ČÍSLO 112 LÉTO 2015

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR

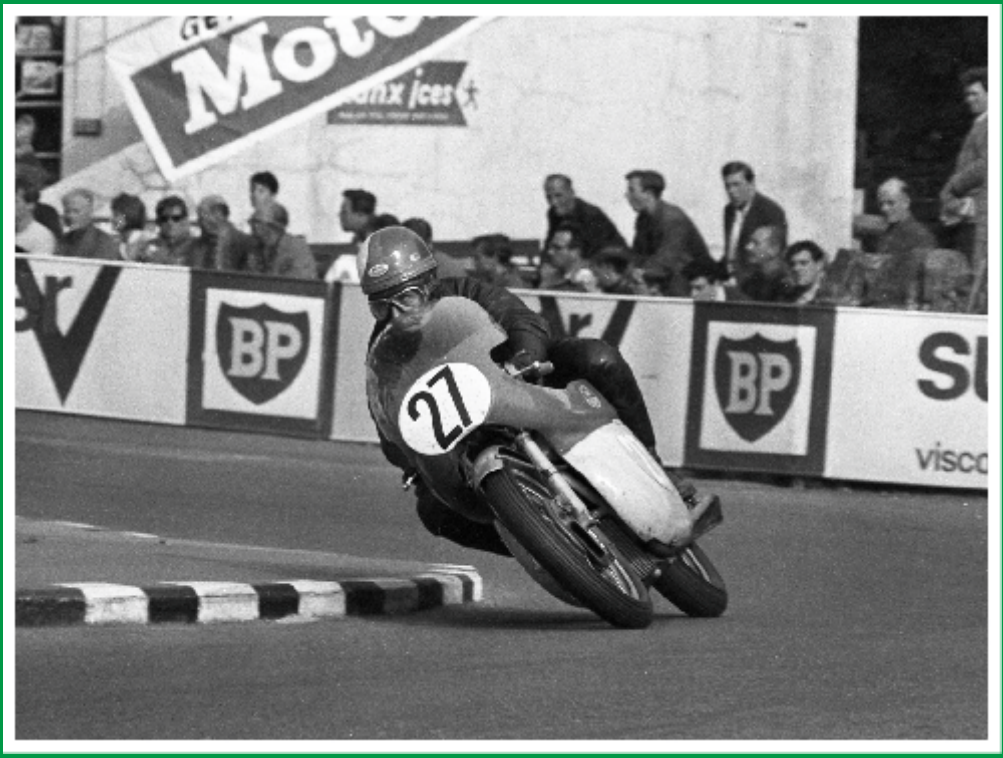


Foto na titulní straně:
Na snímku z archivu Františka Feigla je Gustav Havel na jawě na trati legendární Tourist Trophy v roce 1966.

VETERÁN

Číslo 112, léto 2015, ročník XXXIV.
Zpravodaj Svazu závodníků veteránů při Autoklubu České republiky.
Vychází pravidelně, čtyřikrát ročně.
Vydává Svaz závodníků veteránů.
Redakční rada:
Zbyněk Hozák, Ing. Jiří Wohlmuth.
Redakce si vyhrazuje právo krátit dlouhé příspěvky. Za obsahovou správnost článků nesou odpovědnost jejich autoři.

© Svaz závodníků veteránů, 2015.
Zpravodaj Veterán je registrován u Ministerstva kultury České republiky pod čj. MK ČR E/11553.
Zasílání zpravodaje Veterán zajišťuje Česká pošta, s.p. Postservis, podle smlouvy č. 0051/2001 a dohody ze dne 2. 1. 2002.

ISSN 1804-5103

Tiskne: Tiskárna EDIT, 252 19 Rudná

Číslo 112 bylo předáno do tiskárny 22. 6. 2015.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE 1

VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR 1

ZPRÁVA Z POSLEDNÍ ČLENSKÉ SCHŮZE 2

V TERÉNU I ZA FUNKCIONÁŘSKÝM STOLEM 5

RICINOVOU VŮNÍ I OZÓNOVÝM ODÉREM 8

S MEZINÁRODNÍ PŮSOBNOSTÍ 13

DŮSTOJNÁ PŘIPOMÍNKA 85. NAROZENIN 16

NAŠI ČLENOVÉ NA JAŘE NEZAHÁLELI 17

ŠÉFKONSTRUKTÉR A ŘEDITEL JOSEF JOZÍF 19

JAK SE SPLNIL ŽIVOTNÍ SEN 20

50. VÝROČÍ HOŘICKÉ MOTOCYKLOVÉ REVOLTY 25

FRANTIŠEK HEJNAL 27

TRATĚ POD KOLY NAŠICH JEZDCŮ 28

Z ALBA DĚDY MOTORISTY 29

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE

● Svaz závodníků veteránů (SZV) při Autoklubu České republiky (AČR) sídlí v budově Autoklubu ČR (proti Hlavnímu nádraží, tj. stanice metra trasy C). Adresa 110 00 Praha 1, Opletalova 29.

● Kancelář Svazu závodníků veteránů je ve 2. patře budovy na konci okrouhlé galerie velkého sálu.

● Pracovní uzavřené schůzky výhradně členů výboru Svazu závodníků veteránů a redakční rady zpravodaje Veterán se konají každé úterý od 14 do 15 hod. v kanceláři SZV. V uvedenou dobu je možno telefonovat na číslo 222 898 219.

● Schůze výboru Svazu závodníků veteránů, za účasti předsedy, se koná v přízemí budovy Autoklubu České republiky, v salónku restaurace, každé první úterý v měsíci od 14 do 15 hod., kromě července a srpna a svátečních dnů. Tyto schůze jsou přístupné každému členovi SZV jako hostovi bez práva hlasování k projednávaným záležitostem.

● Roční členský příspěvek činí 100 Kč, pro členy, žijící v zahraničí 300 Kč, vzhledem k vysokým nákladům na poštovné při zasílání čtyř čísel Veterána ročně. Bankovní spojení: Česká spořitelna, pobočka Praha 2, Jugoslávská 19, číslo účtu 0011298359/0800.

Vážení členové Svazu závodníků veteránů AČR

Léto běží, motoristická sezóna je v plném proudu. Závodění se v nejprestižních šampionátech přesouvá stále silněji na dálný východ, z toho bližšího východu potěšitelné zprávy nepřicházejí. Po 55 letech opustila Německo automobilová formule 1, neuvěřitelné…. a závodí se v Thajsku! Kdy opustí MotoGP náš Masarykův okruh je možná otázkou času. Motoristické přenosy ze závodů mistrovství světa na televizních obrazovkách stále silněji míří ke zpoplatnění. Renomované motoristické časopisy přecházejí na internetovou podobu. Neustálé změny v pravidlech doprovázejí každou sezónu a vydávání speciálních brožur by bylo z tohoto pohledu spíše věcí záslužnou. Není v tom dnešním závodním světě něco špatně? Svět se mění, jen ten u nás, jakoby ne.

