelske eksperter *Bill Kitchen* og *Roy Craighead*. Det blev til en overbevisende sejr for Gentofte-holdet ikke mindst takket være *Orla Knudsen*, der havde gashåndtaget i bund

fra start til mål og var urørlig. Han opnåede allerede i et af de indledende heat dagens bedste tid 1,17,6, der kun lå $^{2}/_{10}$ under banerekorden.

Leif Hirsborg, ret ny i ekspertklassen, overraskede ved i 6. heat at køre fra den drevne englænder Roy Craighead. Hirsborg havde taget føringen fra starten og holdt føringen over de fire omgange, medens folk jublede på tilskuerpladserne. Englænderen forsøgte i et senere heat at rehabilitere sig, men lige før mål tabte han benzintanken, og Hirsborg smuttede forbi ham.

Kiehn Berthelsen, der kørte på Gladsakse-holdet, gjorde sig betydelige anstrengelser for at rette stillingen mellem de to hold op. Det lykkedes ham bl. a. i 9. heat i en forrygende match med Bill Kitchen at sejre i den fine tid af 1,19,8 med englænderen lige i baghjulet. Gentofte sejrede med 41 point mod 34 til Gladsakse.

Jørgen Petersen kom ud for et alvorligt styrt. Han havde i 11. heat bidt sig fast i Bill Kitchens baghjul. Flere gange forsøgte han at komme klar af englænderen, og da de to røg over målstregen med kun ringbreddes forskel, havde danskeren så meget fart på, at han ved svinget fløj lige mod hegnet. Maskinen rev flere meter hegn ned. Jørgen Petersen selv slap uskadt.

Et andet styrt ramte junior-køreren *John Havnbo*, der havde ført løbets fire omgange. Lige før mål var han så tæt på hegnet, at maskinens styr greb fat, og køreren blev hvirvlet op i luften i en dobbelt saltomortale foran tilskuerne. Det så farligt ud, men Havnbo var heller ikke kommet noget til.

Resultaterne blev:

Juniorløb: 1. Frede Larsen, Norton, 1,36,2, 2. Willy Andersen, Ariel, 1,39. — Juniorløb: 1. Anker Pedersen, Ariel, 1,38,8, 2. Ove Madsen, Triumph, 1,46. — Handicap: 1. Aage Andersen, 2. Leif Hirsborg. — Ermax crack race: 1. Bill Kitchen, 9 point, 2. Roy Craighead, 6 point, 3. Kiehn Berthelsen 4 point. I en udfordringsmatch mellem Kiehn Berthelsen og Orla Knudsen brændte Orla Knudsen sin maskine sammen, og Kiehn Berthelsen fik derfor ikke den dyst, der var lagt op til sæsonen igennem.

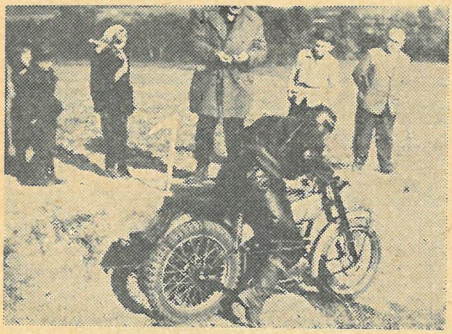


Morian Hansen har sagt farvel og forlader med slæbeskoen i hånden banen.

Frederiksborg Amts Motorklubs efterårstrial

Søndag den 14. oktober kørte Frederiksborg Amts Motor Klub sit årlige trial i terræn'et omkring — og med hovedkontor på — Sandkroen ved Frederiksværk. Der var 56 deltagere fra Fyn og Sjælland. 2 etaper var beliggende i Ramløse, hvoraf den ene i særdeleshed bød på den fornødne afveksling. Resten af de ialt 5 etaper var placeret på markveje og græsmarker ved vejen til Vinderød og afsluttedes med moto cross banen samme sted. Den skulle køres to omgange højre om.

Løbet var begunstiget med det mest



Triumph-kører i F.A.M.s trial den 14. oktober.

strålende efterårsvejr og et stort publikum fulgte slagets gang lige fra morgenstunden. Der vistes udmærket kørsel og store hastigheder. Man kunne fristes til at mene, at det var for let og helt uden strabadser at køre et trial i så tørt et føre. Arrangementet var godt og løbet fuldt afviklet til kl. 14.

Senior solo.

1.	Ejvind Hansen, Fyns M.S.	430 p.
2.	Jørgen Påske, Fyns M.S.	435 »
3.	Poul Egon Hansen, S.M.K.K.	420 »

Senior sidevogn.

1.	Egon Walther, S.M.K.K.	470 p.
2.	Leo Petersen, G.O.M.K.	470 »
3.	John Lindberg	435 »

Junior solo.

1.	Henning Jensen, F.A.M.	450 p.
2.	Bent Christiansen, Køge	440 »
3.	Henning Jensen, Annisse	430 »

Junior sidevogn.

1.	Svend Mortensen, Helsinge, F.A.M.	490 p.
2.	Kai Ferdinand, Frederikssund	445 »
3.	Anker Hansen, Frederikssund	440 »

Solo letvægter.

1.	J. Gudmann Petersen, F.A.M.	450 p.
2.	Helge Hansen, F.M.S.	445 »
3.	Svend Aage Nielsen, Sundby	425 »

Solo begyndere.

1.	Jacob Lynegård, Køge	480 p.
2.	Jørgen Andersen, F.A.M.	445 »
3.	Boris Rasbro, G.O.M.K.	440 »
4.	Jens P. Sørensen, F.A.M.	425 »

MOTORRODEO I HILLERØD

Halsbrækkende og spændingsfyldt kørsel med store krav til mænd og materiel. - Betydeligt overskud til Frederiksborg-hallen.

Søndag den 23. sept. havde Frederiksborg Amts Motorklub påtaget sig at iscenesætte et motorrodeo for derigennem at yde sit bidrag til fonden til skabelsen af en Frederiksborg-hal. Mange tusinde mennesker var mødt op.

Det sang og knagede i såvel mænd som maskiner, når de tog jorden efter flyveture gennem luften. Men fængslende blev det. Motorcyklisternes afdelinger var mere imponerende og hurtigere end bilernes. Især var de store vogne handicappet på den trange bane og dens forhindringer. Man kunne godt have klaret sig med motorcyklerne og de små sportsvogne. Vejret var det bedst tænkelige.

Formanden for motorklubben *H. Damkjær Petersen,* holdt velkomsttalen, hvorefter borgmester Rich. Børgesen erklærede stævnet for åbnet, idet han udtalte sin anerkendelse af det initiativ, som var lagt for dagen hos de mennesker, der ville gøre en alvorlig indsats for at skaffe midler til Frederiksborg-hallens rejsning.

Motorcyklisterne lagde for og pressede deres maskiner i forrygende fart gennem banen, der bød på forhindringer både for maskiner og mennesker.

Efter motorcyklerne fulgte små vogne, hvor MG'erne klarede sig bedst, og i klassen for store vogne var også smuttet en MG ind, som kørtes af Louis Schnackenburg, København. Den havde iøvrigt dagens hurtigste tid i vognklasserne og vandt overlegent foran de større vogne, som var handicappet i de »garager«, hvor der skulle vendes.

Løbene blev kørt i to afdelinger, og for motorcyklernes vedkommende var Arne Lohmann Jørgensen, Hillerød, på Nimbus hurtigst i begge afdelinger. Nr. 2 og 3 blev efter omkørsel Henry Jensen, Hillerød, på Triumph og Henning Jensen, Annisse, på Nimbus.

Klassen for små vogne blev vundet af Frede Lillelund, MG, og som nævnt kom en MG-kører ind på førstepladsen for store vogne. Her blev Kaj Østergaard, Ford, nr. 2.

Et flot punktum.

Til afslutning viste to drenge i 5-6 års alderen deres duelighed på små motorcykler med sidevogn, og Joseph Koch præsterede elegant akrobatik på sin Nimbus, ligesom han uden at blinke racede gennem en stor glasrude og et par bræddevægge.

