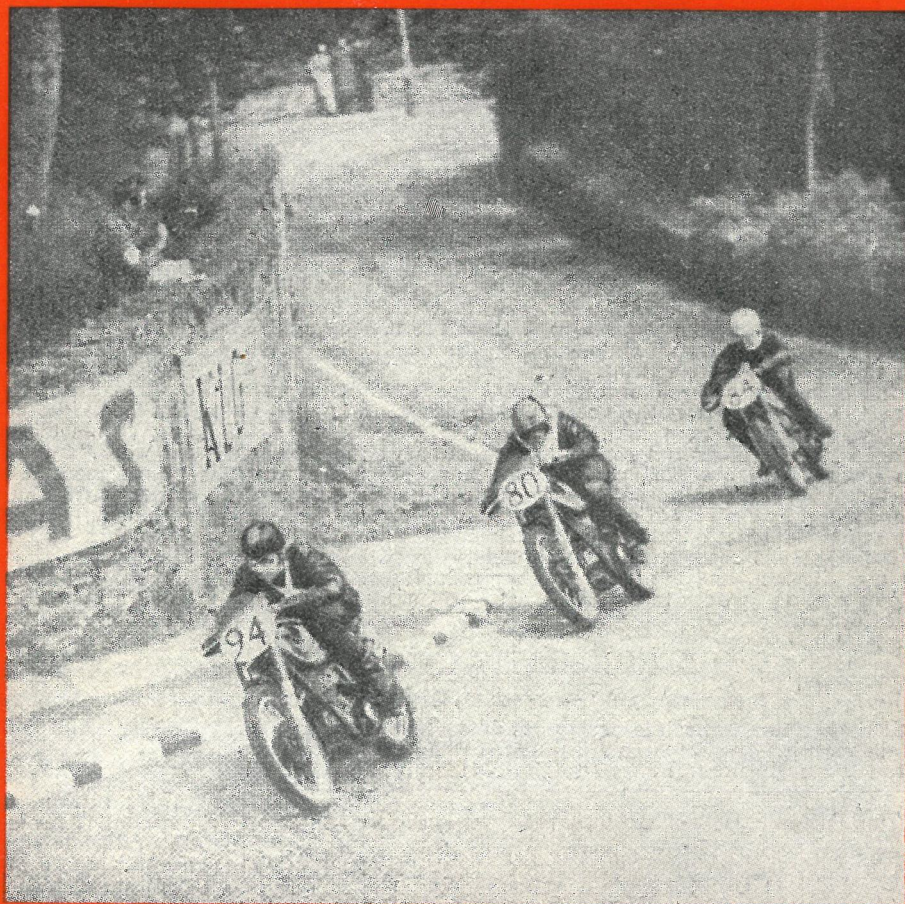


MOTOR *og* Sport

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION



AUGUST

1948

3. AARG.

KLUBBER

tilsluttet

DANMARKS MOTOR UNION

LANDSDELSUNIONER

Fyens Motor Union
Jyllands Motor Sportsunion
Lolland Falsters Motor Union
Sjællands Motor Union

KLUBBER

Aabenraa og Sønderborg Amters
Motorsportsklub
Aarhus Motor Sport
Als Motor Sport
Ballerup og Omegns Motor Klub
Bogense Motor Klub
Bornholms Motor Sport
Brædstrup og Omegns Motor Klub
Brønderslev Motor Klub
B. S. A. Klubben
Sportsmotorklubben »Dan«
Dansk Motor Klub
Foreningen »Dansk Motor Sport«
Djurslands Motor Sport.
Esbjerg Motor Sport
Fredericia Motor Klub
Frederiksberg Motor Klub
Frederiksborg Amts Motorklub
Motorklubben for Frederikssund og
Omegn
Fyens Motor Sport
Glostrup og Omegns Motor Klub
Haarby Motorklub
Haderslev Motor Sport
Harley Davidson Klubben
Haslev & Omegns Automobil- &
Motorklub
Herning Motor Sport
Hjørring Motor Sport
Hobro Motor Sport
Horsens Automobil- og Motor Klub

Horsens Nimbus Klub
Kjellerup og Omegns Motor Klub
Kolding Motor Klub
Korsør og Omegns Motorklub
Københavns Automobil- og Motorcykle
Klub
Sports Motor Klubben »København«
Motorklubben »København og Omegn«
Køge Sports Motor Klub
Sports Motor Klubben »Lolland-
Falster«
Lyngby og Omegns Motor Klub
Midtsjællands Sports Motorklub
Nimbus Klubben, Aalborg
Nimbus Klubben, København
Nordjyllands Motor Sport
Nordre Birks Motorklub
Nordvestsjællandss Motorklub
Motor Klubben for Næstved og Omegn
Sports Motorklubben »Odin«
Randers Motor Sport
Motor Klubben »Rapid«
Roskilde og Omegns Motorklub
Rudge Motor Klub
Motor Klubben »Scratch«
Silkeborg Motor Sport
Skive & Omegns Motorklub
Sports Motor Klubben »Slagelse«
Motor Klubben »Star«
Sundby Motor Klub
Svendborg Automobil Klub
Motorcycle Klubben »Svendborg«
Søborg og Omegns Motor Klub
Thy Motorsport
Vejle Auto- og Motor Sport
Motorklubben »Vestfyen«
Viborg Motor Klub
Østvendssyssel Motor Klub
Østvendssyssel Motor Sport

MOTOR og SPORT

MEDLEMSBLAD FOR DANMARKS MOTOR UNION

Herunder:

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

1948

AUGUST

3. Aargang

Lidt af hvert....

Som omtalt i Juli Nummeret af MOTOR og SPORT har en Deputation fra DMU's Bestyrelse, bestaaende af N. K. Pedersen, Poul Rasmussen og Hoffmeyer, haft Foretræde for Handelsminister Kragh for at formaa ham til at ophæve det udstedte Forbud mod Motorløb.

Deputationen fremhævede det meningsløse i Forbudet, som Spareforanstaltning, idet Benzinforbruget ved selve Løbene er lig Nul, og at de motorkørende Tilskuere netop sparer Benzin ved at holde stille under Løbene i Stedet for at køre rundt i deres Køretøj.

Ministeren stillede sig tilsyneladende meget forstaaende, men udtalte, at dette Forbud var den eneste Spareforanstaltning, han kunde faa Rigsdagen med til, og at han ikke mente at kunne ophæve et Forbud, han lige havde udstedt. Der turde altsaa være Haab, naar der er gaaet en lille Tid, og vi forsøger naturligvis igen.

Hvad vi kunde opnaa var, at man muligt vilde give Dispensation for ganske faa, mere betydningsfulde Løb, og Resultatet paa Unionens Ansøgning herom var, at vi fik Tilladelse til at gennemføre 4 Løb: Jydske Banemesterskaber — Velgørenhedsløb i Gentofte — Danske Jordbanemesterskaber og Nordiske Mesterskaber for Kortbane. Det sidste var tilbudt Danmark, og man mente ikke at kunne lade dette Tilbud gaa fra os.

Nu lever vi altsaa i Haabet om at kunne blødgøre Handelsministeren, saa at han strækker sig lidt videre.

Mon der ikke var Anledning til, at alle Klubmedlemmer, naar og hvor Lejlighed gives, henvender sig til deres lokale Rigsdagsmand, ligegyldigt hvilken Partifarve han har, og spørger ham om, hvad Meningen er med et saa umotiveret Forbud.

MOTOR og SPORT. Med dette Nummer gaar Bladet ind i en ny Fase, og der vil blive gjort alt for, at den skal blive bedre, ikke mindst hvad Udsendelsen angaar, et Punkt hvor der med Rette har været ført utallige Klager i lange Tider.

Dette første Nummer under den nye Ordning bedes modtaget med Velvilje og Overbærenhed, da det nærmest maa regnes for et første Forsøg.

Vi modtager til enhver Tid gerne Ønsker og Forslag vedrørende Stoffet, og beder samtidig alle Klubber være os behjælpelig med at begrænse Klubstoffet til det mindst mulige. Meningen med Klubstoffet er at bringe Meddelelser om forestaaende Begivenheder i kort og koncis Form, men ikke lange Referater af Begivenheder, der kun har ganske lokal Interesse.

De internationale TT-Løb paa Isle of MAN

TT-Løbene paa Øen »Isle of Man« er vel nok Europas største Motorsportsarrangement, og et Referat af disse vil sikkert have Interesse, ikke mindst fordi, at der i Aar deltog et Par danske Kørere, Svend Aage Sørensen, der forøvrigt gennem en Aarrække har været en sikker Deltager, og N. V. Jensen, der deltog for første Gang — og gennemførte — hvad der i sig selv er en Præstation.