Mnoho let sledovaným tunelem Blanka se ani v letošním létě nesvezeme.
Snad nám tedy chmury letošního léta rozeženou motocyklové i automobilové podniky veteránské a hřejivý pocit, nechť nám přinese i vzpomínka na letošní nedožité 85. narozeniny Gustava Havla, kterou s pečlivostí připravuje náš výbor SZV AČR na závěr srpna.

Příjemné čtení letního Veterána i hezké léto přeje

Jiří Wohlmuth

Jarní setkání v budově Autoklubu

Zpráva z poslední členské schůze

První letošní setkání členů Svazu závodníků veteránů AČR proběhlo tradičně v sále budovy Autoklubu v Opletalově ulici dopoledne prvního jarního dne 21. března 2015. Pro archivní dokumentaci tradičně referujeme.

Mnoho našich členů zaujalo svá místa už před zahájením hlavního programu a věnovalo pozornost tradičnímu promítání. Tentokrát to byly příspěvky motocyklové, které připomněly loňskou jarní výstavu Český motocykl v prostorách pražského ČVUT, následoval příspěvek o strakonických motocyklech s názvem Motocyklení a na své si přišli i obdivovatelé sajdkárkrosu, když promítaný film dal nahlédnout do tajů této dramatické disciplíny.

Po skončení promítání filmů krátce po desáté hodině, zahájil předseda SZV AČR Petr Válek setkání přivítáním hostů v čele s prezidentem Autoklubu ČR dr. Romanem Ječmínkem. Po úvodním přivítání bylo následně minutou ticha vzpomenuto památky těch, kteří nás od minulé schůze opustili a setkání se nedožili. Byli to:

Antonín Šváb	nar. 1932
František Mrázek	nar. 1936
Václav Kukla	nar. 1926

Následně předseda Petr Válek poděkoval jménem výboru vedení Autoklubu ČR za podporu činnosti Svazu závodníků veteránů, včetně poskytování místnosti pro pravidelná setkávání a jednání členů výboru. S uznáním poděkoval redakci zpravodaje Veterán za zajišťování pravidelného vydávání a ujistil podporou výboru v práci redakční rady v dalším období. Další poděkování pak patřilo i všem inzerentům, kteří svým podílem umožňují vydávání čísel Veterána.

Dále Petr Válek informoval o iniciativě

Vladimír Dubšík, Arnošt Zemen, Ervím Krajčovič a Jaromír Matuška s poháry a další ocenění osmdesátníci na snímku Pavla Fišera

výboru SZV, který se při příležitosti nedožitých 85. narozenin výborného motocyklového závodníka a továrního jezdce pražské Jawy Gustava Havla rozhodl připomenout jeho památku zhotovením pamětním desky místě osudné havárie. Deska bude na základě vydaného souhlasu MČ Praha 10 slavnostně odhalena 29. srpna letošního roku ve Vršovické ul. č. 42 v Praze 10. V únoru bylo výboru předloženo sedm návrhů zpracovaných studenty SUPŠ v Turnově a na březnovém zasedání výboru byl vybrán vítězný návrh. V tomto období vzniká v Turnově sádrová podoba desky.

Následně přítomní vyslechli také informaci o aktivitě našeho člena Zdeňka Cipry, který se ujal péče o pomníček závodníka Jana Janouše, včetně realizace jeho přemístění na důstojnější místo. 25. března se členové výboru zúčastní besedy s obyvateli obce Vrančice, jejíž starosta se iniciativně na akci podílel.

Přítomní vyslechli i informaci o další iniciativě výboru SZV, kterou je předložení návrhu na zřízení Síně motoristického sportu. Návrh byl předložen prezidentovi AČR.

V další části zasedání pozdravil všechny přítomné pan Vladimír Kazda, předseda revizní komise a seznámil přítomné

Ocenění přebírá motokrosař Vladimír Dubšík

s výsledky kontroly hospodaření za rok 2014. Kontrola byla provedena v souladu s platnými předpisy a normami. Vl. Kazda konstatoval, že se zúčastňoval pravidelného zasedání výboru a pochválil spolupráci se členy výboru. V souladu s výsledky kontroly, která proběhla bez závod, bylo podání daňového přiznání za příslušné období. Blíže specifikoval příjmy a výdaje a následně předložil zprávu o hospodaření výboru ke schválení přítomnými v sále. Zpráva byla následně schválena. Přítomno bylo 235 členů.

Přítomné po té pozdravil prezident AČR dr. Roman Ječmínek. Připomenul, že v letošním roce zajišťuje AČR 20 sportovních podniků mistrovství světa a mistrovství Evropy. V této chvíli je zatím nejasné konání motocyklové GP ČR v letošním roce. Vše je také připraveno ke konání 380 mistrovstvích podniků v rámci ČR

Dále seznámil přítomné s posláním nové členské legitimace AČR a blíže shrnul výhody této karty pro členy. Bližší informace je možné získat na webových stránkách Autoklubu. V případě nutnosti je možné volat asistenční službu na číslo: 226 294 273.

Prezident AČR dále informoval, že cestou Olympijského výboru obdržel AČR víceleté granty na rozvoj talentované mládeže v hodnotě několik miliónů Kč, přičemž rozdělení do sledovaných disciplín (trial, karting atd.) bude provedeno na zasedáním prezidia dne 22. dubna.2015.

V návaznosti na informaci předsedy Válka, dr. Ječmínek ocenil iniciativu výboru SZV a doplnil podrobnosti ke zřízení Síně motoristického sportu. Návrh výboru SZV byl prezidiem AČR přijat, byla jmenována komise pro

Pohár pro Jaromíra Matušku z rukou místopředsedy Miloslava Vernera

přípravu síně slávy ve složení Ing. Minařík – předseda, Miloslav Verner a Ing. Jiří Wohlmuth - členové a Mgr. Priknerová, sekretář. Komise zasedala 3.3.2015. Doporučila síň slávy vytvořit, navrhla její podobu, projednala způsob oceňování i záležitosti spojené s vytvořením síně. Otevření Síně motoristického sportu by mělo proběhnout slavnostně za účasti médií na jaře 2016.

Místopředseda SZV Miloslav Verner následně informoval, že 11. dubna 2015 ve 14 hod proběhne v nově otevřeném parku Fr. Šťastného v Kochánkách na Jizerou vysazování mladých stromů do aleje českého motorismu. Akce by se měla opakovat každý rok.

V další části programu byli oceněni tito naši členové – jubilanti:
Josef Kadeřábek, Stanislav Pospíšil, Antonín Kubíček a Richard Krappel (85) převzali diplomy, Jaromír Matuška, Ervín Krajčovič, Arnošt Zemen, Vladimír Dubšík (80) převzali poháry, Jaroslav Zahrádka, Jan Brejžek, Jan Tichý a Josef Seidl (80) převzali diplomy.

Následně předsedající popřáli k životnímu jubileu prezidentovi AČR dr. Ječmínkovi, který poděkoval za gratulaci a vyslovil přání, aby se všichni přítomní sešli i na podzimním setkání.