Det viser sig, at der bliver et ganske smukt overskud til Frederiksborghallen. Billetindtægten var ca. 9000 kr., men hertil kommer penge fra programmer, salg af øl, pølser og is, således at indtægten har været mindst 10.000 kr., mens de samlede udgifter ligger på ca. 1500 kr.

Eftertrykkelig rekordforbedring i Holbæk

Split Watermans Gennemsnitsfart: 92,22 km./t.

Holbæk og Omegns Motorklub sluttede sæsonen på den smukkest tænkelige måde, sådan som man kunne vente det efter den fine kurs, klubben sæsonen igennem havde fulgt, og som — sagt med få ord — er gået ud på at give publikum det bedst tænkelige.

Publikum har da også besvaret disse klubbens bestræbelser med at møde fremtil H.O.M.s arrangementer i stedse stigende antal.

Til løbet den 30. september havde man således sikret sig *Split Waterman*, England, der var lige ved at erobre verdensmesterskabet i speedway og *Bruce Abernathey*, New Zealand, der også var meget hurtig i vendingen.

Man startede med et rekordforsøg af *Split Waterman*. Oliver Hart sad inde med rekorden med flyvende start i tiden 1,16,9 (stående start-rekorden, som *Dan Forsberg* sidder inde med, er på 1,16,6 — altså hurtigere).

I pæn, rolig, men fartoverbevisende stil gled Waterman banen de fire omgange rundt i den tid, som MOTORBLADET ved sæsonens begyndelse anså for opnåelig: 1,15, — det svarer til en gennemsnitshastighed af 92,22 km i timen. *Bruce Abernathey* var i sit rekordforsøg 1 sekund under banens hidtil hurtigste tid og blev noteret for 1,15,6.

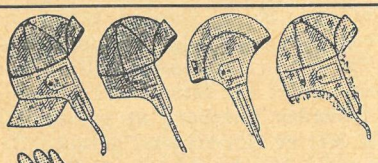
De to fine ryttere blev stærkt hyldet for deres fine kørsel.

Henry Andersen suveræn i Holbæk-løbet.

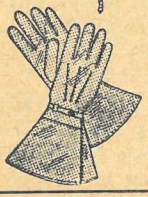
Holbækløbet blev kørt i tre indledende heats. I *det første* vandt nordmanden *Henry Andersen* i tiden 1,17,8 en halv omgang foran Erhard Fisker (1,23,2) og Erik Wincentz (1,25,6) og i *2. heat* var *Bruce Abernathey* en kvart omgang foran Leif Hirsborg, der havde en fin dag. Deres tider var henholdsvis 1,19,4 og 1,22,3. Aage Andersen var lige i hælene på Hirsborg (1,22,6) og Falle Jensen fik noteret 1,25,—.

I 3. heat gjorde Kiehn Berthelsen de ihærdigste anstrengelser for at følge med *Split Waterman*, som fik noteret tiden 1,19,4, mens K.B. lå på 1,20,3 og Leif Bech på 1,24,1. Kurt Henriksen sprængte krumtaphuset.

I slutheatet fik man en spændende kamp at se mellem de fire bedste. Overraskende nok førte *Henry Andersen* fra



Stort udvalg i motorhandsker, luffer, huer, hjelme, briller, køretæpper o. s. v.



Ridebenklæder, berømt for snit og pasform, med lynlåse ..... fra kr. 46.55
Læderveste med stof og varmt pelsfoer ..... fra kr. 148.00
Oilskindsfrakker, sorte, flere modeller, enkelte og med foer ..... fra kr. 37.55
Gummifrakker, sorte, flere modeller, velegnede til motorkørsel.

Varerne sendes overalt pr. opkrævning.

MOTOR DRESS
Blaagaardsgade 24 - Telefon Nora 2536

start til mål og fik tiden 1,17,4, mens Kiehn Berthelsen hele tiden lå på 2.-pladsen og fik noteret 1,19. Split Waterman lå på sidste-pladsen i 1. omgang, men byttede så plads resten af løbet med Abernathey. Deres tider var henholdsvis 1,19,3 og 1,20,5. Af tiderne vil man kunne læse, at det var et fint løb.

Den fine sportsklasse.

Sportsløbet bød på spændende matcher og fine tider. I *1. heat* lagde *Johs. Mygind* sig straks i spidsen jaget af den lokale Norton Hansen. De fik noteret henholdsvis 1,29,2 og 1,30,9; et godt stykke bagefter kom Svend Smidt (1,42,5), der på sidste omgang tog Svend Nielsen (1,42,8).

I *2. heat* var *Johs. Mygind* endnu hurtigere og brugte 1,28,8. Han blev dog diskvalificeret for at køre for snært ind foran *Norton Hansen*. Det var synd for ham, for der var naturligvis tale om en ubevidst fejl fra hans side, hvad der også straks blev meddelt i forbindelse med kendelsen; men naturligvis skal der være orden i tingene. Så vandt *Norton Hansen* da i tiden 1,30,6 efterfulgt af Svend Nielsen (1,33,4) med *Svend Smidt* næsten en halv omgang bagefter (1,44,—).

I *3. heat* kæmpede *Norton Hansen* for at holde sin smukke pointsføring. Han førte de tre første omgange foran Johs. Mygind, der dog havde lidt tilovers til sidste omgang. Så han gled forbi og vandt med $^2/_{10}$ sek. Tiderne blev: Mygind 1,30,6, Norton Hansen 1,30,8, Nielsen 1,35,7 og Smidt 1,44.—. *Norton Hansen* vandt således med ialt 7 points med Mygind på 2. pladsen med 6 points. Nielsen havde 3 og Smidt 2 points.

Et *udskilningsløb* bød på et overmåde spændende race med uhyre jævnbyrdig kørsel. Falle Jensen måtte udgå med motorstop. Tilbage blev *Leif Bech, Kaj Larsen* og *Erik Wincentz*, der fik noteret henholdsvis 1,23,4, 1,24,— og 1,24,4 ... så det var et close race.

I pausen skulle Johs. Mygind forsøge at sætte ny rekord i standardklassen. Desværre væltede han i 1. sving i sidste omgang, så Robert Rasmussens rekord på 1,25.— holder stadig.

Ekspertmatchen — et halsbrækkende uheld.

I *ekspertmatch A* 1. afdeling indtraf det beklagelige uheld, at Split Watermans cykel gjorde knuder på den kedelige måde, at han, der var kommet så langt bagefter i starten, at hans forhjul ramte en forankørendes baghjul, da han mistede herredømmet over cyklen, så den— trods alle anstrengelser — gik i hegnet, der blev revet ned på en større strækning. Det så kedeligt ud og det satte samtidig en bom for den sympatiske kørers fortsatte kørsel denne dag. Han havde fået en lettere hjernerystelse. Tilbage var der så tre eksperter, der kørte tre forrygende heats, i hvilke Henry Andersen hver gang var sikker vinder med Abernathey på 2. pladsen, undtagen i sidste heat, hvor Abernathey blev $^1/_2$ omgang bagefter de øvrige to.

Tiderne og pointsstillingen for de tre heats blev:

1	Henry Andersen	1,18,4—1,18,5—1,19,3	9 points
2	Bruce Abernathey	1,19,8—1,19,3—1,27,2	5 »
3	Kiehn Berthelsen	1,21,4—1,21,4—1,20,8	4 »

Leif Hirsborgs flotte kørsel.

I *ekspertmatch B* oplevede tilskuerne også spændende øjeblikke.

Her stillede Leif'erne Bech og Hirsborg, Aage Andersen og Erhardt Fisker op. Sidstnævntes cykel faldt helt fra hinanden, da den skulle springe frem i starten, så han kom ikke med. Der udspandt sig en spændende kamp mellem Aage Andersen og Hirsborg, der vandtes af sidstnævnte. Tiderne blev henholdsvis: 1,21,5 og 1,22,6; Bech 1,26,7.