Allerede 8 Dage før Løbenes Afholdelse stævner foruden Deltagerne Tusinder af Turister til Øen for at overvære saavel Træningen som selve Løbene, og Løbsdagene er den lange Strækning Banen rundt fyldt med Tilskuere, ikke mindst i de forskellige berømte skarpe Sving, hvor Kørerne har Brug for deres yderste Køreferdighed for ikke at tabe mere Fart end højst paakrævet.

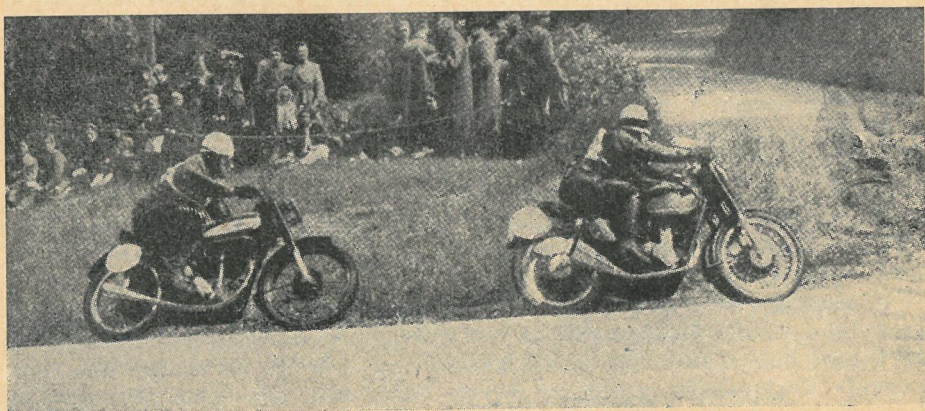
Træningen begyndte Torsdag den 27. Maj i straalende Vejr, og ikke mindre end 64 af Deltagerne gik straks i Gang for at gøre sig fortrolige med Banen, og de mange Tilskuere følger spændt de opnaaede Tider for at kunne tippe Vinderne.

Af Senior Kørerne trænede 22, og hurtigste Omgangstid opnaaedes af Joek

West, der kørte sin første Omgang i 29. Min. 16 Sek. og anden Omgang i 28 Min. 24 Sek. Foruden ham gennemførte 4 andre paa under en halv Time. Bedst af de 35 Juniorkørere var Les Archer, der brugte 29,47, og kun een Mand foruden ham klarede Runden paa under $\frac{1}{2}$ Time. Hurtigste Letvægter var F. C. Hawken i 32,43 og Mannliff Barringtob i 33,26.

Fredag Morgen tørnede 66 Kørere ud, og Tiderne blev forbedrede. Paa denne anden Træningsdag opnaaedes følgende bedste Tider for en Omgang: Senior: O. Tenni, Guzzi, 27,53, J. Bell, Norton, 28,02, Junior: R. Foster, Velocette, 28,15, og Letvægt: F. C. Hawken, Excior, 32,43 og M. Barrington, Guzzi, 33,26. Fredag Aften fortsattes Træningen, i Løbet af 12 Minutter 40 Sekunder sendte Starteren 75 Kørere af Sted, og Tiderne kom ned under 27 Minutter. Det var O. Tenni, Guzzi, der kørte Omgangen paa 26,50, den hurtigste Tid siden 1939.

Mandag Morgen startede 66 Kørere til Trods for Regnvejr, og Tiderne paa-virkedes naturligvis heraf. Hurtigste Mand, E. Lyons, Guzzi, brugte 32,05. N. V. Jensen tog her sin første Omgang og brugte 50,50, men man maa huske,



R. L. Graham og E. Lyons runder Governors Bridge.

at han kørte Banen igennem for første Gang. Svend Aage Sørensen gik ogsaa i Træning med sin 250 ccm og fik Tiden 39,48. Tirsdag Aften forbedrede O. Tenne sin Tid til 26,44, altsaa 6 Sek. bedre end hans egen hidtil bedste Tid, E. Lyons opnaaede 26,55 og A. R. Foster 26,58. Svend Aage Sørensen opnaaede i Juniorklassen 31,0, og N. V. Jensen kørte 2 Omgange paa 41,46 og 40,40. I Letvægt brugte Svend Aage Sørensen 34,3. Tirsdag Aften styrtede Regnen ned, og flere Steder var der tæt Taage, men der blev naturligvis trænet alligevel. Ingen kunde jo vide, om Vejret ikke vilde blive lige saa slemt under selve Løbet. Baade Svend Aage og N. V. Jensen var ude. Lørdag sluttede Træningen, og her kørte Svend Aage Sørensen paa 33,05 og N. V. Jensen paa 38,07 i Junior og Svend Aage Sørensen paa 35,14 i Letvægt.

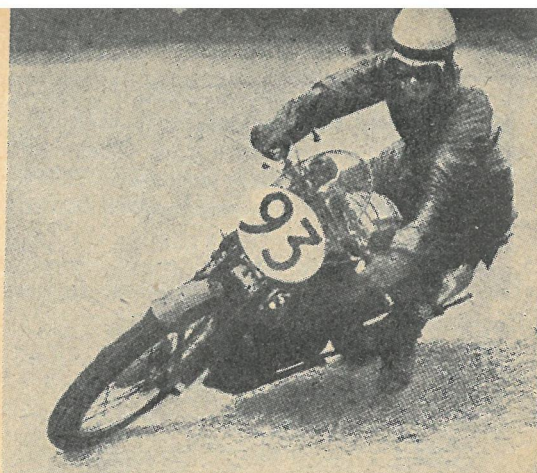
Men til selve Løbene.

Junior-Klassen, 350 ccm, kørtes Manden den 7. Juni, og medens Vejret om Søndagen var saa daarligt, at man maatte aflyse et scramble Løb, oprandt Mandagen med det mest straalende Vejr med høj Himmel og en frisk Vestenvind. Der er forøvrigt Tradition for, at Juniorløbet skal have fint Vejr.

99 Kørere stillede op til Start, og snart efter begyndte Meldingerne fra de første Passerkontroller.

Ved Ballacrairie ligger Freddie Frith som Nummer 3 efter Fenn og Ortueta, fem Sekunder foran Fry, Lyons og Barington ligger lige bagefter. Ved Kirk Michael har Frith taget Spidsen faa Sekunder foran Fenn, og ved Ramsay ligger han 2 Minutter før næste Mand.

Allerede i første Omgang begynder Frafaldene. H. Pilling er væltet ved Quarter Bridge og har kvæstet Skulderen, S. Plevin er staaet af ved Unions Mills og er under Lægebehandling, og flere er udgaet paa Grund af forskellige Maskinskader.



A. R. Foster, Velocette. Nr. 2 i Junior T T.

Efter første Omgang er Stillingen følgende:

F. L. Frith, Velocette	28,08
A. R. Foster, Velocette	28,14
H. L. Daniell, Norton	28,27
Lockett, Norton	28,45
A. J. Bell, Norton	28,55
S. M. Miller, Norton	29,18

To Velocette fører med Norton paa 3.-, 4., 5.- og 6.-Plads. Ogsaa i anden Omgang udgaar adskillige. S. Thornton er væltet nær Kate's Cottage og har faaet nogle Skrammer, men er ikke alvorligt saaret. M. Lovell er styrtet ved Kirk Michael og under Lægebehandling.

Freddie Friths anden Omgang er kørt paa 27,37, et Sekund under Bells hurtigste Træningsomgang. Stillingen efter anden Omgang er uforandret:

F. L. Frith	55,45
A. R. Foster	56,05
H. L. Daniell	56,40
Lockett	57,01
A. J. Bell	57,18, men
E. E. Brigg	58,06

er rykket frem.

Efter tredje Omgang gaar Frith i Depot, fylder paa 31 Sekunder og fortsætter med Bevidstheden om, at han ligger i Spidsen. Foster passerer flat ud,

og Daniell arriverer 20 Sekunder efter og gaar i Depot, hvad han klarer paa 37 Sekunder, hvad der giver Foster et godt Forspring, men da han maa i Depot efter næste Omgang, kan dette atter udlignes.