Po skončení této části jarní schůze bylo v diskuzi připomenuto konání letošního ročníku Šestidenní v Košicích (7. – 12. 9. 2015), dále vystoupil pan Matuška a předal osobní přání k narozeninách prezidentovi dr. Ječmínkovi, pan Novák pozval na motokros veteránů do Horního Újezda u Litomyšle (16.5.2015) a pan Jiří Šmída připomněl konání Křišťálové přilby bří Juhanových (9.5.2015). Pan Kadeřábek pochvalně zhodnotil články ve zpravodaji Veterán č. 110 a č. 111.

Čestným hostem jarní členské schůze byl i pan Gustav Havel, syn našeho úspěšného motocyklového závodníka a reprezentanta (1930 – 1967).

Následně byla jarní členská schůze ukončena. (JW)

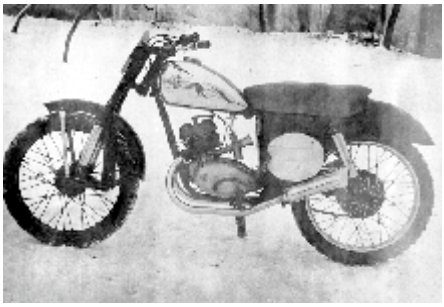
Blahopřání k 75tým narozeninám převzal i prezident AČR dr. Roman Ječmínek

Arnošt Zemen

V terénu i za funkcionářským stolem

V letech svého aktivního závodění se zařadil mezi strakonické soutěžácké ikony. Dnes se Alois a Bohumil Roučkovi i Zdeněk Polánka dívali v den osmdesátin Arnošta Zemena na jeho slavnostní den už jenom ze soutěžáckého nebe.

Jižní Čechy patří k jeho životu, že k němu patřila i strakonická ČZ je tedy logické. Od jeho dvaceti let na sebe poutal pozornost v těžkých terénech, když se mu blížila pětačtyřicítka, bylo jeho jméno psáno na visačkách FIM. Arnošt Zemen (nar. 5. května 1935) měl motocykly rád od útlého věku a zajímala ho navíc technika. Když absolvoval píseckou střední strojnickou průmyslovku, měl za sebou diplomovou práci na téma ČZ 150 a s tímto nakonec v reálu absolvoval dva roky ve vojenském v letech 1955 – 1957. Startoval v několika motocyklových soutěžích, i zimních, a řadě terénních závodů. Nevynechával ani příležitost startovat ve šlapačkách – trialu.
V roce 1956 si zapsal první úspěch. Vyhrál tehdy sedmý ročník Středočeské soutěže, která tehdy vedla z pražského Spořilova přes Libuš do Posázaví, přes Poříčí n. S., Chocerady, Český Šternberk a Kácov n.S. a Svojetice zpět do Prahy. Trať měřila 215,8 km a v cíli byl první Zemen před Otakarem Chasákem



Zemanova diplomka v roce 1955 – ČZ 150

a olomouckým Javůrkem. Zemenovi pak vítězství vyneslo přeborníka republiky pro rok 1956 v motocyklových soutěžích.
Začátkem dubna 1957 stál na startu populárního terénního závodu v pražské Šárce a nevedl si špatně, když v závodě stopětasedmdesátek skončil třetí za Josefem Chárou a vítězným Aloisem Roučkou. O čtrnáct dní později už byl na startovní listině druhého ročníku Závodu vítězství na Strahově. Tam už byl jediným jeho přemožitelem Karel Pecha na jawě a až za ním skončil populární Jaroslav Kmoch na další jawě. Jen pro zajímavost. Závodům tehdy na velkém stadionu přihlíželo neuvěřitelných 170 000 nadšených diváků.
Znovu to byla Praha, v roce 1959, kdy se Zemenovi dařilo v 10. ročníku závodu v Šárce. Na prašné trati se v národním závodě stopětasedmdesátek strhla

Za jízdy na jaře 1956

Arnošt Zemen na ČZ 150 v terénu (1956)

Stylový průjezd terénním zlomem

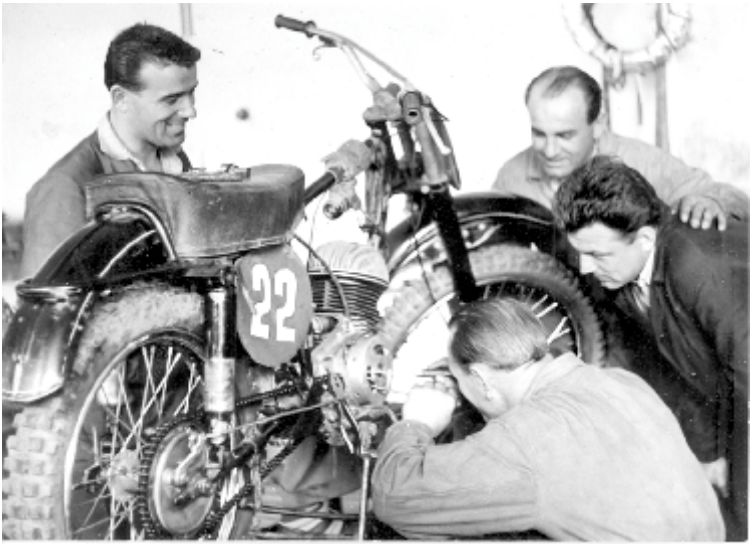
nevídaná bitva mezi B. Roučkou, Zemenem, Polánkou a A. Roučkou, vesměs strakonických závodníků na strojích ČZ. Pádem byl nakonec vyřazen Alois Roučka, ale ten jel až třetí. Zemen ač s bolavými zády se v sobotu těšil z vítězství a takto povzbuzen startoval i v nedělním mezinárodním závodě. Měl formu jako hrom a v Šárce podruhé vyhrál, když porazil Bohuslava Roučku a Františka Höffera. Zemenovi se v té době opravdu dařilo, neboť ještě před závodem v Šárce se zúčastnil vyhlášené a prestižní Skotské šestidenní v níž zvítězil, stejně tak jako si zlatý věnec odvezl ze mezinárodního závodu v Přerově.
Přelom šedesátých let byl vrcholem Zemenova závodění. V letech 1960 a 1961 vítězí v mezinárodních motokrosech v Leningradě a Rize, stává se podruhé mistrem republiky v terénních motocyklových soutěžích ve třídě stopětasedmdesátek a v následujících letech 1962 a 1963 i v silnějších dvěstěpadesátkách. Další titul přidal v roce 1965, vždy na strojích ČZ. Jeden z největších individuálních úspěchů si zapsal v roce 1966 vítězstvím ve známé polské soutěži Raid Polski. To již Zemen startoval v závodech mistrovství světa dvěstěpadesátek po celé Evropě. Startoval ve Francii, Itálii, Německu, Rakousku, Polsku, Belgii, Švýcarsku, Anglii, Švédsku i Finsku.
Svoji první Šestidenní absolvoval v tehdejším Gottwaldově. Nakonec jich jel jedenáct a získal deset zlatých medailí a jednu stříbrnou medaili FIM. Dvakrát se podílel na našem vítězství ve Stříbrné váze. Poprvé v roce 1958, kdy se 6D jela v německé Garmisch-Partenkirchenu a naši jeli na strojích ČZ. Zemen tehdy jel spolu s Františkem Darebným, Aloisem Roučkou a Stanislavem Šťástkou. Podruhé se tak stalo v roce 1967 ve 42. ročníku v polském Zakopaném. Naši jeli tehdy v sestavě Arnošt Zemen Jawa 250, Drahoslav Miarka Jawa 350, Miroslav Vytlačil Jawa 350 a Jiří Jasanský Jawa 500.