I *2. heat* gentog Hirsborg sin flotte kørsel og lå ret suverænt i spidsen hele løbet. Tiden blev 1,23.—, Erhardt Fisker 1,24,6, Leif Bech 1,25,7 og Aage Andersen 1,26,—. Også i sidste heat sikrede Hirsborg sig 1.-pladsen, men her var der en hård kamp mellem de tre første, og det var først i sidste omgang, det lykkedes Hirsborg at passere Leif Bech. Her er tiderne med points-tallet i parentes: Hirsborg 1,24,2 (9), Leif Bech 1,24,7 (4), Erhardt Fisker 1,25,2 (3) og Aage Andersen 1,26,— (2).

Et *blandet handicap* bød på megen spænding. Det vandtes af *Johs. Mygind*, hvis tider i det indledende og slut-heatet var henholdsvis 1,34 og 1,34,6 med 80

meter tillæg. I 2. heat kørte Falle Jensen som en desperat og nåede også at rende ind i Myginds baghjul i sidste omgang. Han blev nr. 2 3/10 efter Mygind. Heldigvis udgik han i slutheatet, inden han anrettede ulykker.

Dagens match udkæmpedes mellem *Henry Andersen* og *Bruce Abernathey*, der kørte på Kiehn Berthelsens cykel. Det blev et helt igennem »close race«, og begge ryttere fik for de fire omgange med flyvende start noteret 1,18,9.

Om aftenen var der motorbal i »Strandparken«.

Årets sidste speedway på Odense stadion

Enerverende øjeblikke for arrangørerne. - To gange ny rekord.

På den sidste løbsdag i år så det ud, som om hele verden havde rottet sig sammen imod os; uheldet var næsten så sort som muligt.

Så snart portene åbnede, begyndte folk at strømme til, og til den fastsatte tid stod der ca. 10.000 mennesker bag afspærringerne.

Folk blev i ventetiden underholdt af Odense Gymnastikforenings elitehold, som med sine flinke gymnaster viste smuk opvisningsgymnastik.

Da Vald. Petersen fra FMS bød velkommen, måtte han meddele, at vore 2 englændere endnu ikke var kommet, idet rutemaskinen, som skulle bringe dem til Kastrup, var forsinket. I Kastrup holdt Morian klar med sin Taifun Jager til at føre vore gæster herover.

Vi fik vore flinke kørere til at køre nogle ekstramatcher udenfor programmet, og den lille dygtige svensker *Ove Bodin* forsøgte at sætte banerekord, men også her var uheldet ude Bodin styrtede og måtte på hospitalet. Både *Kalør* og *Robert Rasmussen* forsøgte at sætte ny banerekord for Standard maskiner, og det lykkedes for dem begge. Alfred Larsen fra Næstved var derimod ikke så heldig, han kunne ikke sætte ny rekord Endelig drønede Taifun jageren ind over pladsen, og vi begyndte at glæde os, men her kom uheld nr. 3. Englænderne var slet ikke med, rutemaskinen fra Amsterdam havde ikke haft forbindelse med London grundet tåge.

Morian kom til mikrofonen og lovede at gøre, hvad han kunne, og vi fik *Jeppe Ussing* og *Uno Jensen* sat ind i stedet for og begyndte så stærkt forsinket på programmet.

Men uheldet var stadig ude. Morian sprængte sin kæde 3 gange og fjerde gang væltede han, de to importerede belgiere var ikke pengene værd. Svenskerne havde jo lidt tabet ved at Bodin var kørt på sygehuset, men til gengæld kørte *Olle Segerstrøm* som en engel, og vandt da også, hvad han deltog i.

Der var dog også gode sider ved denne uheldige dag. Vore standard kørere kørte nogle matcher, og her blev der ikke givet ved dørene. Side om side jog de banen rundt, her skal særlig fremhæves *Ejvind Hansen* og *Robert Rasmussen*, men også de to andre, *Kalør* og *Alf. Larsen* gjorde deres til, at disse matcher blev så spændende som de blev. Der var kun tiendedele af sekunders forskel mellem Ejvind og Roberts tider. Dersværre styrtede Ejvind i slutheatet, så der her var dødt løb imellem dem. Vinder blev Robert Rasmussen. Det var spændende, og folk var ellevilde.

Da vi havde måttet vente så længe på englænderne, blev det efterhånden noget mørkt, og ved crack race var det næsten sort. Det blev et forrygende race, som dog heller ikke skulle lykkes uden



uheld. Jørgen Berlin væltede i sidste sving, og så vandt Olle Segerstrøm.

Vi måtte denne dag sande, at havde vi ikke haft et så fantastisk godt standardfelt og så gode specialkørere, ville det hele være endt i et ragnarok, og derfor skal vore flinke kørere også have en tak for deres indsats.

Dagens resultater:

Ekspertrace: Olle Segerstrøm 18 points, Orla Knudsen 13 points.
Standard sport: Robert Rasmussen 8 points, Ejvind Hansen 5 points.
Crack race: Olle Segerstrøm, Sven Nissen.
Ekstraløb 1: Jørgen Rasmussen, Sven Nissen.
Ekstraløb 2: Robert Rasmussen, Poul Kalør.
»Danielsenløb«: Jørgen Rasmussen, Niels E. Nielsen.

Fox.

Moto-cross'et ved Ny Mølle

En stor sportslig sukces d. 7. oktober.

Aarhus Motor Klub havde sukces med sin premiere på »moto-cross« på arealet ved Ny Mølle nord for Aarhus den 7. oktober. Tilskuerne fik et par underholdende og spændende timer, og kørerne lagde en imponerende manøvreringsevne for dagen. Mod slutningen var de fleste af dem dog så trætte, at smilet stivnede under den maske af mudder, som de gav hinanden, men for publikum var det underholdende fra først til sidst.

Der var 7—8000 tilskuere, så arrangementet, der står i ca. 15.000 kr., giver ikke noget overskud af betydning. Men begyndelsen er gjort og gjort godt.

Banens etaper var vanskelige, men der var ikke spekuleret i blod og brækkede lemmer fra motorklubbens side. Man har forsøgt at gøre løbet så varieret som muligt i etaperne og at stille de størst mulige krav til maskinerne og til kørernes fysik, snarrådighed og beherskelse af cyklen.

De kaskader af vand, som kørerne sendte foran og bag sig ved passagen af vandhuller og bække, gjorde efterhånden »vadestederne« og nærmeste omegn til et russisk ælte, og på skråningen op gennem skoven pløjedes jorden op i en sådan grad, at trærødderne, som normalt befandt sig en halv meter nede under overfladen, skinnede frem.

De indledende løb i senior solo omfattede godt en halv snes mand, og det samme var tilfældet med letvægtsklassen og sidevognsklassen, men i solomaskinernes slutheat startede 19 mand, og det var en oplevelse her at se de mange maskiner haspe frem over stok og sten.

Kun to gennemførte alle 25 omgange.

Knud Nielsen, Aarhus, og Ejv. Hansen, Fyn, dominerede sololøbene. De vandt hver sit indledende heat, og i slutheatet skiftedes de til at holde têten. Ejvind Hansen fik imidlertid et maskinuheld da der manglede 4 omgange, så Knud Nielsen var suveræn på det sidste. Fynboen gennemførte dog og blev nr. 2. De to var de eneste, som gennemførte alle 25 omgange. Flere ryttere var så udmattede til sidst, at de ikke orkede at bringe maskinen på retkøl, hvis den skred ud. Arne Svendsen, Silkeborg, var med i førerfeltet det meste af løbet, men gav op for maskinstop. Sidevognsløbet gav ligeledes en Aarhus-sejr ved Kresten Krestensen med Harry B. Andersen som passager.

Resultaterne:

1. start, klasse 1, letvægtere indtil 200 ccm (5 omgange): Nr. 1 Carlo S. Jensen, Aarhus MK, 9,37,8. Nr. 2 Jeppe Ussing, Aalborg MK, 10,31,5. Nr. 3 Svend Aage Nielsen, SMO, Odense, 10,32,4.

2. start, klasse 3, senior solo, indledende heat (10 omgange): Nr. 1 Ejvind Hansen, Fyns MS, 15,50,0. Nr. 2 O. Sv. Aa. Nielsen, Nordvestsjællands MK, 16,47,5. Nr. 3. Niels Blumensaadt, Randers MS, 16,56,9.