Atter en Række Meldinger om ud-gaaede Deltagere. De førende ligger stadig uændrede efter tredie Omgang:

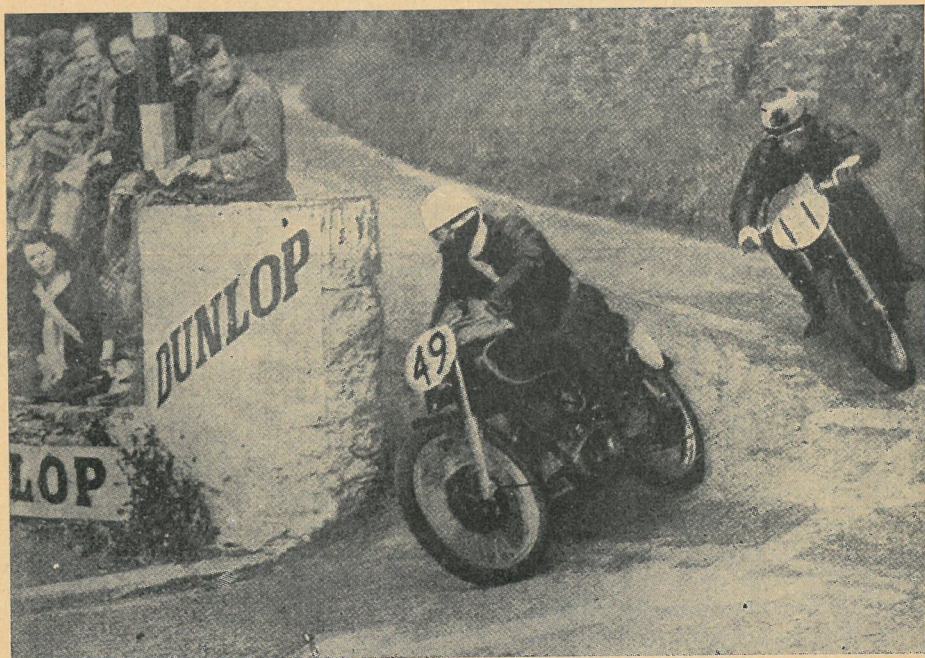
F. L. Frith	1,23,26
A. R. Foster	1,23,41
H. L. Daniell.....	1,24,41
J. Lockett	1,25,24
A. J. Bell	1,25,28
E. E. Briggs	1,26,46

Det øvrige Felt ligger nu mere spredt. Velocetterne har et Forspring paa 1 Min. 15 Sek., og Daniell falder i 4. Omgang noget tilbage. Bell tanker i 35 Sekunder og Foster i 40 Sekunder, medens Daniell aabenbart har et Stop ved Ramsay, og lidt senere ankommer han til Depotet og tager Hjelmen af,

han har opgivet. Nu meldes en Sensation, Foster er kommet i Spidsen, og efter fjerde Omgang er der Ændringer i Rækkefølgen:

A. R. Foster	1,51,33
F. L. Frith	1,51,47
A. J. Bell	1,53,42
J. Lockett	1,54,53
E. E. Briggs	1,56,03
M. Cann	1,57,09

Bell kæmper bravt for Norton, hans fjerde Omgang tog inklusive Depotstop 28 Min. 14 Sek., og efter femte Omgang ligger han som Nummer 7 paa Banen, efter ham som ottende Mand kommer Foster. Da der startes med Mellemrum, kan man ikke af Rækkefølgen straks se, hvorledes Stillingen er, men maa følge denne paa Nummertavlerne. Friths femte Omgang var hans hidtil hurtigste, 27 Min. 35 Sek., 1 Sekund hurtigere end Bells Træningsrekord, og dette i Forbindelse med Fosters Depotbesøg har



B. E. Keysjeger H. B. Meyers ved Ramsay Haarnaalesving.

atter bragt ham i Spidsen, 55 Sekunder før Foster.

Efter femte Omgang er Stillingen:

F. L. Frith	2,19,22
A. R. Foster	2,20,17
A. J. Bell	2,23,24
J. Lockett	2,23,30
M. Cann	2,25,51
E. E. Briggs	2,26,25

Vi nærmer os nu Slutningen, og stadig falder flere fra, enten efter Uheld eller grundet paa Maskinskade, Punktering o. s. v.

Frith gennemfører sjette Omgang i ny Rekordtid 27 Min. 28 Sek., hvad der bliver staaende som Løbets hurtigste Omgang. 14 Minutter efter passerer A. J. Bell, og da han er startet 8 Min. 40 Sek. efter Frith, har han altsaa tabt 5 Min. 28 Sek., lige efter ham passerer Foster, 15 Min. 16 Sek. efter Frith, som nu ligger 44 Sekunder før sin næste Konkurrent.

De seks ledende Kørere holder Stillingen uforandret efter sjette og næstsidste Omgang:

F. L. Frith	2,46,50
A. R. Foster	2,48,34
A. J. Bell	2,52,09
J. Lockett	2,52,20
M. Cann	2,54,53
E. E. Briggs	2,55,36

Sidste Omgang er inde og Frith sikker Vinder, dersom der ikke sker noget for ham. For at slaa ham skulde Foster køre sidste Omgang under 26 Minutter, og det kan han ikke.

Slutresultatet blev følgende:

F. L. Frith, Velocette.....	3,14,33,6
A. R. Foster, Velocette ...	3,19,12,6
A. J. Bell, Norton	3,20,50,6
J. Lockett, Norton	3,21,06,8
M. Cann, A J S	3,25,06,6
E. E. Briggs, Norton	3,25,27,6
R. L. Graham, A J S.....	3,25,54
E. S. Oliver, Velocette ...	3,25,58

20 Mand gennemførte til Replicatid. Nr. 20 var S. Lawton, A J S, 3,33,57. Svend Aage Sørensen blev Nr. 23 i 3,37,26, altsaa 3½ Minut for sent til at faa sin smukke Samling TT-Trofær forøget med endnu et Stykke. N. V. Jensen gennemførte som Nr. 47 i 4,12,20.

Senior og Letvægt.

Senior 500 ccm og Letvægts 250 ccm Klasserne kørte samtidig Fredag den 11. Juni, saaledes at Seniorklassen startede først med 10 Sek. Mellemrum, og kort efter sidste Mands Start startedes Letvægtsklassen samlet.

Vi har omtalt Juniorklassen saa udførligt, dels fordi vi selv havde to Deltagere i denne, og dels for at give et lidt fyldigt Indtryk af hele Løbets Gang. Omtalen af de sidste to Klasser bliver derfor mere summarisk, men det bør dog fremhæves, at Svend Aage Sørensen i Letvægtsklassen gjorde en udmærket Indsats og en Overgang laa meget fint, efter tredie Omgang som Nr. 4, indtil han fik Vanskeligheder og maatte opgive.

Senior:

Straks fra Starten var det tydeligt, at der vilde blive kørt haardt. Som første Mand startede L. P. Hill, Norton, og som Nummer 2 E. Lyons, Guzzi, men allerede ved Ballacraigne ligger Lyons i Spidsen, 25 Sek. før Hill. Allerede i første Omgang udgaar de første Deltagere, Lyons meldes styrtet, men O.K., kort efter meldes han alligevel udgaaet.

McEvan passerer pit'en som første Mand umiddelbart fulgt af Frith, som er startet 1 Min. senere, og det ser ud til, at Frith ogsaa i dette Løb vil tage Føringen, men saa følger Italieneren Ombono Tenni, der kører meget stærkt, Friths første Omgang laa paa 27,49, men Tenni brugte kun 25,51, hvilket var 1 Min. 5 Sek. bedre end forrige Aars bedste Omgang. Adskillige Kørere meldes udgaaet, og de førende kører

meget haardt. Stillingen efter første Omgang er:

O. Tenni, Guzzi	25,51
R. L. Graham, A J S	26,20
H. L. Daniell, Norton	26,22
J. Lockett, Norton	26,43
J. M. West, A J S	26,59
A. R. Foster, Triumph	27,02

Frith rapporteres fra Ramsey, hvor han bakser med sin Maskine. Efter anden Omgang har Tenni et Stop ved Depotet paa over 1½ Minut efter en lidt langsommere Omgang, men han fortsætter. Blandt andet meldes Foster og Lockett udgaaet og lidt senere Frith og Le Graham, det tynder ud i Favoritterne.

Efter tredje Omgang er der kun 8 Sekunder mellem Nr. 1 og 3:

O. Tenni	1,19,30
A. J. Bell	1,19,31
H. L. Daniell	1,19,38

Tenni fortsætter for fuldt Drøn, medens de 2 Norton stopper for Tankning, men saa skulde de kunne gennemføre uden videre Stop, medens Tenni maa stoppe endnu en Gang. Men saa sker der noget. Bell har passeret Tenni og meldes et Minut før ham ved Ramsey, og Daniell ligger 31 Sek efter Bell, som nu fører Løbet. Resultaterne for fjerde Omgang bringer dog ingen Ændring i Stillingen, men næste Gang sker det. 13 Deltagere er nu udgaaet, og Feltet er nu reduceret til 43 — 13 startede ikke. Noel Christmas meldes styrtet og bragt til Hospitalet med Tog.