Na startu Středočeské soutěže 29.7.1956. Zemen (75) a Javůrek (83)

Na stupních vítězů – zleva Alois Roučka, Bohumil Roučka a Arnošt Zemen

Zemen se dostal i do našeho sextetu v Mezinárodní trofeji a byl u třetího místa v roce 1963 ve Špindlerově Mlýně (Vladimír Štěpán, Saša Klimt, František Höffer, Drahoslav Miarka a Zdeněk Polánka) a u čtvrtého místa ve švédském Villingsbergu v roce 1966 (Josef Fojtík, Jaroslav Bříza, Drahoslav Miarka, Zdeněk Češpiva a Petr Válek).
Za svoje výkony pak byl Arnošt Zemen poctěn v roce 1969 titulem zasloužilý mistr sportu.
Po skončení aktivní dráhy se věnoval práci ve sportovních komisích. V roce 1974 byl jmenován do sportovní komise ÚAMK, po deseti letech se stal předsedou motokrosové komise. O čtyři roky později, v roce 1979, byl navržen do mezinárodní motocyklové komise a také navržen do mezinárodní federace FIM. Jeho znalost ruštiny, francouzštiny a angličtiny byly jeho předností a na kongresu FIM v Montreux tak byl zvolen za řádného člena Commission de Motocross CMS s mandátem až do loňského roku.
Arnošt Zemen je považován za špičkového technika s plnou důvěrou FIM a podílel se ve své funkci mimo jiné i na navrhování prezidentů jury na závody mistrovství Evropy a světa.

(JW)



Strakoničtí „dudáci“ Bohumil Roučka, Alois Roučka, Zdeněk Polánka a Arnošt Zemen řeší častý problém strakonických strojů - zapalování

Arnošt Neubauer

Ricinovou vůní i ozónovým odérem

Jeho příjmení evokuje vzpomínku na legendárního manažéra německého Mercedesu z předválečných let. S Alfrédem Neubauerem má společné příjmení i slabost pro závodní volant, ovšem náš Arnošt Neubauer se svojí sportovní postavou nikdy nemůže vyrovnat bývalému obrovitému šéfovi ze Stuttgartu.

Od útlého dětství se náchodský rodák (nar. 24. června 1941) díval na naše nejvyšší hory, a tak v kopcích i na lyžích, je dodnes jako ryba ve vodě. Po válce se s rodiči vrátil do Trutnova, kde rodina žila už před válkou, ovšem běh událostí ji donutil Sudety na čas opustit. V Trutnově také poprvé přivoněl k rychlým motorů a jejich krásnému zvuku plnému síly, když táta jako nadšený motorista spoluorganizoval motocyklový závod v ulicích města pod názvem „Bránou Krkonoš“ i později automobilový závod do vrchu ze Svobody nad Úpou na Hoffmanovy boudy. Poprvé tak mladý Arnošt viděl taková jména jakými byli Václav Hovorka, Ing. Jiří Pohl a další.
Jeho cesta k závodění ale nebyla zdaleka tak přímá, jak by začátek našeho vyprávění mohl naznačovat. Než začalo první dějství, jak s oblibou říká, měl trochu toulavé boty. Vystudoval sice elektrotechnickou průmyslovku a tři roky pracoval, pak ho ale zlákalo dobrodružství. V roce 1969 odjel na Aljašku do Anchoridge a tam jezdil s náklaďákem. Byl tam jediný Čech a nikdo tam neuměl česky. Naučil se tak dobře anglicky, že jednou cestou z Londýna dostal v letadle nabídku pracovat pro anglickou firmu. V ní pracoval několik let a spoluřídil přípravu nové linky na antikorozní úpravu pro výrobu nové Škody 105. Později, když pro komplikovanou situaci musel firmu opustit, dostal naštěstí nabídku pracovat pro německý chemický koncern, v němž pracoval dlouhých 23 let. Nakonec se rozhodl podnikat a to ho drží dodnes.
Jeho motoristický život začíná také hezky. To když si jako první automobil koupil od pana lékárníka Šámala populární Tatru 12 z roku 1928, pak si pořídil legendární skútr Čezeta . Ten už měl vzácnější rodokmen, neboť jeho majitelem byl náš všestranný závodník Oleg Ruboš. Pak přišlo na řadu „embéčko“, další naše legenda. To byly Neubauerovy začátky.
Jednoho dne přijal Arnošt Neubauer nabídku kamaráda z „ricinové“ branže,

S fiatem 128 Coupe v závodě do vrchu ve Kdyni (1975)

Závody do vrchu, to jsou zatáčky. V jedné z nich Neubauerův Fiat Coupe

akademického malíře Bedřich Dlouhého, aby usedl do jeho vozu Škoda MB 1150 jako spolujezdce. Bylo to zajímavé přátelství. Neubauer, spíše technického srdce a Dlouhý, muž z dadaistického seskupení Paleta vlasti. Nicméně spolu absolvovali několik soutěží až na úrovni mistrovství republiky. „Bylo to krásné, romantické období“, vzpomíná ještě dnes Arnošt s jiskrou v oku. Oba byli členy prestižního autoklubu Bílá labuť, v němž se setkávali s velkými postavami tehdejší soutěžní společnosti, jakými bylo bratři Rejmonové, Jan Malina, Petr Dvořák a další.
Když ale Dlouhý přestal závodit, musel začít Arnošt jednat. A s dalším přítelem Jiřím Arnsteinem zakoupili východoněmecký „zázrak“ – trabanta v úpravě pro třídu A2 a svůj nový vůz prohnali po trati populární soutěže Rallye Berounka v kouzelném kraji Křivoklátska. Pak auto příležitostně proháněli i v závodech do vrchu. Vcelku brzy ale Arnstein „na pokyn“ novomanželky vyměnil volant za kočárek s novorozencem. Závodění zanechal, auto prodali a posádka s typicky krásnými českými jmény Neubauer/Arnstein byla minulostí.
Ale Neubauer už bez volantu být nemohl. Trabanta v jeho rukou nahradilo italské kupé Fiat 128 Coupe třídy A1. Výsledky nebyly špatné, ale na nejlepší naše vrchaře to nestačilo.
Přišla doba zřejmě nejkrásnějšího československého závodního vozu, mladoboleslavské stotřicítky. Kolik bylo takových s touhou svést se s tímto vozem nevím, ale i v tomto přání chodí štěstí cestou osudu. Zvlášť, když rodáci a krajané se nezapřou. A tak se jednoho dnes ozval na druhé straně Neubauerova telefonu další horal, mladý soutěžák ze Špindlerova Mlýna Tomáš Hank a hned s tou nejúdernější nabídkou. „Arnošte, pojeď se mnou škodovku (pozn. Rallye Škoda). Nemám spolujezdce“, nabízel Hank. Tomu nešlo odolat, to se těžce odříká, vždyť se jednalo v té době o nejprestižnější domácí soutěž.