3. start, klasse 3, senior solo, indledende heat (10 omgange): Nr. 1 Knud Nielsen, Aarhus MK, 15,52,8. Nr. 2 Arne Svendsen, Silkeborg MS, 17,02,8. Nr. 3 Poul Kalør, Fyns MS, 17,38,8.

4. start, klasse 2, sidevogne (10 omgange): Nr. 1 Kresten Krestensen, Aarhus MK, 23,33,0. Nr. 2 Ejner Kaarsgaard, Aarhus MK, 25,35,5. Nr. 3 Svend Høj, Viborg MK, 26,21,4.

5. start, klasse 3, senior solo, slutheat (Bramecpokalløb — 25 omgange): Nr. 1 Knud Nielsen, Aarhus MK, 23,50,8 (25 omg.). Nr. 2 Ejv. Hansen, Fyns MK, 25,04,6 (25 omg.). Nr. 3 Gunnar Due, Køge SMK, 26,21,4 (23 omg).

Aflysning

Aarhus Motor Klub's trial den 18. november er aflyst.

FRA KLUBBERNE

Formandsmøde afholdes i J.M.S. den 11. november kl. 10.00 pr. på restaurant »KLOSTERGAARDEN« i Aarhus, vedrørende fastlæggelse af løbskalenderen for 1952.

Ansøgning om løbsdage (løbenes art) må være formanden i hænde senest den 1. november 1951.

Til mødet har kun formændene adgang (stedfortræder).

kl. 12.00 frokostpause.

Kl. 14.00 afholdes ordinært repræsentantskabsmøde samme sted, med følgende dagsorden:

1. **Valg af dirigent.**
2. **Konstatering af klubbernes møderet og stemmetal.**
3. **Protokol.**
4. **Beretning.**
5. **Eventuelt indkomne forslag.**
6. **Lovændringer.**
7. **Valg af formand (Kaj O. Nielsen afgår).**
8. **Valg af 1 bestyrelsesmedlem (K. Boilesen afgår).**
9. **Eventuelt.**

Forslag, der ønskes behandlet på mødet, må være sekretæren i hænde senest 3 uger før mødets afholdelse.

Til mødet har formændene samt 1 bestyrelsesmedlem adgang. Husk at medbringe klubbens medlemsbog iflg. § 7.

De, der ønsker værelse for natten mellem lørdag og søndag, må i god tid rette henvendelse herom til herr Poul R. Sørensen, tlf. Aarhus 5802.

Hans Damborg,
sekretær,
Vesterbro 12,
Aalborg.

Kaj O. Nielsen,
formand,
Dannebrogsg. 52,
Aalborg.

Aalborg Motor Klub

Lørdag den 29. september havde klubben orienteringsprøve fra Skalborg kro, mange var mødt for at se på det, og vi fik så 13 pillet ud af flokken til at køre.

Bl. a. gennemførte:

Begynder solo: Kaj Lindhardt, Leif Andersen og Børge Laustsen.

Begynder sidevogn: Svend Pedersen og Aksel Pedersen.

Senior sidevogn: Gunnar Gravesen.

Øvelsen var måske vanskelig for begyndere, men alt blev taget med godt humør, og det pudsige ved det var, at alle var enige om, at det var *orientering*, det drejede sig om, hvilket kan belyses ved, at Leif med sin store hurtige maskine ikke kunne ryste Kaj af sig på hans lille 125 ccm.

Ligeledes blev vi færdige med vor skydning for 1950-51

Resultaterne blev:

Rund skive: Ernst Frederiksen, Ove Pedersen og Aksel Pedersen.

Trekantet skive: Franck Larsen.

Så havde vi vor stiftelsesfest på »Grand« den 6. oktober.

60 glade mennesker var mødt. Pigerne var pyntede og havde dejlige madkurve med og havde lagt hele deres kunst for dagen. Det så nydeligt ud.

Formanden bød velkommen og håbede på en god aften — hvilket det også blev. Der blev råbt hurra mange gange

og skålet for klubben. Vi havde nogle præmier, som skulle deles ud. *Ras Kornum* måtte modtage en som årets bedste sportsudøver.

Efter spisningen, der var meget vellykket, blev der danset til kl. 2.

Generalforsamlingen på »Grand« den 10. okt.: Protokollen blev oplæst og godkendt. Formanden oplæste beretningen for det forløbne halve år og skitserede vore løb. Det første havde givet overskud, hvilket det næste ikke havde gjort. Banen ved Hvorbjerg havde vi haft en del vrøvl med at få godkendt til løbet den 19. aug., fordi afspærringerne ikke mentes at være effektive nok. Vi havde i sommerens løb hjembragt en mængde præmier og 3 jydske mesterskaber. Et ved *Viktor Simonsen* i 350 ccm, *Ras. Kornum* i 500 ccm og *Oskar Madsen* i 750 ccm.

Så gik vi til valg af formand, hvilket dog ikke lykkedes, så det vil blive optaget til senere behandling.

Så kom valg af 3 nye bestyrelsesmedlemmer. Afgående var Henning Mortensen, Badstue Eriksen og Ove Pedersen; det blev genvalg for *Henning Mortensen*, nyvalgt blev *Aksel Nielsen* og *Gunnar Gravesen*.

F.O.

Aarhus Motor Klub

Ny adresse: Aarhus Motor Klub, formand Henning Petersen, Finsensgade 44, Århus.

Bogense Motorklub

har afholdt generalforsamling på Bogense Hotel den 13. oktober 1951.

Formanden bød velkommen, og til dirigent blev valgt Marius Johansen, som gav ordet til sekretæren, der oplæste protokollen, som godkendtes.

Derefter aflagde formanden beretning, som ligeledes godkendtes.

Til ny formand blev valgt *Arnold Nielsen* i stedet for Johs. Jensen, som har været formand for klubben gennem 10 år. Til bestyrelsen blev valgt: *Peder Jørgensen* og *Henry Christensen* med *Niels Pedersen* som suppleant, til sportsudvalget *Arne Ovesen, Peder Pedersen* og *Niels Pedersen* med *Axel Hjeresen* som suppleant. Til revisorer: *Egloff Jensen* og *Marius Johansen* med *Hampenberg* som suppleant.

Bemærk: Klubben afholder *andespil* lørdag den 8. november 1951 kl. 20.00 på *Bogense Hotel*.

Da klubben har afgivet sin løbsdag den 4. november 1951 til F.M.U. for afholdelse af fynske afdeling af Danmarks-mesterskabets trials, vil klubben forsøge at få tildelt en anden løbsdag — formentlig først i december.

Henry Christensen.

Fredericia Auto og Motorsport

begynder vinterens medlemsmøder onsdag den 7. nov. kl. 20,00 i »Håndværkerforeningen«s lokaler og fremdeles den *første onsdag* i hver måned, medlemsmøde samme tid og sted.

A. Hansen - sekretær.

Frederiksborg Amts Motorklub

Tirsdag den 20. nov. kl. 20.00 prc. ordinær generalforsamling på hotel Leidersdorff. Dagsorden i henhold til lovene. Nærmere meddelelse vil tilgå medlemmerne.

Helmuth Carlsen takker.

»Jeg beder alle, der har vist mig venlighed og hjælp efter mit uheld på Vinderødbanen, modtage min bedste tak.«

Helmuth Carlsen,
Helsinge.

Frederiksberg Motor Klub

F.M.K.s trial søndag den 30. sept. fik et yderst vellykket forløb med 39 startende. Forholdene taget i betragtning (der var samme dag baneløb i Holbæk) var der en ikke ringe tilslutning. Trist var det, at vi modtog en del afmeldelser af den grund.

Jeg bringer herved bestyrelsens tak til alle, der medvirkede som kontroller og lign. Se iøvrigt artiklen andet steds i bladet.

Vor klubaften med damer den 2. oktober var godt besøgt, og vi fik en god aften ud af det. Håber at se resten af medlemmerne med deres damer til den næste dameaften.