Efter femte Omgang gaar Tenni i Depot og fortsætter efter et ganske kort Stop, men han har nu tabt 2 Minutter og er aabenbart ikke godt kørende. Stillingen er efter femte Omgang:

A. J. Bell	2,13,10
H. L. Daniell	2,13,32
O. Tenni	2,15,10

Baade Bell og Daniell gaar i Depot efter 5. Omgang og fylder paa 15 Sekunder, en fin Præstation af Depotet.

Efter sjette Omgang er Stillingen endnu uforandret, men det er tydeligt, at baade Daniell og Tenni er ude for Vanskeligheder.

Endelig passerer Artie Bell Maallinien som Vinder af 1948 Senior TT, hans Tid er 3,06,31 svarende til en Gennemsnitsfart af 84,969 miles/T. En fin Præstation, forrige Aars Vindertid var 3,11,22 svarende til 82,8 miles/T.

Daniell, der laa saa fint Løbet igennem, maatte lide den Tort at udgaa for Maskinskade i allersidste Omgang, og Tenni naaede at gennemføre, men faldt tilbage til 9. Plads.

De bedste Resultater blev følgende:

A. J. Bell, Norton	3,06,31
W. Doran, Norton	3,17,16
J. A. Weddell, Norton	3,19,11
G. Murdoch, A J S	3,21,51
N. B. Pope, Norton	3,23,04

Sidste Mand til Replica blev Nr. 20, H. B. Ranson, Norton, 4,05,30. Desuden gennemførte yderligere 3 Mand inden for Respittid.

O. Tenne præsterede Løbets hurtigste Omgang og fik herfor som Præmie Jim Simpson's Trophy.

Letvægt 250 ccm.

Her startedes 26 Køreere samtidigt, saaledes at man stadig kunde overse Rækkefølgen, naar de passerede Depotterne.

Dette Løb har speciel Interesse for Danmark, idet Svend Aage Sørensen deltager heri.

Ved Starten ligger de to Guzzi-Køreere M. Cann og M. Barrington, Svend Aage Sørensen er placeret i anden Række.

H. Carter kommer først i Start og fører Feltet det første Stykke, men passerer saa af Barrington og Pike. Svend Aage Sørensen ligger som Nr. 7.

Allerede i første Omgang udgaar Parson og Carter og lidt senere H. Kirby. De første 13 Kørere gennemfører første Omgang under 34 Minutter, Svend Aage Sørensen som Nr. 7 i 32,24.

Efter første Omgang er Stillingen:

M. Barrington, Guzzi	30,13
M. Cann, Guzzi	30,25
T. L. Wood, Guzzi	30,38
R. H. Pike, Rudge	31,13
B. Drinkwater, Guzzi	31,47
R. A. Mead, New Imp.	31,56
S. A. Sørensen, Exelcior	32,24

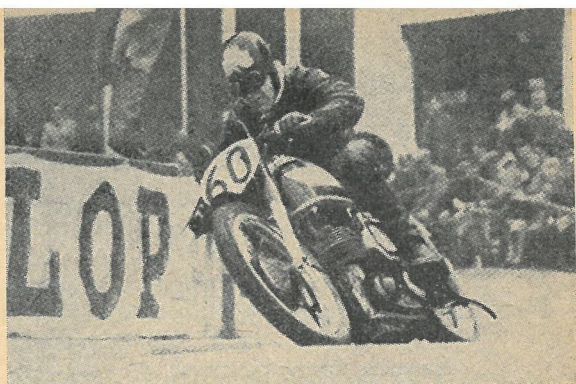
Efter anden Omgang har Pike og Drinkwater byttet Plads, medens Svend Aage Sørensen stadig ligger som Nr. 7, men er faldet lidt tilbage, 1 Min. 32 Sek. efter Mead. Tredie Omgang bliver spændende. Wood udgaar ved Quarter Bridge med Maskinskade, og senere rapporteres Barrington udgaet ved Michael. Svend Aage Sørensen ligger efter 3. Omgang som Nummer 4, 7 Min. 34 Sek. efter Nummer 1 Cann, men Glæden varer kun kort, og i næste Omgang er Svend Aage faldet tilbage.

M. Cann kører femte Omgang i 29,51, og han ligger nu 7 Min. 12 Sek. foran Nr. 2 Pike. Han er nu saa overlegen, at Løbet mister noget af sin Spænding. Svend Aage Sørensen meldes udgaet.

Der er nu kun 10 Kørere tilbage, og Cann kører en Omgang paa 30 Min. 11 Sek. Han er altsaa ikke ude paa at sætte Rekorder og derved tage nogen Risiko.

Efter sjette Omgang er der kun otte Kørere tilbage, og Cann ligger langt forud i 3,0,17 med Pike som Nummer 2 i 3,09,32 og Hawken som Nr. 3 i 3,15,22, altsaa et anseligt Mellemlum. Cann gennemfører sidste Omgang i 30,32 og gaar i Maal som Vinder i 3 Timer 30 Minutter 49 Sekunder med en Gennemsnitsfart af 75 miles/T.

Kun seks Mand gennemførte Letvægtsklassen og alle til Replica. Hurtigste Omgang præsteredes af M. Cann



A. J. Bell, Norton, Nr. 3 i Junior T T, runder Quarter Bridge.

i 29 Min. 31 Sek. svarende til 76,72 miles/T.

Slutresultaterne blev:

M. Cann, Guzzi	3,30,49
R. H. Pike, Rudge	3,40,33
D. Beasley, Exelsior	3,54,09
Drinkwater, Guzzi	3,57,56
R. J. Petty, New Imp	3,59,11
J. McCredie, Exelcior	4,03,52

Fra F. I. C. M.

Som bekendt blev der i Fjor paa FICM's Kongres vedtaget nye rigoristiske Bestemmelser vedrørende Sidevognspassager under Motorløb.

Disse Bestemmelser har vakt megen Diskussion i de forskellige Lande, og paa den i Foraaret afholdte Kongres i Bryssel blev Spørgsmaalet indgaaende drøftet, og Resultatet blev, at man gik tilbage til de gamle Bestemmelser med nogle Ændringer.

Sidevognenes Hjul skal være mindst lige saa store som det mindste af Motorcyklen.

Passageren skal være effektivt og vedvarende befordret i Sidevognen under Løbet, men maa forlade Sidevognen midlertidigt i Svingene.

Vore Sidevognspassagerer kan altsaa vedblive med at optræde som Akrobater til Publikums Tilfredsstillelse uden at komme i Strid med de internationale Bestemmelser.

De danske Jordbanemesterskaber

Propositionerne for de danske Jordbanemesterskabsløb er nu udsendt til samtlige Klubber.

Det er som bekendt i Aar lykkedes at opnaa Tilladelse til at afholde disse betydende Løb paa Charlottenlund Travbane, hvor de køres Søndag den 15. August. Første Start Kl. 15.

Der køres som sædvanlig i 8 Klasser. Special Solo, 250 ccm — 350 ccm og 500 ccm. Standard Solo, 250 ccm — 350 ccm og 500 ccm. Motorcykler med Sidevogn indtil 600 ccm og over 600 cm.

Løbene køres i indledende Heat og Slutheat, event. Opsamlingsheat.

Standardmaskinerne skal være katalogm.sige Modeller, og der maa til disse kun benyttes almindelig Benzin, der udleveres af Arrangørerne.

Der er reserveret Benzin med samme Oktantal, 74—76, som det hidtil benyttede.

For saa vidt muligt at undgaa unød-

vendig Støj, er det paabudt, at Udblæsningsrøret skal være opslidset i Slidser $1\frac{1}{2}$ mm paa ialt 80 cm Længde, og Megafon er forbudt.

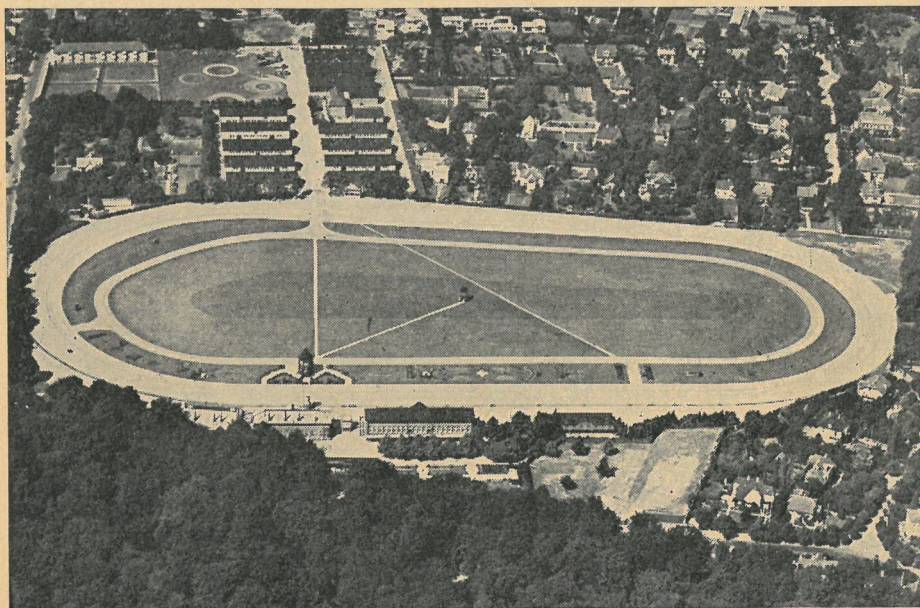
Anmeldelser modtages paa DMU's Kontor senest den 4. August.