Arnošt Neubauer (vlevo) s Tomášem Hankem na mladoboleslavském parkovišti

Gratulace ředitele AZNP Zapadla ke třetímu místu (1976)

Radost největší. Neubauer s Hankem přebírají zbrusu nový vůz Škoda 130 RS

Ta euforie neměla mít dlouhého trvání. Měřeno délkou, pouhých 38 km. Tam jim tak nějak stála v cestě mladá bříza. Ta auto doslova rozpůlila, motor, ten odlétl kamsi do zelené louky a závodníci se vysoukali z trosek záhadně torzem zadního okna. Když odpoledne přivezli šrot do Mladé Boleslavi, nikdo nevěřil. Rok s rokem se sešel a pachatelé se vrátili na místo činu. Posádka Hank/Neubauer si zapsala do svého závodnického rodokmenu skvělý výsledek. Jako nejlepší posádka Rallye Škoda 1976 skončili na krásném třetím místě a dočkali se mimořádné odměny od samotného vedení továrny. Ta cena nemohla mít silnější váhu. Zbrusu nová závodní stotřicítka byla pro Tomáše s Arnoštem zlatým darem. Takový vůz měl k dispozici jen tovární tým a Leo Pavlík z Barum týmu. Sportovní kariéra se mohla rozběhnout naplno. Řada druhých míst v domácích soutěžích i titul mistrů republiky ve třídě A 1150 v roce 1976. Krkonošští soutěžící se dostali do státní reprezentace, hájili republikové barvy v tehdejším Poháru míru a přátelství a navíc každý z nich absolvoval závody do vrchu. Hank se škodovkou, Neubauer stále s fiatem. Poslední jejich společnou soutěží byla slovenská Rallye Košice v roce 1978.

Pak už Arnošt nemohl sladit sportovní zájmy s pracovními povinnostmi. Jeho první poločas byl u konce.
Někdy v roce 1995 uviděl Neubauer v pražských Dejvicích zaparkovaný vlečňák s naloženým závodním vozem, Alfa Romeo GTA 1300 Autodelta. Tedy s oním automobilem, který obdivovali všichni na staré brněnské trati. To byla doba, kdy za Autodelta tým startovali takoví závodníci, jako Nani Gali, Andrea de Adamich a vévodili mistrovství Evropy cestovních automobilů. Pod dveřmi vyvedený výfuk na konci splácnutý jako vysavač, červená italská barva, čtyřlístek, znak Alfy Romeo na kapotě. Prostě zázrak. V té době se už přítel Jan Trajbol úspěšně zúčastňoval mistrovství Evropy historických vozů v automobilových soutěžích.
Následovalo mnoho porad, jak dál. Arnošt toužil po úžasné Renault Alpine, vozu jeho velkého vzoru Vladimíra Hubáčka, ale Trajbold, protože potřeboval další vůz do své kategorie ME, doporučil vůz Porsche 911. Bylo všem nutné sehnat auto vyrobené do roku 1965. Z finančních důvodů bylo nakonec rozhodnuto nejezdit okruhy, ani rallye, ale závody do vrchu. Běžely dlouhé měsíce, když byl konečně potřebný vůz nalezen. Až v Los Angeles v USA.

Posádka Hank/ Neubauer s legendární stotřicítkou v plném tempu na trati rychlostní zkoušky v roce, kdy získali titul mistra ČSSR ve třídě A 1150

Následně bylo auto zakoupeno, lodí přepraveno do německého přístavu Bremenhaven a pak dál do Čech. Tam už nastala mravenčí práce s přítelem Hankem v špindlerovské garáži. Tam proběhla kompletní renovace a ze solidního sporťáku se stal ostrý závodní vůz.
První start vozu skončil zklamáním a špatně seřízený motor nedovolil odstartovat. Ani v dalším závodě v Ústí nad Orlicí nebyl důvod k úsměvu, jízda byla velice obezřetná, ovšem s přibývajícími starty se vše začalo zlepšovat. Další sezóny už byly na dobré úrovní a nakonec následovala nominace do Czech national teamu. Cesta do Evropy byla otevřena.
Mužem, který prošel Neubauerovým závodním životem, byl také Richard Trajbold. Muž, který s mimořádnou péčí dbal na Neubauerův vůz Porsche. Prožili spolu více než osm let na řadě evropských kopců. Ty zážitky byly nezapomenutelné. Třeba na 7 km dlouhý kopec v italské Valcamonice vzpomíná bývalý závodník Neubauer, střídavě žijící v Praze a na krkonošském Benecku, stále s nejsilnějšími pocity a vzpomínkami. Vždyť tam na rozdíl od našich závodů místo 10ti nebo 20ti historiků startovalo 86 krasavců, okolo trati tisíce diváků a když závodní motory burácely mezi zídkami tamních úzkých uliček, byl Arnošt na vrcholu blaha.
To byly nezapomenutelné zážitky, opakuje Arnošt Neubauer. Byla jich řada, podobně jako závodů, ve francouzském Mont D´Ore, německém Trieru nebo rakouském Rechbergu. Ze všech nejvíce se ale těšil na 19 km dlouhou trať v italském Trento – Monte Bondore s 1450 metrovým převýšením.
Hned vedle trati má dům Arnoštův velký přítel, takže o motivaci nebyla nikdy nouze a vítězství, které tam docílil jen radost a dobrý pocit umocnilo.
Sezóna 1998 byla pro našeho závodníka vrcholem. Dosáhl na titul mistra Evropy a doma se mu dostalo ocenění neméně prestižního. Stal se v pořadí 18tým držitelem Zlaté spony Autoklubu ČR.
I dnes nezapomíná ani na ty, kteří za jeho výsledky stáli. Mechanici Mirek Šálek, před tím mechanik Václava Bervida, Radek Adámek a v neposlední řadě Tomáš Hank.

Neubauerův druhý poločas, to byly závody do vrchu v kategorii veteránů. Za volantem vozu Porsche 911 dosáhl až na evropský titul

Psal se rok 2006, kdy jel svůj poslední závod, znovu na Monte Bondore. Zřejmě v duchu hesla, že se sportem se nestárne, prokládal nestárnoucí Arnošt Neubauer svoje automobilové aktivity se starty v lyžařských závodech. Pochopitelně veteránů.
Pak ale přišla tréninková jízda lyžařského obřího slalomu v rámci seriálu Masters na ledovci Val Senales, těžký pád a několik komplikovaných zlomenin, které daly zapomenout na veškeré sportování. Stejně tak jako čtyři operace s tím související. Je obdivuhodné, že Arnoštovo sportovní srdce zlomeno nebylo a dnes čtyřiasedmdesátiletý sportovec znovu lyžuje. (JW)

Radost po závodě. Dva přátelé, Neubauer s pohárem (vpravo) a František Čečil. Vzadu legendární vůz Hakar

Ervín Krajčovič

S mezinárodní působností

Svůj život začal na Slovensku, dnes dlouhá léta žije v našem hlavním městě a v jeho sportovním životopisu je i kapitola prožitá ve Francii.