Søndag den 11. november afholdes en orienteringsøvelse for begyndere med start fra Lellingeallé 7 hos Oscar. Tag

frokosten med, der bliver lejlighed til at nyde den under »tante Jane«s omsorg. Kontroller til denne dag bedes melde sig til »Malle«, tlf. Tria 1807. Husk kortaflæsning på klubaftenerne.

Efterlysning. — Enhver, der ligger med materiale tilhørende klubben, det være sig af den ene eller anden art, bedes opgive det til Malle. Ligeledes bedes det opgivet, såfremt man har haft noget liggende, men har givet det videre — og da til hvem.

Stiftelsesfesten lørdag den 3. november husker vi alle, og møder selvfølgelig talrigt op. For dem, der endnu ikke skulle være klar over, hvor den afholdes, skal jeg her gentage adressen: Café Rosenborg, Vestre Boulevard 5, København V. Festen begynder kl. 18.00 med fællesspisning. Der serveres sildeanretning, hamburgerryg og osteanretning. Kuvertprisen bliver kr. 13.00. Klubben giver dog et tilskud på kr. 10 pr. par af klubbens medlemmer. Venner og bekendte er velkomne, men må dog betale fuld pris.

Der bliver på denne aften også præmieuddeling fra vort trial; det bliver kl. 21.00. Hertil er alle hjertelig velkommen for at hylde deres klubkammerater.

Selvfølgelig er de også velkomne til at deltage i spisningen, såfremt de ønsker at få en aften ud af det. Der bliver afholdt amerikansk lotteri, hvor præmierne bl. a. er 2 modelkjoler, der er skænket klubben til denne aften.

P. b. v.
Malle.

Fyens Motor Sport

afholder onsdag den 28. nov. kl. 20.00 ordinær generalforsamling i Næsbyhoved skov med dagsorden iflg. lovene:

1. Aflæggelse af beretning.
2. Aflæggelse af regnskab.
3. Valg af bestyrelsesmedlemmer, sports- og festudvalgsmedlemmer samt revisorer.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være indleverede til bestyrelsen skriftligt mindst 3 uger før generalforsamlingens afholdelse.

Da der ikke vil fremkomme yderligere meddelelse om generalforsamlingen, beder vi medlemmerne notere datoen.

Glostrup og Omegns Motorklub

Klubbens trialmestre for i år blev: Solo: Svend Vendelbak tæt fulgt af Boris Rasbro, der blev nr. 2. Nr. 3 blev Børge Rasmussen, der vandt den af motorfirmaet Hardy Hirsborg udsatte vandrepokal for fineste stil. Nr. 1 i sidevognsklassen blev »Gamle« Schønberg med J. Svendsen i sidevognen. Nr. 1 i bilklassen blev Egon Hansen. Nr. 2 Holger Christiansen. Vort sportsudvalg havde ære af arrangementet.

Vi har haft en glimrende stiftelsesfest. Der var mange smukke taler for klubben og dens skabere, samt ønsker om held i fremtiden. Der var præmieuddeling, og nogle medlemmer med piger optrådte til stor morskab for de tilstedeværende. Særlig gjorde de 4 piger lykke. Kirsten Petersen havde i dagens anledning født en ny klubsang, der faldt i god jord. Den skal hun have tak for. Kirsten er i det hele taget en rigtig motorpige.

Den 9. nov. kl. 19.30 afholder klubben stort anlagt *andespil* på »Siesta« i den store sal. Alle medlemmer bør — nej, de skal — møde op og helst have mindst 5 pårørende med. Agiter for andespillet. Det skal give et dundrende overskud — håber vi.

Den 22. nov. er der filmsaften på »Siesta« kl. 19.30. Fin Kløve Lassen, der flere gange har været på Grønland, har optaget en film, som han gerne vil vise for klubmedlemmerne. Tag fruen med.

Den 29. nov. er der *generalforsamling* på »Siesta«. Husk at indlevere forslag til generalforsamlingen i god tid. Dagsorden iflg. lovene. Alle bør i egen interesse møde op.

Den 9. dec. afholder klubben Sjællandsmesterskaberne i trial. Der vil senere blive givet meddelelse om, hvornår der skal være instruktionsmøde og hvor, ligesom der vil blive givet meddelelse om hvor, der skal køres. Lad os håbe, at sportsudvalget, som hidtil viser sig opgaven voksen. Vi skulle gerne have et fint løb. Der bliver brug for masser af kontroller. *Gunnar s.*

Se oktober-nummeret, side 368.

Harley Davidson Klubben

Tirsdag den 13. november er der klubaften, ikke i Vanløse, men i *Peter Bangslund, Peter Bangsvej 47,* kl. 19.30 præcis.

Husk revyen den 17. nov. kl. 19 på »Gimle«, og jeg kan love jer, at det ikke bliver en revy, som I kan se eller høre andre steder — dette er en revy skrevet specielt for H.D.K. og motorsporten og udført af vore egne aktører, og der er hip til store og små og til dem lige midt imellem.

Derfor: reservér dagen, tag venner og bekendte med, og kom og nyd en glad aften i et muntert samvær med andre motorkammerater.

Alle medlemmer under D.M.U. og S.M.U. er velkomne. Billetter kan købes hos *L. Kramer,* Roarsvej 28, 3., F., telf. Goth. 5841 vega. — På gensyn!

Angelo — Kastrup 1913.

Lyngby og Omegns Motorklub

Nøddeturen forløb over alt forventning, der var god tilslutning, men ikke så mange nødder.

Programmet for den følgende tid ser således ud:

Den 17. har vi *præmieuddeling* for orienteringsøvelsen samt klubmesterskaberne, men tag nu damen med denne aften. Det er på »*Rustenborg*«.

Den 28. afholdes en række lette orienteringsøvelser på ca. 40 km med start kl. 19 fra »Bregnerød Kro«. Tilmelding den 17. på »Rustenborg« (eller på tlf. Ryvang 2501). Der bliver instruktion ved tilmeldingen. Der køres efter kortklip.

Den 6. december klubaften på »Rustenborg« kl. 20, hvor der bliver præmieuddeling fra den 28. nov., men tag »mor« med denne aften, da vi skal klippe hjerter og kurve til juletræet, for børnene skal jo have noget at glæde sig over denne aften, men husk saksen.

Meddelelse om juletræsfesten kommer senere. P. b. v.

Preben Skjold.

Holbæk & Omegns Motorklub

Den 24. november afholder H.O.M. en orienteringsøvelse, hvortil alle medlemmer under D.M.U. er velkomne. Udgangssted Elverdamskroen kl. 18. Tilmelding senest den 20. nov. på tlf. Holbæk 217, 2002 eller 2202. *Mahncke.*

Motorklubben »København og Omegn«

Ved generalforsamlingen den 3. oktober afgik størsteparten af bestyrelsen efter tur, og vor energiske formand, *Kühnav-Andersen,* trådte tilbage for at holde pause en tid.

Den nye bestyrelse består af følgende medlemmer, der har konstitueret sig således:

Formand: *Svend Aage Engstrøm,* Vermlandsgade 40, S.

Næstformand: *Hardy Hirsborg,* P. Bangsvej 179, Va.

Kasserer: *Henry Mortensen,* Keplersgade 20, S.

Sekretær: *Kaj Nielsen,* Pragtstjernevej 21, N.V.

Sportsudvalg: *Aage Mørch,* Chr. X's allé 29, Lyngby og *Freddy Olsen,* Lyngby Hovedgade 104, Lyngby.

Festudvalg: *Hardy Hirsborg,* P. Bangsvej 179, Va. og *Roar Olsen,* Klædebo Parkallé 25, Ø.

M.K.O.s nye bestyrelse har al mulig grund til at takke den afgåede bestyrelse for det gode klubarbejde, de har lagt for dagen, og vil selvsagt gøre sig umage for at kunne føre klubben videre i samme gode ånd.

Den berømte M.K.O. revystab, suppleret med nye kræfter, har i den sidste tid arbejdet under højtryk med instuderinger og prøver til *revyen den 3. november,* det tegner atter i år til at skulle blive en sukces.