Anmeldelserne bedes indsendt gennem Kørerens Klub og fra denne til Klubbens Landsdelsunion.

Der er sket den Ændring i Propositionerne, at Starten foregaar med rulende Start i Stedet for staaende Start med gaaende Motor.

Vi bringer et Luftfoto af Charlottenlund Travbane, hvoraf Banens Form tydeligt fremgaar. Banen er 950 Meter lang, og der køres 5 Omgange, saaledes at Totaldistancen bliver 9750 Meter. Svingene er hævet 1 Meter og er bredere end Langsiderne, der er 25 Meter.

Indehaverne af de forskellige Mesterskaber er i Øjeblikket følgende:



Luftfoto, Charlottenlund Travbane.

Foto: Novico.

Standard 250 ccm: Henry Sørensen.
 350 ccm: Einer Andersen.
 500 ccm: Kaj H. Mogensen.
 Special 350 ccm: N. V. Jensen.
 500 ccm: Irving Irvinger.
 Sidevogn 600 ccm: Johs. Hansen.
 over 600 ccm: David Axelsson.

At alle disse vil forsvare Mester-

skabstitlen er vel givet, men hvor mange vil generobre den? Tiden vil vise det.

Takket være den herskende Sølvman- gel venter sidste Aars Præmietagere endnu paa deres Præmier. Skulde der blandt vore Læsere findes en leverings- dygtig Sølvmed, vil han være mere end velkommen.

Vellykket dansk Indsats i Ystad

Ved Svenska Motorklubbens Ystads Afdeling's Baneløb ved Ystad, Søndag den 11. Juli, deltog de 4 danske Kørere Irving Irvinger, Erhardt Fisker, Hermann Marcussen og Poul Møller, hvor de gjorde en udmærket Indsats og opnaaede en for os Danske smigrende Popularitet.

Løbet var oprindeligt angivet som et Scrambleløb, men senere meddeltes det, at det drejede sig om et Baneløb. Banen var ganske vist en Rundbane, men af en saadan Beskaffenhed, at Løbene nærmest fik Karakter af Scramble.

Dagens bedste Tid opnaaedes af Stig Pramberg i 1,43,9, der dermed slog den tidligere Banerekord fra 1947, der var paa 1,58,2.

Svenskerne viste en enestaaende Kamplyst, men ogsaa Danskerne viste, hvorledes man skal behandle en Væddeløbsmaskine, skriver Bladet »Södra Skaane«. Irvinger blev Dagens Mand, da han for at undgaa at køre ind i det svage Hegn og derved udsætte Publikum for Fare, resolut kastede sin Maskine, hvad der vakte almindelig Be-

undring. Ogsaa den bornholmske Kører Poul Møller klarede sig fint og opnaaede en anden Plads i Senior-Finalen.

Hermann Marcussen, Rønne, der kørte i Junior Klassen, førte en haard Kamp med den svenske Kører Kuno Johansson og vandt sit Heat ligesom Poul Møller og Irvinger, medens Fisker maatte nøjes med at blive Nr. 2 i sit Heat.

I Ekspert-Finalen førte Irvinger længe, men maatte som nævnt kaste sin Maskine og udgik derved af Løbet, hvorefter Stig Pramberg vandt i 1,19,0 tæt fulgt af Brinkeback 1,21,0 og Ove Braun 1,21,1.

Junior-Finalen blev vundet af Svend E. Nilsson i 1,34,5, 2. Artur Ovessen, 1,36,0, 3. Herman Marcussen 1,37,8.

Senior-Finalen: 1. Ingvar Andersson 1,24,0, 2. Poul Møller 1,28,8. Bornholmerne, der sejlede til Ystad i 2 Fiskerbaade i ret haard Blæst, var ledsaget af forskellige Kammerater, der satte Kulør paa Løbene ved at opildne de danske Kørere.



Specislförretning i MOTORDELE

St. Regnegade 5 . København K.
 Telefon C 14361

Handicap og Handicapsudregning

En af de Ting, der ved et Motorstævne kan sætte Løbsledelsen og Officials paa Prøve, baade hvad Hurtighed og Retfærdighed angaar, er Handicaps og disses Udregninger. Ikke sjældent sker det, at Bagmændene opgiver at indhente Forspringsmændene, eller at disse overhales allerede i 2. Omgang. Herved mister man Spændingen i Løbet og Meningen med Handicap'et. Aarsagerne kan selvfølgelig være mange forskellige, men det sker, at Grunden har været en forkert Handicapsudregning. Selv den dygtigste Handicap'er maa have et godt System og Materiale at arbejde med for at regne et retfærdigt Handicap ud paa de faa Minutter, der ofte kun er levnet til dette Formaal.

For at finde det rette Grundlag for Udregningen, maa vi lige se paa, under hvilke Former Løbet køres. I Norge og Sverige køres, navnlig paa 1000 m Baner, med den bedstopnaaede Hastighed af 2 Forsøg som afgørende for Placeringen. Til første Forsøg fordeler Arrangørerne f. Eks. 12 Kører efter Skøn i 3 Heat. De fire hurtigste af alle disse Kører samles i eet Heat, de fire næsthurtigste i eet og de fire langsomste i eet Heat, i andet Forsøg. Vinder er den, der har opnaaet bedst Tid, ligegyldigt om denne Tid er opnaaet i første eller andet Forsøg. Denne Metode er temmelig retfærdig, hvis Banens Beskaffenhed er nogenlunde ens i første, andet og 3. Heat, og ikke, f. Eks. paa Grund af en Regnbyge eller voldsom Opkørsel af Banen, er mærkbar daarligere for de sidst startende Deltagere. Metoden giver en fair Chance for en Deltager, der er uheldig i sit første Forsøg, til at yde fuld Indsats for Afgørelsen i andet Forsøg. Løbsmetoden kræver imidlertid, navnlig paa korte Baner, en pinlig nøjagtig Tidtagning. Metoden har imidlertid den Fordel, at man kan være nogenlunde sikker paa, at den enkelte Kø-

rer har ydet sit bedste i eet af de 2 Forsøg, og hans Tid kan derfor bruges direkte til Handicapudregning.

Betydelig vanskeligere er Udregningen ved de Løbsmetoder, der hidtil har været almindeligst her i Danmark, nemlig hvor der køres paa Points, eller hvor Nummer 1 og 2 fra de indledende Heat gaar til Slutheat. Knap saa vanskeligt er det i de Løb, der i den senere Tid har vundet Indpas paa vore Baner, nemlig hvor de hurtigste, altsaa efter Tidtagning, fra samtlige indledende Heats gaar til Slutheat. I disse sidstnævnte vilde 2 i Stedet for 1 Forsøg før Slutheatet gøre det muligt at danne sig en nogenlunde reel Tid ogsaa for dem, der har været mere eller mindre uheldige i første Forsøg. Med de 2 første Metoder og tildels ogsaa den sidste, er det nødvendigt at sammenligne Resultater og Tider fra de foregaaende Løbsdage, ellers vilde en Kører ved ikke at køre hurtigere end lige nødvendig for at holde Placering, i de forskellige Heats, opnaa en daarligere Tid og derved et bedre Handicap end det, der i Virkeligheden passer til hans Kørefærdighed.

Handicap'et kan køres med Sekunders Forspring, Meters Forspring eller Meters Tillæg. Det sidste betragtes af de fleste som værende den bedste Metode, navnlig paa korte Baner. Den er langsommere at udregne end Sekunders-Forspring, men til Gengæld betydelig nemmere at starte efter og er sikkert den retfærdigste for alle Deltagere.

I følgende regnes med Handicap paa en 400 m Bane.

Det første Trin i Handicapudregningen er at danne Køernes Tid for de 4×400 m under saavidt muligt samme Køre- og Baneforhold. Denne Tid er i Virkeligheden det afgørende for Handicapsammensætningen, idet Resten kun er almindelig Udregning.

Man maa derfor medtage Resultater fra tidligere Løb samt for ukendte Kø-rere, eventuelt tage Tid for enkelte Om-gange, hvor man mener, disse Kø-rere yder deres bedste. Man kan selvfølgelig ikke bruge en Tid, der er opnaaet under et Rekordforsøg eller ved fly-vende Start.