Na začátku první poloviny padesátých let kroutil Ervín Krajčovič (*18. března 1935) vojenskou službu v Sušici, ale první motokrosovou zkušenost si vysloužil v roce 1956 v Horažďovicích, kde dokonce v závodě dvěstěpadesátek dojel druhý za Josefem Chárou. Ovšem vůbec rozhodujícím momentem v Krajčovičově motocyklové kariéře bylo působení v krajské opravně STS v Ivance na Dunaji. Tam sice působil jako agronom, ale jezdil s traktorem i miloval motocykly. Jeho schopností si všiml ředitel Ing. Štefan Mrázik, který nabídl mladému Evženovi, aby se vyučil automechanikem a byl mu dokonce trenérem. Bylo zajímavé, že Mrázik měl dobře připravené tréninky. Vědom si dobrých fyzických předností mladého Krajčoviče, neváhal třeba ztěžovat průjezd terénem například jeho kropením, jen aby jeho závodník získával další potřebné zkušenosti a návyky. Bylo to svérázné, leč účinné. Nebylo tedy divu, že se Ervín stal prvním Slovákem, který se začal prosazovat v mistrovství Československa a byl také prvním, kdo obdržel v roce 1958 pozvánku na soustředění motokrosových jezdců do Hrazan. V té době ještě neměl žádné auto, natož přívěs, a tak cestoval do Hrazan, asi 12 km od Sedlčan, z Bratislavi celou noc vlakem. Takové to byly časy… Už v roce 1960 začal sbírat mezinárodní zkušenosti, když startoval v závodech

V terénu Přerovské rokle

mistrovství Evropy na stroji Jawa 250. Již zmíněný fyzický fond ho brzy posunul do pětistovek, v nichž bez větších problémů proháněl ESO 500 s Mílou Součkem a Josefem Hřebečkem po dalších evropských tratích v seriálu mistrovství světa. Ve švýcarském Payerne dojel v roce 1964 na krásném pátém místě. Pak už šel do pražské Dukly. „*V Dukle jsem plně využíval výhod promyšleného a cílevědomého tréninkového procesu, za nímž stál náčelník František Mošna*“, vzpomínal před časem na své pražské působení. Rok před zmíněným švýcarským úspěchem stál nejblíže domácímu titulu mistra republiky. V posledním závodě seriálu v roce 1963 v Březolupech první jízdu vyhrál, ale nezdála se mu zadní brzda. S mechanikem vyměnili zadní brzdu a to nebylo dobře. V druhé jízdě obložení drhlo, Ervín musel zastavit a povolit táhlo. Titul byl fuč…

Na konci šedesátých let opustil Duklu a odešel za svým štěstím do Francie. To už měl za sebou zlomenou nohu, operaci klíční kosti a trochu slabší formu. „*Chodilo tam dost diváků, ale závody motocyklů sólo sledovali dost povrchně. Pravým požitkem byly pro ně závody sajdkárů. To dokonce zanechali jídla a pití, přestali se dvořit ženám a plně se soustřeďovali na to, co se dělo na trati“,* přibližoval dojmy ze své francouzské epizody.
Po návratu neodolal a když se v roce 1970 seřadila na startu Přerovské rokle řada sajdkárových dvojic z Francie, Belgie či Švýcarska, stáli mezi nimi i Ervín Krajčovič s Václavem Bublou na stroji vlastnoručně postaveném podle dokumentace stroje francouzského mistra. Jejich motory Jawa nebo ESO ale na cizí čtyřdobé motory nestačily. Od roku 1973 se tato disciplína posunula i do mistrovství republiky, Krajčovičovi

Posádka Ervín Krajčovič/ Václav Bubla v úspěšné sezóně 1971

Na oblíbeném stroji ESO v posledním veteránském závodě v Holicích

se už blížila čtyřicítka, ale nastoupil. K jeho úspěšné závodní kariéře dnes patří vítězství v Rize, Tallinu, Leningradě nebo rakouském Lannsdorfu, ale i druhé místo v GP NDR (1962) či třetí místo v závodě o Modrou stuhu v Salzburgu (1963). K velkým Krajčovičovým úspěchům patří i dvě třetí místa v pardubické Zlaté přilbě, ještě na trávě.
Po skončení aktivní dráhy ještě před nedávnem zkusil i trochu podnikat a když k závodění přivedl i syna, pak jméno letošního jubilanta, osmdesátníka Ervína Krajčoviče, zůstává stále silným pojmem. (JW)

Ervín Krajčovič a ESO 500. Legendy našeho motorismu

Pamětní deska Gustavu Havlovi

Důstojná připomínka 85. narozenin

Gustav Havel, skvělý motocyklový závodník, bývalý reprezentant a tovární jezdec Jawy, by 27. srpna oslavil svoje pětaosmdesáté narozeniny. Jeho předčasný odchod posledního dne roku 1967 byl nesmírně smutnou událostí pro celé československé závodění.

Roky plynuly jeden za druhým v jakémsi poklidu a důstojné připomenutí Havlova jména stále chybělo. Ani továrna, ani režim, nepříliš nakloněný podobným připomínkám, nebyly-li k tomu vyloženě politické důvody, nebyl nijak aktivní. Havlova jubilea snad připomínaly jenom stránky našeho Veterána. Na podzim minulého roku se měly ledy pohnout. Náš výbor SZV AČR se rozhodl rozhýbat stojaté vody a myšlenku zhotovení pamětní desky přednesl vedení AČR. Po vyslovení souhlasu byla vydáno kladné vyjádření příslušného odboru MČ Praha 10 a během ledna byl navázán kontakt s možným zhotovitelem desky, zástupci SUPŠ v Turnově. Jen pro úplnost, turnovská škola v minulém roce zhotovila velice zdařilou desku umístěnou na rodném domě automobilového závodníka J.K. Lobkowicze v Turnově.
V závěru února bylo výboru SZV AČR předloženo sedm návrhů, z nichž byla nakonec vybrán vítězný návrh a následně

byli žáci školy informováni o výsledku výběru. Vybrán byl návrh Petra Prokeše. V dalším období pak vyučující Antonín Stratílek a Mgr. Ondřej Šída dbali na další práci. Nejprve byla připravena sádrová podoba desky a po její kontrole pokračovala příprava na odlití finální bronzové desky.

Pamětní deska k 85. výročí narozenin Gustava Havla bude slavnostně odhalena v pražské Vršovické ulici 42 v sobotu 29. srpna 2015 ve 14 hodin. Výbor SZV AČR tímto srdečně zve naše členy k účasti na této jistě nevšední akci.
(JW)

Na začátku nové sezóny

Naši členové na jaře nezaháleli

Jaro, doba zrození přírody, kdy všechno ožívá. Tak právě toto období, z dendrologického pohledu nejpříznivější, sezvali přátelé nového Parku Františka Šťastného v Kochánkách nad Jizerou k zajímavému a užitečnému setkání.