Klubben kan glæde sine orienteringsinteresserede medlemmer med, at vor gamle kending fra tidligere kursus, ljt. *Paustian,* nu vinhandler Fritz Paustian, jun., har givet tilsagn som instruktør for vinterhalvårets orienteringskursus. Interesserede bedes tilmelde sig hos en af bestyrelsens medlemmer snarest, således at kursuset kan tilrettelægges i forbindelse med nogle filmsaftener.

Den *10.* november køres åben *orienteringsøvelse* fra Smørum kro.

Den *29. nov.* afholdes der andespil på *Gimle* med lejlighed til en svingom.

P. k. v.

Sv. Aage Engstrøm.

Husk M.K.O.-revuen d. 3. november

Motor Klubben »Scratch«

Generalforsamlingen den 16. oktober på »Fjordvilla« var godt besøgt og forløb — sikkert som følge af den nye dirigentklokke — roligt under Georg Jørgensens ledelse. Af de bestyrelsesmedlemmer, som var på valg, kunne Poul E. Jensen, som den eneste, desværre ikke fortsætte, da hans forretning krævede ham fuldt ud, men vi takker ham for den tid, han har virket med klubbens arbejde. Fru *Kitty Nielsen* »Autogården«, der forøvrigt var den eneste kvindelige deltager ved Danmarksmesterskaberne i automobilløb på Fangel, blev derefter valgt, og bestyrelsen har konstitueret sig som følger:

Formand: H. Ansbo. Næstformand: Axel Petersen. Kasserer: Egon Jensen. Sekretær: Kitty Nielsen. Festudvalg: Georg Jørgensen. Sportsudvalg: Axel Christensen og Poul B. Jensen. Suppleant: Elis Henriksen.

Caltexøvelsen den 13. oktober fik, grundet nogle ejendommelige foreteelser, ikke det deltagerantal, vi havde ventet, og selv om vi mødte med majoriteten af kørere, opnåede vi ikke førstepladsen i nogen af de 3 klasser. Men det slår i alt fald ondskabsfulde hentydninger om, at klubbens medlemmer i forvejen skulle være bekendt med ruten, fuldstændig til jorden. Vi er da sportsfolk og holder vore aftaler.

Nå, selvom vi ikke tog nogen førsteplads i øvelsen mellem de 5 klubber, havde vi den glæde, at barberen og kromanden placerede sig som de bedste ved en øvelse arrangeret af vor genboklub.

Vi minder om *andespillet den 3. nov.* kl. 19.30 på Fjordvilla og om *stiftelsesfesten den 24. nov.*, hvor vi præsenterer et festligt program.

Endelig har Elis Henriksen for at lette kassereren i hans arbejde, tilbudt at tage sig af kontingentopkrævningen. Tag pænt imod ham. *Howan.*

Motorcykle-Klubben Svendborg

Den 22. september havde vi en orienteringsøvelse fra Ryttervej med ca. 20 deltagere, hvoraf de fleste ankom til Gislev kro i løbet af aftenen. *Elmar Hansen* blev nr. 1 og har herefter overtaget pokalen til opbevaring for første gang. Den vandrer altså stadig! Nr. 2 blev *Helge Lund* (det var altså lige op over!) og nr. 3 *Ole Jacobsen.*

Den 3. oktober afholdtes *månedsmøde* i Borgerforeningen med ca. 25 deltagere. Der blev uddelt præmier fra postkasseløbet den 9. september og orienteringen den 22. september.

Lundsgaard redegjorde derefter for et møde, der havde været ofholdt mellem bestyrelsen og byrådets sportsudvalg angående en plads til en eventuel ny motorbane; der havde specielt været tænkt på den nye dyrskueplads ved Faaborgvej. Der syntes dog ikke at være særlig stemning for start af banen, og den seneste tids begivenheder synes jo også at tyde på, at publikum kræver noget ud over det almindelige for at lade sig lokke til motorløb. Vi må derfor nok hellere droppe planerne om en selvstændig bane og søge samarbejde med de øvrige klubber indenfor unionen med hensyn til fremtidens løb.

Under eventuelt blev foreslået forskellige emner for vinterens sammenkomster, bl. a. et samariterkursus, hvilket sikkert ikke er nogen ringe idé, idet vi jo alle kan komme ud for situationer, hvor hurtig (og rigtig!) hjælp er påkrævet, og hvor vi ikke har andre end os selv at stole på.

Årets *rævejagt* blev afholdt den 14. oktober i det mest vidunderlige vejr, man kan forlange på denne årstid. Der deltog 13 jægere og 4 ræve. Rævene var *Kurt Johansen* (fanget af Kurt Johansen). Det passer altså! *Anders Faurby* og *Svend Andersen* beholdt begge skindet på, medens *Henning Nielsen* blev flået af skræderen fra V. Aaby, der altså fik endnu en plade til samlingen. Da han er bange for, at hans cykle kommer til at rasle, hvis han hænger alt sølvtøjet på den, overvejer han, om han i stedet skal sy sig en brynje af pladerne.

Månedsmødet i november afholdes den 7. i Borgerforeningen (sædvanlig tid kl. 20.00). Driftsleder Nielson, Falck, vil komme til stede og give meddelelse om betingelserne for et billigt abonnement for klubbens medlemmer.

Da nattefrosten nu melder sig, har vi tænkt på at standse de natlige udflugter

indtil videre. De sejglivede Hesselagerfolk vil dog ikke holde op endnu. De starter fra *Skaarup kro den 17. november kl. 19.00*, og alle er velkomne til at deltage. *G. K.*

Motorklubben Vestfyn

Ved den ordinære generalforsamling, som afholdtes den 9. oktober i Frøbjerg forsamlingshus, foregik alt stille og roligt. Alle de afgående bestyrelsesmedlemmer genvalgtes med undtagelse af A. Scharfe, Tommerup. I stedet nyvalgtes arkitekt *Poul Nielsen*, Haarby.

Efter generalforsamlingen var der fælles kaffebord og fremvisning af film.

Vi minder medlemmerne om, at næste medlemsmøde er henlagt til »*Industrien*« i Aarup, hvor der som sædvanlig vil blive underholdning.

Sekretæren.

Nimbus Klubben, København

Klubbens åbningsfest blev som ventet yderst vellykket. Gertrud Verners orkester spillede til kl. 2, og desuden havde vi jo 3 skuespillere, som lavede en kabaret på ca. 1 time, og som gjorde stor lykke, og vi håber senere på sæsonen at kunne gentage dette arrangement.

Harry Frandsen og hans sidevognsmand var inviteret med for at få overrakt en opmærksomhed, som de fik for deres fine sportsånd, da de efter at have fået overrakt 1. præmierne i sidevognsklassen i Nimbus Klubbens nat- og dagtrial, har givet disse videre til Niels E. Hansen, Køge, som havde vundet 1. præmie, men som vi var nødsaget til at diskvalificere.

Kedeligt er det, at så mange af vore medlemmer ikke giver møde til en sådan festaften, hvor der fra bestyrelsens side er sat alt ind på at gøre en sådan aften så festlig og munter som mulig og det med temmelig store udgifter for klubbens økonomi. Vi håber derfor at se mange flere til vor første filmsaften den 26. okt. kl. 20.00 samt til andespillet den 17. nov. kl. 20.00.

Generalforsamlingen bliver i år den 30. nov. kl. 20.00. Dagsorden iflg. lovene. Mød talrigt op.

Forslag, som ønskes behandlet på generalforsamlingen skal være bestyrelsen i hænde senest 10 dage før generalforsamlingen.

Den 4. dec. er der igen filmsaften.

Alle arrangementer er i Falkonerallx 96. *P. B. V.*

Børge S. Hansen.

Sports Motor Klubben »Dan«

Ved den sammenkomst, som blev afholdt den 22. sept. på Søllested kro, var der ialt 11 deltagere. Placeringen blev:

Nr.1 Jens Arne Hansen, nr. 2 Chr. Holm og nr. 3 Anders Sander.

Dagens mand var dog Karl Knudsen.

Åge Pedersen blev helt »japansk«, da han blev præsenteret for 2 stk. med ost. Han truede servitricen med harikiri.