Det næste Trin er saa at udregne disse Tider til Meter pr. Sekunder, ved at dividere Køredistancen med Kø-retiden, f. Eks.:

$$4 \times 400 \text{ m} = 17,8 \text{ Meter pr. Sek.} \\ 90 \text{ Sek.}$$

Følgende Tabel vil derved fremkom-me for en 400 m Bane for f. Eks. disse 4 Tider:

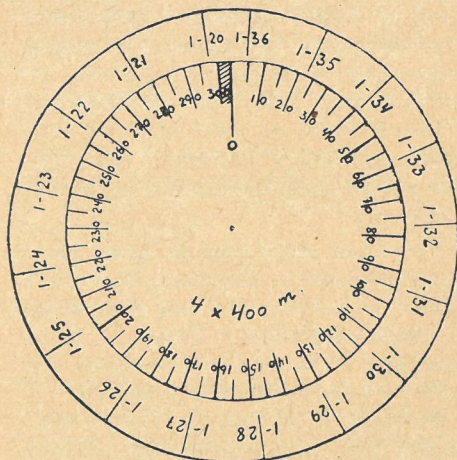
Nr.	Tid	Meter pr. Sekund
1	1—20	20,0
2	1—24	19,0
3	1—28	18,2
4	1—32	17,4

Handicappet for disse bliver derfor:

Nr. 4 starter paa Startlinien: 0 Meter
 Nr. 3 faar $4 \times 18,2 \text{ m}$: 73 Meter
 Nr. 2 faar $88 \times 19,0 \text{ m}$: 152 Meter
 Nr. 1 faar $12 \times 20,0 \text{ m}$: 240 Meter

Til Bagmændenes Fordel tæller, navn-lig paa Baner med lange Sider, at de-res udregnede Gennemsnitshastighed er mindre end Hastigheden paa den lige Strækning, de faar tillagt. Desuden er Gennemsnit regnet efter $4 \times 400 \text{ m}$, der svarer til Kørsel 90 cm fra Inderkreds, og den tilbagelagte Strækning er nær-mere 15—30 m mere pr. Omgang. Denne Fordel bør Bagmændene ogsaa have, fordi de skal bruge Tid til at passere de foranliggende. Hvis der starter sær-lig mange, og Passage er vanskelig paa vedkommende Bane, bør yderligere Godtgørelse i Meter ydes de bagerste Kø-rere. Tidligere Resultater i Handi-caps kan ogsaa indflettes i de nye Han-dicapudregninger.

Til Udregning af Tillægene paa en sikker og hurtig Maade, kan man be-nytte nedenfor viste Omregningstabel, der er nem at fremstille. Tabellen be-staar af 2 Skiver, hvoraf den ene kan drejes om en Aksel, der gaar gennem begge Skiver. Den øverste Skive er ind-delt i Millimeter, der hver gælder for en Meter. Den nederste Skive inddeles ved først at udregne den hurtigst op-naaede Tid til Meter pr. Sek. og afsætte disse efter Millimeterskalaen. Saaledes afsættes Streger for hvert Sekund. Af-standen imellem Tiderne 1—20 og 1—21 (paa 400 m Bane) bliver saaledes 20 Millimeter og imellem 1—32 og 1—33: 17,4 mm. Ved nu at sætte 0 paa den indvendige Skive udfor den langsomste Kø-rers Tid kan man læse Metertillæg-gene udfor de andre Deltageres Tid. Ved at bruge denne Tabel fremkommer en Fejl paa ca. 5 m for hvert 8. Sek., der ogsaa kommer de bagerste Kø-rere til Gode som Godtgørelse for Passage.



Skala til »Handicapning«.

Handicaps er en morsom Form for Motorløb og synes ogsaa at interessere Publikum, men den gode sportslige Ind-sats opnaas kun ved retfærdige Udreg-ninger, og det haabes, at denne Artikel kan bidrage til saadanne.

jun.

De internationale 6-Dages Løb 1948

De store internationale 6 Dages Løb var for 1948 oprindelig henlagt til Czekoslovakiet, men grundet paa de lidt vanskelige Forhold i de østlige Lande blev det paa FICM's Efteraarskongres, med Czekoslovakiets Billigelse, vedtaget at henlægge dette Løb til Italien.

Løbet køres fra den 14. til den 19. September med San Remo som Udgangspunkt. Løbet er aaben for alle Klasser af Motorcykler lige fra 50 ccm.

Den totale Strækning ligger omkring 2000 km, der skal gennemkøres med en Hastighed af 50 km i Timen, dog kører Maskiner indtil 75 ccm kun 38 km, indtil 125 ccm 42 km og indtil 250 ccm samt Sidevognsmaskiner 46 km i Timen.

Løbet kørtes første Gang i England i 1913, efter en Pause foraarsaget af den første Verdenskrig genoptoges Løbene i 1920 og kørtes i Frankrig. I de følgende Aar, indtil 1939, kørtes i forskellige Lande, saaledes i 1923 i Sverige og Norge. Den sidste Verdenskrig satte atter en Stopper for Løbene, der genoptoges i 1947, hvor der kørtes i Czekoslovakiet og blev vundet af dette Land, der ifølge Traditionen som Vinder skulde have Arrangementet det følgende Aar.

Løbet har været kørt 22 Gange og er blevet vundet 11 Gange af England, 3 Gange af Schweiz, 1 Gang af Sverige, 2 Gange af Italien, 3 Gange af Tyskland og 1 Gang af Czekoslovakiet. For 1939 foreligger der intet Resultat.

I Løbet er indlagt en Holdkonkurrence om en international »Silver Vase«. Om denne kørtes første Gang i 1924, hvor den blev vundet af Norsk Motorklubb. Siden er den vundet 9 Gange af England, 1 Gang af Frankrig, 2 Gange af Holland, 2 Gange af Tyskland og sidste Gang af Czekoslovakiet. I Aarene 1927—28 og 29 deltog et dansk Hold, der i 1927 bestod af Carl Kruse, Valgaard og Carlo Petersen, der alle

gennemførte til Guldmedaillen. I 1928 deltog Valgaard, A. Reinhardt og A. Olsen, der ligeledes alle gennemførte til Guldmedaille. I 1929 bestod det danske Hold af Holger Sønderup, Ib Krøyer Christensen, der gennemførte til Bronce-medailen, og Henry Nørregaard, der udgik den første Dag. Dette Aar talte Løbet 168 Deltagere, hvoraf 45 udgik, medens 36 gennemførte til Guldmedaille, 47 til Sølvmedaille og 17 til Bronce-medaille. 15 opnaaede FICM's Certifikat og 8 gennemførte inden for Respitid.

Letvægterne sætter Verdensrekorder

Fra FICM foreligger der nu officiel Rapport om en Række nye Verdensrekorder, sat af Raffaele paa Saxon Banen i Schweiz med en 75 ccm Guzzi den 28. Februar i Aar. Rekorderne er følgende:

1 km fl. Start	96 km/T
1 mile fl. Start	96 km/T
1 km st. Start	72 km/T
1 mile st. Start	80 km/T

Disse Rekorder gælder samtidig for 100 ccm Klassen.

Samme Dag og Sted satte Cavanna med en 350 ccm Guzzi med Sidevogn følgende Rekorder:

1 mile fl. Start	172 km/T
1 km st. Start	112 km/T
1 mile st. Start	124 km/T

I Oktober 1947 satte Monneret, Anderson og Thomas med en 250 ccm Guzzi følgende Rekorder paa Monthlery Banen:

3 T. 428,7 km —	143 km/T
4 T. 565 km —	141,2 km/T
500 km —	140,8 km/T

Motorcykler i U. S. A.

I Almindelighed tænker man sig U. S. A. som Motorkøretøjernes Land, og man ved, at Automobilene er udbredt i langt større Kredse af Befolkningen end i noget andet Land i Verden. De fleste vil derfor regne med, at ogsaa den anden Gruppe af Motorkøretøjer, nemlig Motorcyklerne, skulde have en betydelig Udbredelse. Dette er dog langt fra Tilfældet.

Af U. S. A.s 140 Millioner Indbyggere er kun 435,000 Ejere af en Motorcykle, medens der i England findes 500,000 paa et Indbyggertal af 45 Millioner. De 435,000 Motorcyklister anvendes for to Trediedeles Vedkommende til rent Privatkørsel, medens den sidste Trediedel anvendes af Politiet og til Forretningskørsel. Disse Tal viser, at Motorcyklen langt fra er lige saa populær i U. S. A. som i England. Maaske hænger dette sammen med, at større Kredse af Befolkningen er Ejere af en Bil.