* 25. března se předseda Válek, Ing. Tůma, Zbyněk Hozák a Zdeněk Cipra zúčastnili jednání se starostou obce Vrančice a následné besedy, která proběhla v rámci akce přemístění pomníčku závodníka Jana Janouše. Do Kochánek nad Jizerou se sjelo mnoho motorek nejrůznějších objemů a stáří k první jarní vyjížďce, ale tím hlavním programem vydařeného odpoledne 11. dubna 2015 bylo zasazení prvních 10ti stromů v již zmíněném parku. Za mimořádné asistence pana Tomáše Lasáka, majitele restaurace a přilehlého parku se začala naplňovat myšlenka Miloslava Vernera. A tak k připraveným dírám a balům s mladými stromy nastoupili s lopatami postupně Václav Parus, Oleg Ruboš, Bohumil Staša, Jaroslav Falta, Květoslav Mašita, Saša Klimt, Miloslav Souček, Václav Bobek a Karel Loprais, aby zasadili první stromy. Ke všem novým stromům byly dodány jmenovky a útlé kmeny byly vyzdobeny stužkou s trikolorou. A vzpomínalo se i na bývalé kamarády a skvělé závodníky, proto Oleg Ruboš vysadil strom Gustava Havla a Miloslav Verner zasadil strom Vlastimila Válka. Znovu příjemné setkání by mělo mít pokračování příští jaro.

* 18. dubna 2015 se v sále Chvalského zámku v Praze Horních Počernicích v rámci výstavy Jawa 2015 zúčastnila besedy s pořadateli a návštěvníky další bohatá plejáda našich členů. Saša Klimt , Květoslav Mašita, Bohumil Poslední, Josef Kauler, Josef Rabas a Jiří Císař. Důstojný „říz“ úvodu dodal soutěžák Jiří Císař, který v dobové výstroji přijel se

Foto z Kochánek. Horní řada: Karel Březina, Miloslav Verner, Bohumil Staša, dr. Roman Ječmínek, Karel Loprais. Sedící: Oleg Ruboš, Saša Klimt, Jaroslav Falta, Miloslav Souček, Václav Parus, Květoslav Mašita a Václav Bobek

Vicemistr světa Jaroslav Falta sází svůj strom

Miloslav Souček a Miloslav Verner při práci

svojí jawou až do sálu ve druhém patře zámku a dodal tolik voňavý motocyklový odér všem přítomným.
A pak se více než dvě a půl hodiny povídalo. Nejprve čestný host prof. Janeček, 88 letý vnuk zakladatele továrny Jawa, uvedl na pravou míru některé chybně interpretované informace z historie firmy, potom se ujali slova naši členové. Vzpomínalo se především na Šestidenní, ale také na tehdejší techniku a vývoj motocyklů Jawa. Saša Klimt přiblížil svůj první start v 6D ve roce 1947 ve Zlíně, dále hovořil o triumfu ve čtyřiadvacetihodinovce Bol d´Or i o své práci mechanika v Dukle Praha. Květoslav Mašita přiblížil svoji cestu do síně slávy FIM, do níž byl před nedávnem uveden, Bohumil Poslední rekapituloval svoji závodní kariéru, Jiří Císař připomněl závěr svého působení v Jawě a asi nejhovornějším mužem odpoledne byl Josef Rabas s řadou svých zážitků. Ty doplnil i Josef Kauler. Ožívaly nezapomenutelné příběhy, z nichž čišila odvaha, elán i neobyčejná technická a manuální zručnost tehdejších závodníků. Po celou dobu naplněný sál do posledního místečka si z Horních Početnic odvážel vedle dojmů z výstavy i příjemný bonus díky účasti našich členů, jimž jako pozornost předal pořadatel pamětní listy. (JW)

Snímek Ivo Helikara z besedy v Horních Počernicích

Velká osobnost značky JAWA

Šéfkonstruktér a ředitel Josef Jozíf

Na začátku letošního srpna vzpomeneme již třicátého výročí odchodu mimořádného člověka, odborníka, nesmírně pracovitého, erudovaného konstruktéra a vzácného člověka, Josefa Jozífa.

Z původního nástrojaře se vlastní vůlí vypracoval na jednoho z nejlepších konstruktérů, které Jawa ve své historii měla. Narodil se 10. května 1906 ve Starých Čivicích u Pardubic. Po vyučení dělal montéra ve mlýnech a později vstoupil na dvouletou mistrovskou školu strojírenskou v Pardubicích. Byl to hloubavý mladý chlapec, kterému se studium zalíbilo a tak po roce školu opustil a nastoupil na vyšší průmyslovou školu strojnickou, když udělal rázem zkoušku do druhého ročníku. Maturitu zvládl s vyznamenáním a nastoupil do Škodových závodů v Hradci Králové jako konstruktér cukrovarských strojů. V roce 1926 absolvoval jako pěšák vojnu a po jejím skončení se vrátil do královéhradecké Škodovky, kde konstruoval kotle. V roce 1930 nastoupil do Zbrojovky Ing. Janeček a pracoval nejprve v Týnci nad Sázavou, kde asistoval při zařizování slévárny, a později na vlastní žádost přešel do Prahy do skupiny konstruktéra G. W. Patchetta. Chtěl ale získat co nejvíce zkušeností, a tak v roce 1938 působil ještě v konstrukci automobilů Aero, aby se po roce znovu vrátil do Zbrojovky Ing. F. Janeček, kde převzal oddělení konstrukce motocyklů. Vyjma prvního typu Jawa 500 a Duplex Blok pracoval na všech ostatních typech sériových i závodních motocyklů. Jeho zcela samostatnou prací byl stroj Jawa Robot 100, který zaujal svým originálním řešením a stal se mimořádně úspěšným motocyklem. Osvědčil se

a prosadil v řadě těžkých soutěží a potvrdil svoji konstrukční dokonalost. Jozíf zkonstruoval také terénní vůz a v řadě závodů byl továrním manažerem. Postupně se vypracoval až na místo poválečného ředitele Jawy, byl zcela oddán konstruktérské práci a motocyklům a jeho svědomitost, píle a zápal pro práci mu vynesly velkou oblibu všech spolupracovníků. Dodnes na něho pamětníci vzpomínají s nefalšovaným uznáním. Josef Jozíf zemřel 8. srpna 1985

(JW)

Oldřich Prokop viděl legendu závodění

Jak se mi splnil životní sen

Stalo se to v loňském létě a známý technický komisař ze Dvora Králové nad Labem, známá tvář našich veteránských závodů a náš člen, navštívil se svými brněnskými přáteli z redakce Motor Journalu nejposvátnější místo motocyklových závodů, ostrov

To, co je v titulku tohoto článku, jsem měl také celý svůj život, leč zatím se mi nesplnil. Oldovi ano a on se s v následujících řádcích o dojmy z této cesty s námi podělil.

O Manu a závodech na něm se popsaly vagóny knih. Česká stopa je v těch místech jasná, Oldřich Prokop, jako silný milovník motocyklové techniky, viděl Man trochu jinou optikou, i proto je pochopitelné, že se vydal s brněnskou partou Karla Kupky za přehlídkou krásných motocyklů na Man v termínu Manx Grand Prix. V hlavě ale nemohl vymazat vzpomínky na Františka Bartoše, Františka Šťastného, Gustava Havla nebo Stanislava Malinu. Parta „veteránů“ vyrazila loňského srpna přes Německo a hlavně se těšili na oslavy stého výročí účasti značky Rudge na Manu. Bylo tohoto ale daleko víc, co objemy nezapomenutelných zážitků těmto nadšencům přinesly. Nad vším ale převážila neskutečná motocyklová atmosféra dýchající celým ostrovem bez ohledu na polohu moře nebo hor tamní krajiny.