Klubaftenen hos »Bob« den 18. okt. var en god og hyggelig manneaften med keglespil, skydning m. v. Bedste skytte: Anders Sander. Når vi fredag den 16. november kl. 20 samles til klubaften hos »Bob« igen, venter vi også at se dig.

Altså vi mødes hos »Bob« igen *fredag den 16. november kl. 20.* Understreg datoen på kalenderen.

Det er i denne tid, vi skal betale kontingent, og det er uforandret 1 kr. pr. måned — altså mindre end en lille pakke cigaretter. *B.T.*

Sports Motor Klubben »København«

Klubben afholder generalforsamling onsdag den 7. november kl. 19.30 prc.

DAGSORDEN:

1. Protokol og beretning.
2. Regnskab.
3. Indkomne forslag.
4. Valg.
   Afgående er: Formand Chr. Clausen, Villy Nielsen, Beck Olsen. Revisor Svend Jensen, suppleant Helge Larsen.
5. Eventuelt.

Samtidig bringes det til medlemmernes kundskab, at klubben afholder *stiftelsesfest og bal lørdag den 17. november 1951* på Ny Ravnsborg, Vester Fælledvej 100.

Eksperimentalpsykologen og hypnotisøren Frithjof August kommer til stede og underholder os. Tag venner og bekendte med. Det skal nok blive en god

aften, men bestil billetterne i tide, da salget er begrænset. Prisen er 1,50 kr. Altså vel mødt på Ny Ravnsborg den 17. november 1951. Billetter kan bestilles hos bestyrelsen. Præmieuddeling samme aften fra kortaflæsning og trial.

Ved vores kortaflæsningsøvelse blev følgende placeret:

Bil: P. H. Andersen, Lynge, Preben Jensen og Evald Rasmussen, Farum.

Sidevogn: Chr. Clausen og Qvist.

Ved F.M.K.s trial blev følgende af vore ryttere placeret:

Senior sidevogn: 1. Egon Walther, 2. John Lindberg.

Senior Solo: Poul Egon Hansen.

Junior: Villy Andersen.

Begynder: Poul Hansen.

Og i Frederiksborg Amts Motorklub:

1. Egon Walther, 3. John Lindberg.

Solo: 3. Poul Egon Hansen.

S.W. Taga 6139 v.

Sports Motorklubben Odin

Vor årlige generalforsamling afholdtes på Skandia den 10. oktober og var pænt besøgt, men der skulle kunne komme mange flere medlemmer, thi når vi har over 400 medlemmer, og der kun kommer 25 % er det for lidt.

Generalforsamlingen forløb i ro og var afsluttet på 3 timer, og så havde vi endda nået at behandle, hvad vi skulle.

I korte træk:

Regnskabet udviste et underskud på kr. 5000, men da vi ikke havde regnskaberne fra de sidste 2 løb var det lidt misvisende. Vi vedtog da også en lovændring, således at der til næste år afsluttes regnskab pr. 31. okt. og holdes generalforsamling i november. Havde dette været tilfældet i år, så havde vi kunnet fremvise det endelige regnskab, der udviser et overskud på ca. kr. 3500.

Til ny formand valgte vi *P. Østergaard,* og til bestyrelsen nyvalgtes *Leon Andriansen* og *Helge Jensen;* vor tidligere formand fortsatte som bestyrelsesmedlem.

For *Fangelbanens* fremtid blev der talt både for og imod, og ved en afstemning vedtoges det at nedlægge banen, da kroejeren forlanger alt for høj en leje.

Forsamlingen gav tilslutning til, at bestyrelsen forhandlede endnu engang med kroejer Rasmussen, Fangel, og ellers forsøger at finde et egnet areal til en ny bane.

Søndag den 11. november afholder vi vort *trial,* og vi håber vore medlemmer vil være os behjælpelige som sædvanlig, nærmere meddelelse om stedet vil fremkomme.

Klubaften i november. Her vil datoen fremkomme i vort blad, og vi håber, at mange vil møde, vi er jo nu begyndt på kegleturnering for både damer og herrer.

Lørdag den 1. december afholder vi vort store årlige *andespil,* vi beder jer allerede nu reservere aftenen, så vi kan få en god aften sammen. Efter spillet er der *bal.* *FOX.*

Sundby Motor Klub

Ved klubbens ordinære generalforsamling den 18. oktober 1951 i Korsgade 49, 1., var der god tilslutning, og der debatteredes kraftigt, som vi plejer ved enhver generalforsamling.

Bestyrelsen ser herefter således ud:

Formand: *Kaj Østergaard,* næstformand: *Anker Jensen,* kasserer: *Verner Nielsen,* sekretær: *Svend Nielsen,* bestyrelsesmedlem: *Jess Hansen.*

Sportsudvalget stod ligeledes på valg, og her ser listen således ud:

Formand: *Jess Hansen, Jens Mortensen* og *Willy Hansen.*

Dirigenten, *Svend Nielsen,* udviste megen opfindsomhed for at få valgene gennemført så godt som muligt, og det må siges, at generalforsamlingen blev fint afviklet, især da vi måtte udskyde mødet en time af hensyn til motorløbet på Østerbro stadion.

Øvelsen den 3. november 1951 startes fra *Viby Kro* (syd for Roskilde) kl. 19.00. Øvelsens længde ca. 100 km. Der køres i tre klasser: solo, sidevogn og vogn. Tilmedelse kan ske på telefon *Am. 1417,* hver dag fra kl. 8—17.

Hvis nogen vil være klubben behjælpelig med at tage en kontrol, bedes De også ringe til Am. 1417 eller melde sig til et af sportsudvalgsmedlemmerne. Præmieuddeling ved *stiftelsesfesten den 17. november 1951.*

Husk stiftelsesfesten og reservér dagen.

Ang. parkeringspladsen ved det ny klublokale skal lige oplyses, at en sådan findes lige udenfor.

Vel mødt i det nye lokale på hjørnet af Hestemøllestræde og Kompagnistræde i »Holger Danske«.

P. k. v.
B. S. A. P.

Søborg og Omegns Motorklub

I vor orienteringsøvelse den 6. oktober fra Bregnerød kro, med indbudte fra flere klubber, placerede følgende sig:

Solo klassen: Harald Ingvordsen, M.K.O., Einar Nielsen, H.D.K., Egon Christensen, F.A.M.

Sidevogns klassen: Aage Mørck, M.K.O., Poul Larsen, M.K.O., Ewald Baeker, M.K.O., Frank Hendrich, S.O.M.K.

Vognklassen: Børge Nilsson, L.O.M., pointfri. Poul Rasmussen, F.A.M. (køretid 1,27). Vald. Bruun, Holbæk M.K. (køretid 1,10).

Tid og sted for præmieuddelingen vil skriftlig blive meddelt samtlige deltagere.

Søndag den 11. november afholder klubben åben trial fra *Skævinge kro.* Medlemmer også fra andre klubber, der vil være os behjælpelige som kontroller m. v., bedes melde sig til bestyrelsen.

Onsdag den 14. nov. kl. 19.30 afholder klubben *ordinær generalforsamling* i *Lunakroen* Aldersrogade 1, 1. sal, med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Formanden aflægger beretning.
3. Behandling af indkomne forslag.
4. Valg af formand.
5. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer.
6. Valg af revisor og revisorsuppleant.
7. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, må indsendes til formanden, Felix Andersen, Godthaabsvej 11 B, Frederiksberg, senest fredag den 9. november.

Klubmesterskabet afvikles *søndag d. 18. november* kl. 9 fra *Bregnerød kro.* En orienteringsøvelse, kun for klubmedlemmer afholdes ligeledes fra Bregnerød kro kl. 20 *lørdag den 24. november.*

Sports- og æresfesten afholdes *lørdag den 1. december* i *Emdruplund,* hvor præmierne for de åbne og lukkede løb uddeles.

Vor klubkammerat Axel Vang Hansen tilførte sidevognsmesterskabet til klubben ved at blive Danmarksmester i Aarhus den 23. september. Til lykke!

Egon. Tlf. Søborg 126.