Saa mærkeligt det lyder, importerer U. S. A. ikke saa faa Motorcykler, hvad der svarer til omtrent Halvdelen af Amerikas egen Fabrikation. I 1946 fremstilledes i U. S. A. ca. 24,800, Tallene for 1947 kendes endnu ikke, men i 1947 importeredes der nær ved 15,000, heraf alene fra England 11,260, navnlig de smaa Maskiner har vundet en stor Popularitet, og de amerikanske Fabrikker er som Følge heraf begyndt at interessere sig stærkt for disse Typer, medens man som bekendt tidligere særlig har lagt an paa større Modeller omkring 1000 ccm.

De engelske Fabrikker kan glæde sig ved at have vundet et godt Navn i U. S. A., men ogsaa i Argentina vinder de engelske Maskiner godt Indpas, særlig engelske Racemaskiner.

Forsidebilledet:

L. A. Dear, S. T. Barnett og Jock West,
alle A J S.

Fra Klubberne

Harley Davidson Klubben

Klubbens første Klubtur startes den 3. August Kl. 19,30 fra Damhus-Torvet til Ørholm, hvor vi drikker Kaffe i det Danske Schweiz Kl. 21,00 med Musik og Dans.

Se iøvrigt Klubbens Program for i Sommer eller ring til VE 1362 eller EV 8678.

Senere har vi 4 Klubture fra Damhus-Torvet i August og Weekend-Tur den 7. August. Start samme Sted Kl. 18. Men vigtigst af alt: Jernbaneturen uden Cykler den 22. August. Vi mødes under Uret paa Hovedbanegaarden Kl. 9,30.

Næstved og Omegns Motorklub

Klubben afholdt ordinær Generalforsamling Onsdag den 11. Maj. Genvælt blev som Formand Th. Eriksen og nyvalgte Kasserer Lodahl Mortensen, Sekretær Hans Fjordside og i Bestyrelsen Ejberg Hansen og Rasmus Petersen. Der nedsattes et Sportsudvalg til at arrangere kommende Løb.

H. F.

Sportsmotorklubben Lolland-Falster

Klubben afholder sin ordinære halvårlige Generalforsamling Søndag den 29. August paa Landmandshotellet i Maribo Kl. 10,00.

Dagsorden ifølge Lovene.

Vær venlig at møde talrigt den Dag. Paa Gensyn alle Mand.

Sekretæren.

Fyens Motor Sport

afholdt 23. Juni Sct. Hansfest i Skovpavillonen i Kerteminde. Ca. 75 Køretøjer deltog fra Odense, og det var saaledes et anseeligt Vogn- og Motorcykle-Optog, som Politiet som Ekstrafører havde paataget sig at føre til Bygrænsen paa Nyborgvej. Vejret kunde vel have været bedre, men det var dog Tørvejr, og i god Behold ankom Deltagerne til Kerteminde. Ca. Kl. 11 gik Fakkeltoget fra Skovpavillonen til Stranden, hvor

der var rejst et stort Baal, der blev afbrændt, medens Midsommervisen m. fl. blev afsunget. Det bør tilføjes, at Fru Køller tillige havde sørget for forskellige muntre Viser til Kaffen.

Da Baalet var nedbrændt, afbrændtes et virkelig flot Festfyrværkeri, der samlede flere Tusinde Mennesker.

Motorklubben »Star«

Fra forskellig side har vi hørt, at »Star« ikke eksisterer mere, da man aldrig ser noget til den her i Motor og Sport. Dette passer absolut ikke, næh, sagen er den, at vi er lidt utilfredse med dette blad, og derfor har vi startet vort eget lille klubblad med sekretæren, Bendt Larsen, som redaktør, medens sportslederen, Willy Boisen, tager sig af mangfoldiggørelsen, og dette blad, som udkommer præcis den første i hver måned, har fået stor succes.

Vi har i den forløbne sæson haft en hel del arrangementer og fester: Karneval, sct. hansfest, køreture, aftenture og endda i vinter, gaature, og alle disse arrangementer har været godt besøgt.

Grunden til, at vi nu lader høre fra os igen, er egentlig den, at vi afholder stor *fugleskydning* søndag den 15. august kl. 10,15 i café Vangehus på Strandvejen, og hertil er alle motorfolk med venner og bekendte hjertelig velkomne. Der er mange fine præmier at vinde, ligesom der også vil blive præmie-keglespil.

Billetter, som kun koster 1,00 kr., kan fås følgende steder: Mogens Høys-holdt, Egholmvej 62, Vanløse, Aage Rasmussen, Hanebred 23, Vanløse, Willy Boisen, Nedertoften 5, Damsø 268, Bendt Larsen, Utterslevvej 9, NV, Henning Larsen, Karise Allé 16, Valby, samt i slagterforretningen Hvidovrevej 129, Hvidovre 792.

Så håber vi at se en mængde motorfolk i Vangehus søndag den 15. august.

B. L.

Korsør og Omegns Motorklub

afholdt Torsdag den 8. Juli Klubaften i »Sommerlyst«, Korsør Lystskov. Der var mødt ca. 50 Mennesker frem.

Formanden, Skrådermester Henry M.

Jensen, bød de tilstedeværende velkommen, og en speciel Velkomst blev rettet til Klubbens Medlem, Mekaniker Jørgen Wolfram, der var vendt hjem fra en Tur gennem Europa og Afrika, en Strækning paa 30.000 km, der var tilbagelagt paa en »Nimbus« Motorcykle.

For denne Præstation overrakte Formanden Wolfram en miniature Milepæl af Sølv, hvorpaa Klubbens Emblem var anbragt, og med følgende Indskrift:

Jørgen Wolfram

København 9.-9. 47

Cape Town 17.-3. 48

km. 30.000

Efter at Kaffen var drukket, holdt Wolfram et meget interessant Foredrag. Turen var gaaet gennem Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Spanien, Fransk Marokko, Sahara, Sudan, Congo, Rhodesia og Sydafrikanske Union. Wolfram fortalte blandt andet, hvor store Vanskeligheder han havde haft med Visa. Flere Steder i Afrika havde han ventet i over en Maaned, før det gik i Orden. Ligeledes var Dækkene et Problem. Sahara havde ødelagt dem, før Halvvejen af denne var passeret. Desuden var der mange, mange andre Vanskeligheder, men alligevel var Turen blevet gennemført.

Wolfram fortalte i sit Foredrag en pudsig Episode, der lød som følgende:

Der er faktisk ret mange Negre i Afrika. Vi kunde da ogsaa faa dem til at bære vores Bagage for en billig Peng, de Gange vi skulde over en Flod. En Dag, vi skulde over en særlig stor Flod, gav en Englænder os et godt Raad: »I skal aftale Prisen med Negrene først. Naar de er kommet midt ud i Floden, vil de nemlig standse op og forlange »Dyrtidstillæg« for ikke at smide Bagagen i Vandet. Dette modvirker I ved at tage en Revolver og skyde den første ned — saa gaar de andre uden Vrovl. Men husk at skyde ham helt, saa koster det kun 10 Kroner (for Begravelse), hvis I derimod kommer til at saare ham, bliver det en dyr Historie«. Ja, der er mange Negre i Afrika.

Sluttelig udtalte Formanden sin Tak til Jørgen Wolfram, der havde for-

maaet at holde sine Tilhørere i Aande i 2½ Time, og der blev udbragt et Leve for Foredragsholderen.

Gorm.

Fredericia Motorklub

Nu da Motorløbene er blevet forbudt, maa vi jo have noget andet at samles om, og det var Formanden for Haderslev Motor Sport ogsaa klar over, og derfor foreslog han, at en Kreds af Motorklubber samledes i Fredericia til Sct. Hansfest.

Fredericia Motorklub indbød derfor Repræsentanter for Sønderborg, Aabenraa, Haderslev, Kolding, Vejle og Horsens Motorklubber til et orienterende Møde paa Restaurant »Broen« den 17. Juni 1948.

Her blev det vedtaget, at vi skulde arrangere Sct. Hansfest paa Hyby Lund, Udgifterne og Indtægterne fordeles ligeligt mellem de arrangerende Klubber.

Det viste sig at være en Succes, for hver Kvadrattomme Plads paa Hyby Lund var optaget, da Formanden for Fredericia Motorklub, Cigarhandler Knud Beck, bød Velkommen til de mange Motorfolk, specielt til Præsidenten for DMU, Redaktør Elwin Hansen, Aarhus.