Vejle og Omegns Motorklub

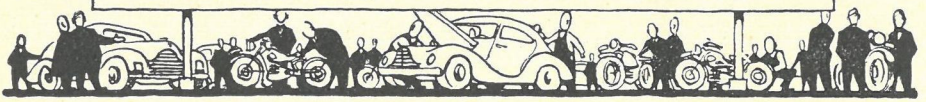
Pokalløbet den 29. sept. fik et fint forløb med nogenlunde god tilslutning. Turen gik over Sdr. Kollemorten, Ø. Nykirke, Trasborg, Møllerup, Mallund, Hundshoved, Damgd., Ø. Nykirke, Aalbækgd., Vesterlund, Tornumgd., Uhe, Firehøje, Førstballe, Faarup skole, Stenager gd. og Knude til Vonge kro, hvor der stod det herligste kaffebord dækket og kun ventede på de sultne kørere. Resultatlisten er ikke udregnet endnu, men det er på forhånd givet, at det er *Chr. Bonde,* der har vundet Alfr. Mortensens vandrepokal for 1951 — Til lykke!

Til *sololøbet* den 13. okt. fra Høje kro var tilslutningen knap så stor, men til gengæld var turen god. Dog kan det siges, at den var lagt lidt for tæt på Vejle, så de stedkendte fik for stor fordel. Fra denne tur er præmielisten heller ikke udregnet, men vil komme i næste nummer af bladet.

Den 6. nov. afholder klubben andespil i højskolehjemmet og samme dag har vor kasserer *Niels Holm Pedersen og hustru* holdt trofast sammen i 25 år og kan af den grund tillade sig at fejre det, der kaldes *sølvbryllup.* Klubbens medlemmer og bestyrelse vil gerne her gennem bladet ønske dem hjertelig til lykke.

Hvad angår turen til *Hamborg* lørdag og søndag den 1. og 2. dec., kan det oplyses, at prisen bliver 50 kr. som sidst. Tilmeldelse skal ske senest søndag den 11. nov. til værkfører *Niels Pedersen,* C. A. Slemming, telf. 587 inden for arbejdstiden. Der startes fra Kirketorvet kl. 13.00 prc. *Søgaard.*

MOTOR-MARKEDET



København

MOTORTØJ REPARERES

og omforandres. *Buntmager K. H. Andersen,* Blågårdsgade 44 kld. — Tlf. Nora 6219

NORTON —FRANCIS-BARNET
Cylinderudboring m/ slebne stempler. — Leje- og krumtaparbejde. — Rabat til mekanikere.
LUND NIELSEN
Tingvej 8 - Sundby 5610—6041

ELEKTROVÆRKSTEDET

Rosenørnsallé 58 — Telf. NO 8300
Alt elektrisk arbejde udføres såvel motorcykler som biler

VELOCETTE

Excelsior-Henderson Motor Co.
H. C. Ørstedsvej 23, F. — Centr. 6581
Reservedele - Tilbehør

Motorcykle-Værksted
EGON WALTHER
Strandvej 104. . Hell. 7948
(Industribyen) Privat: Hell. 5268

Aalborg

MOTORCYKLER
RESERVEDELE
REPARATIONER
En gros . En detail
N. O. JENSEN
Østerbro 50 AALBORG Telefon 7952

MOTORCYKLER

Eiler Svendsen
Istedgade 23 - Aalborg - Telefon 9565

Aut. forhandler af
B. M. W.
NORTON
ROYAL ENFIELD
samt stort udvalg i letvægtere. Reservedele og udstyr — En gros & en detail. Eget værksted: Læsøgade 8, tlf. Alba 10.941
MOTOR-DEPOTET
Skp. Clementsgade 4, Aalborg. Tlf. Alba 10.380

B. S. A. Motorcykler
Reservedele, tilbehør, motorreparationer.
En gros. En detail.
VELLØV
Jernbanegade 13 . Aalborg . Telefon 5251

Aarhus

MOTORCYKLER
Reservedele — Tilbehør
Matchless . Terrot . James . AJS
MOTOR-DEPOTET
Nørregade 12 *Telefon 13835*

ZÜNDAPP - JAWA - HARLEY DAVIDSON
Reservedele og Udstyr. - Specialværksted
AABO-MOTOR
Gl. Munkegade 4 — Aarhus — Tlf. 599

Kerteminde

Svend Schmidt Kerteminde Tlf. 628
Motorcykleværksted . Reservedele
Olie . Udstyr . BSA Køreskole

Odense

A. J. S. Odense
MATCHLESS — JAMES
HERMAN LARSEN
Fred. Rasmussen — Tlf. 545 (lokal 6)

Randers

— *Specialværksted for* MOTORCYKLER — Stort lager. — Reservedele og stempler for alle mærker føres. *Speciale:* Cylinderudboring fra dag til dag. — Reparation af magneter og dynamoer. — Alt elektrisk udstyr føres.
BACH & JENSEN, telf. 1003 . Strømmen . Randers

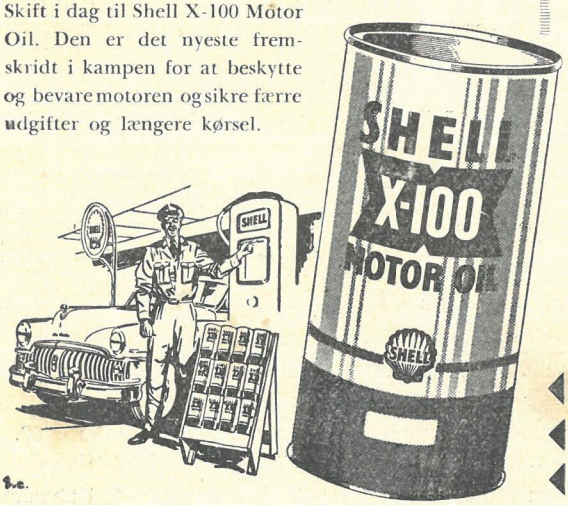
MOTORCYKLER Reservedele og tilbehør. Cylinderservice. Spec. reparationsværksted. Køreskole for bil og motorcykle samt udl. af motorcykler.
VIGGO THOMADSEN
v. Hattenstræde 11-13, Randers, telefon 4517

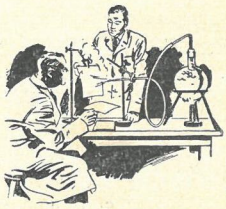
»Motorbladet«s redaktion: Vingaards allé 16, Hellerup. Telefon Helrup 3410.
Ansvarshavende redaktør: Carsten Meyer Petersen.
Annonceekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.
Ekspeditionen: Fortunstræde 4², Kbhvn. K. Telf. Palæ 6368.
Alle henvendelser til Danmarks Motor Union sker til Fortunstræde 4, København K.
BOGTRYKKERIET ANTIKVA A/S KØBENHAVN

HR RØNTGENTEKNIKER
ERIK FALKBØLL
ALDERSHVILEVEJ 29
711 BAGSVÆRD

Det er *kold tæring* -ikke friktion, der er årsag til det største motorslid...

Friktion, det mekaniske slid i motoren, er forlængst bragt ned til et minimum, men »kold tæring« rammer enhver vogn, der hyppigt startes og standses. Også under tomgang sker tæring. Først efter mindst 10 km kørsel er motoren så varm, at det kritiske punkt for udvikling af ætsende stoffer i cylindrene er passeret. Derfor må vogne i bytrafikken beskyttes med en specialolie. — Skift i dag til Shell X-100 Motor Oil. Den er det nyeste fremskridt i kampen for at beskytte og bevare motoren og sikre færre udgifter og længere kørsel.





Her er beviset på Shell X-100 Motor Oil's enestående beskyttelse mod »kold tæring«

En metalplade med almindelig smøreolie, der bestråles med damp, vil oxydere i løbet af 3 min. og efterhånden ruste og ætses, mens den, der er beskyttet af Shell X-100 forbliver ganske upåvirket. Shell X-100 danner ved sin enestående vedhængsevne en ubrydelig beskyttende oliefilm, der også i bilmotorens skoldhede vanddampe og syre forhindrer »kold tæring«.

- **BESKYTTENDE**
- **STABIL**
- **SELVRENSENDE**

t.e.