Der blev nu danset et Par Timer, og Haderslev Motorklub fremviste en Sketch, der gjorde stor Lykke. Haderslev havde endvidere medbragt nogle gode »Slogans«, som havde siddet paa Bilerne paa Vejen herop. Nu kan De selv dømme:

- »Vi Ministre maa have Benzin.....
til vore »Dollargrin«.
»Med Krag'er Motorfolk ikke paa Hat,
Derfor med *Motorløb* det blev Nat.«
»Krag vilde købe »Russebenzin«,
men Russerne laa flade af Grin!«
»Var der ikke blevet lukket for
Benzinen,
kunde jeg ikke rejse til Moskva med
Flyvemaskine.«
»Husk Benzin maa kun anvendes til
Fest Fodbold og Sjov...
bare kør . . . Krag gi'r dig Lov.«

Da det begyndte at blive mørkt, blev

der afbrændt et stort Baal nede ved Stranden, der var dog ikke anbragt en Heks paa Baalet, men derimod en »Krage«, som blev brændt paa Baalet.

Elwin Hansen holdt Baaltalen, hvori han udtalte Haabet om lysere Tider for Motorsporten, derpaa sang man Midsommervisen, og saa blev der afbrændt et Festfyrværkeri.

Derefter gik man igen op paa Hotellet og fortsatte Samværet. Der blev afsunget en Sang, der var forfattet i Dagens Anledning.

Gevinsterne ved de amerikanske Lotterier faldt paa følgende Sedler:

Rød Nr. 49: Cyklekæde.

Lyserød Nr. 97: Køretæppe.

Blaa Nr. 89: Lygte (ikke afhentet).

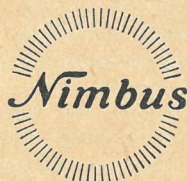
Grøn Nr. 17: Lygte.

Festen sluttede med et Leve for DMU.

A. Hansen.

Sundby Motor Klub

Orienteringsøvelsen for Damer, Lørdag den 12. Juni, fik en stor Deltagelse.



**Aut. Forhandlere
for Stor-København**

ACAP A/S

Blegdamsvej 32, N. C. 8545

Sv. Aa. Engstrøm & Co.

Vermilandsgade 40, S. Sundby 4900

K. Fisker-Jensen,

Lyngby Hovedgade 76, Lyngby 2216

Arne Fog,

Enghavevej 76, V. Eva 3701

C. V. Hansen,

Frederiksberg Bredegade 17, F.

Tlf. Goth. 6538

Damerne klarede sig straalende. Resultatet blev følgende:

Fru Hovard Hoffentzeth.
Fru Frede Olesen.
Fru K. Østergaard og
Fru Sv. Petersen.

Søndag den 27. Juni afholdt Klubben Skt. Hansfest paa Lejrpladsen i Søvang. Festen blev, selv om Vejret ikke var det bedste, en glimrende Dag. Der var mødt mange Medlemmer med Gæster, og endvidere havde Bestyrelsen inviteret Frederiksberg Motor Klub til Festen.

Der spistes Frokost i Fællesskab ved de lange Borde, hvorefter Præmieskydningen tog sin Begyndelse.

Søndag den 11. Juli kørtes Badetur til Liseleje med stor Deltagelse, 22 Køretøjer med 50 Deltagere, som alle ved Hjemkomsten var enige om, at det havde været en glimrende Dag.

S. W. Nielsen.

Motorcykle-Clubben Svendborg

Tvunget af Forretningshensyn har den hidtidige Formand, Assurandør Hedgaard, maattet trække sig tilbage fra Formandsposten og ud af Bestyrelsen, hvilket meget beklages af Medlemmer og Bestyrelse. Bestyrelsen siger Tak for den rolige og kammeratlige Maade, hvorpaa Hedgaard har ledet Klubbens og Bestyrelsens Møder, og Klubben siger i Særdeleshed Tak for Løbet 9. Maj, hvis helt igennem smukke Forløb, ogsaa økonomisk, i saa høj Grad skyldtes Hedgaards dygtige Dømmekraft. — Samtidig byder vi velkommen til den hidtidige Næstformand, »Smed Jørgensen«, og til Suppleanten, Olaf Olsen, der nu konstitueres som

MOTORCYKLE REPARATØRER

København

Brdr. Bech's Motorcykleværksted
Tagensvej 101 - Telefon Taga 9926
Specialværksted og Reservedele:
INDIAN - RUDGE

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

Køge

A. J. S. Herluf Christiansen
Nørregade 39 — Specialværksted for
Motorcykler — Motorcykle Køreskole

henholdsvis Formand og Bestyrelsesmedlem.

5. Juli holdt Klubben nStiftelsesfest i »Rottefælden«, hvor Sommerrevyen fremførtes, og hvor især Hentydninger til enkelte populære Medlemmer hilstes med bragende Bifald.

Næste Møde 4. August.

Klubstof maa være Sekretariatet i Hænde senest den 22. i hver Maaned. Senere modtaget Stof kan ikke forventes optaget i første Nummer.

Husk at begrænse Klubstoffet til det mest nødvendige, saaledes at det kan optages uden Ændringer fra Redaktions Side.

Referater af Løb bedes indsendt umiddelbart efter Løbene, gerne ledsaget af Fotografier, som vil blive returneret, dersom de ikke benyttes.

Danmarks Motor Union: Præsident *Elwin Hansen*, Rud. Wulffsgade 12, Aarhus. Tlf. 10980.

Generalsekretær *Vald. Hoffmeyer*. Sekretariat: Valbygaardsvej 26, København, Valby. Tlf. Valby 99 — 5966.

Fyens Motor Union: Formand, Fabrikant *Karl Madsen*, Nørregade 54, Odense. Sekretariat: Vestergade 59, Odense. Tlf. 104.

Jyllands Motor Sportsunion: Formand: *Kaj O. Nielsen*, Dannebrogsgade 52, Aalborg, Tlf. 6762. —

Kasserer: *Egon Nielsen*, Graven 17, Horsens, Tlf. 820. Sekretær: *Kr. Kvist*, Teglværksallé 13, Aalborg.

Lolland-Falsters Motor Union: *Aage Wæver*, Vesterbro 38, Maribo.

Sjællands Motor Union: Formand, Faktor *Poul Rasmussen*, Taga 7228, Bispeparken 5, København NV.

Sekretariat: Ingemannsvej 5, København V., Luna 155.

Redaktion og Ekspedition: Valbygaardsvej 26, København-Valby, Valby 99 — 5966.
Ansvarshavende Redaktør: *Vald. Hoffmeyer*.



Gør Deres Motor selvrensende -



Smurt med Olie uden
Tilsætningsmidler



Smurt med Castrol
med det nye
Tilsætningsmiddel

Motoren i Deres Motorcykle holder lige saa meget af et Bad som De selv.

Under Kørslen afsættes Kul og andre Urenheder paa Stempler og Lejer, hvilket nedsætter Motorkraften og medfører Benzinspild og unødigt Slitage.

Brug Castrol Motor Olie, der gør Motoren „selvrensende“. Castrol indeholder et nyt Tilsætningsmiddel (et Metalsalt af et tertiært alkyl-substitueret, aromatisk Dithiofosfat), som vasker de skadelige Urenheder bort fra Motordelene, saa de automatisk fjernes gennem Olieudskiftningerne.



Med Castrol faar De mere end en Smøreolie. De faar en videnskabeligt fremstillet Mineralolie, der gør Motoren 100% effektiv.

Sommerkvaliteter til Motorcykler

4-Takts: GRAND PRIX
2-Takts: XXL
Nimbus: XL

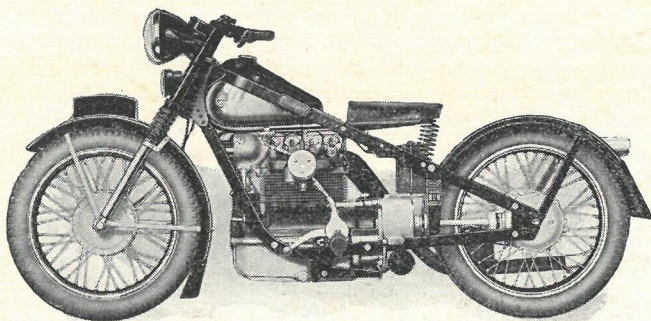
ENGLANDS MEST SOLGTE MOTOROLIE

C. C. WAKEFIELD & CO. A S · GOTHERSGADE 109 · KØBENHAVN K · CENTRAL 14075

dehede Hansen
København 28 B

NIMBUS

DANMARKS MOTORCYKLE



NIMBUS *originale* Reservedele har samme Materiale-kvalitet, Præcisionsbearbejdning og Tolerance som de Dele, NIMBUS Motorcyklen er fremstillet af.

Brug derfor altid *originale* NIMBUS Reservedele, der faas hos vore autoriserede Forhandlere, som findes over hele Landet.

AKTIESELSKABET

FISKER & NIELSEN

KØBENHAVN F.