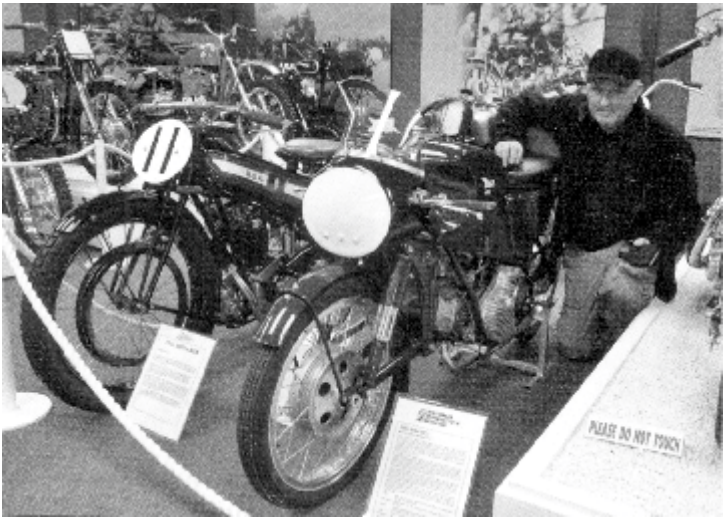
Bylo nedělní ráno 17. srpna 2014, když se skupina Karla Kupky se stroji Rudge a Oldřichem Prokopem vydala směrem na Man. Snad i trochu stylově, za stálého deště až do Calais. Pak ještě Eurotunel a břeh Anglie uvítal nadšence z Čech. Už to byly zážitky, pak ještě jedinečné Národní motocyklové muzeum v Birminghamu, noční trajekt a pak už konečně Douglas, místo zaslíbené. Tam se vylodili o půlnoci.

Češi na strojích Rudge na Manu

„Ubytování jsme měli zajištěno v kempu na 17. mílu okruhu, přímo u slavného Ballaugh Bridge. Kulil jsem oči na silnici, po které jsem jeli.

Teprve světla ukazovala, o čem to vlastně na Manu je. Jedna vlna na silnici za druhou, zatáčka jsou tady stále, horizontky a velké horizonty. Už po cestě do kempu mě to bralo a já vzpomínal, co o těch místech říkal Franta Šťastný. Rozklepaní jsem dojeli na Ballaugh, zpomalili na skoku přes Ballaugh Glen a hned za ním zabočili vpravo a vjeli do kempu. Jdeme spát, motorky ven, rozbalíme to až ráno.“, vzpomínal na slavnou cestu.

„Ráno vstanu, koukám, sluníčko. Nechce se mi věřit, že jsem na Manu. Beru mobil a volám domů. Jsme na Manu, Vilča, moje žena, se ptá: „Splnil se Ti sen?“ *Chci odpovědět, ale! Nikdy bych nevěřil, že se mi to stane. Dojetím nemohu mluvit, nějak se mě ten obzor zarosil. Tolikrát jsem o Manu mluvil s Frantou i Milan Chalupník mě varoval. Když máš rád motocyklové závody, tak tam jsi v ráji. Vilča se doma směje a já*



Olda Prokop v muzeu mezi závodními motocykly

už taky. Ale mám slzy v očích. I ostatní vstávají, všem svítí oči, jsme na Manu.“
V té chvíli se už okolo našich cestovatelů hemžili blázni, kteří přijeli na stoleté výročí Rudge na TT. Ale Prokopova parta nečekala a vyjížděla na první kolo slavného okruhu Mountain Course. „*Vjíždíme do Ramsey, tady začíná horský okruh. Pravá zatáčka a Ramsey Hairpin. Stála tam policie a všechny brali radarem. Následuje Waterworks Conner a Gooseneck.*“
„Dívám se zpátky, dole je Ramsey a krásně modré moře. Prolétneme kolem cedule Guthrie Memorial a stoupáme dál k Black Hut. Vlevo všude kamenné zídky, vpravo údolí porostlé trávou a vřesem. Jsme na Bungalovu, kde je pomníček Joeye Dunlopa. Chceme tady umístit ceduli na památku Ilji a Marušky Zachovalových a Honzy Lahnera.
To ale ještě není vrchol stoupání. Ještě na 32. míli a pak Kates Cottage a dál krásným úsekem před Creg-ny-Baa.
Už ráno jsou obsazena některá místa na trati, i když se začne trénovat až večer v půl šesté. A pak už sjíždíme do Douglasu a zastavujeme na startovní rovince. To bylo něco!! Ta velká tabule, která byla na všech fotkách, prastaré záchody, kam chodil před startem na poslední chvíli i Franta.“
Líčení parádního zájezdu pokračuje dalším zážitkem a vyznáním jízdy po okruhu. „*Od startu vyjíždíme dolů. To je dálka, než se doskáče do zatáčky Quarter Bridge, Braddan, Union Mills, Ballagarey, Prosby. Teď to vidím ve dne. Zelený tunel, ta moje představa, že se jede od jedné obtížné zatáčky, řádně pojmenované, ke druhé vzdálené třeba dvě míle, se hroutí. V tom fofru, co závodníci jedou, jsou tady samé zatáčky, a když nejsou, tak se skáče přes horizont. Mám helmu, ale hluboce smekám před všemi, kteří tohle přežijí. Ballacraine Corner, Ballig Bridge a pak Laurel Bank. Tady vlevo na skále skončil Tom Phillis. Esíčko Glen Helen a jsme na desáté míli okruhu. Ještě sedm mil přes Kirkmicheael, ta rovina před Ballaugh vypadá nenáročně, ale nejvyšší rychlost je na ní je 334 km/h!!! Za rovinou Ballaugh Bridge brzdíme a za rovinou Ballaugh Bridge brzdíme a zajíždíme se občerstvit do kempu.*

A pak znovu vyrážíme na okruh. Nádhera!“. Ale vedle zážitku pozoroval Prokop i práci komisařů, signalizaci a režim, který je striktně dodržován. Druhý den se dostává na návštěvu malého motocyklového muzea v Sulby. Vlastně celý den je věnován výletu a tak vidí St. John´s, kde je místo, kde se TT vůbec poprvé v historii startovala, pak jedou znovu do Ballaeraine, Port St. Mary, podél pobřeží do Douglasu a dál do Crag-Ny-Baa. Po tom všem přišel odpolední trénink. I to byl ohromný zážitek. Více než deset kubatur, to byly další nezapomenutelné zážitky.

„Ve čtvrtek jedeme do Douglasu na administrativní a technickou přejímku. Za začíná v 10 hodin a volíme opět delší cestu po okruhu. Každé objeté kolo je tady dobré k zapamatování zrádných úseků. Papíry máme v pořádku, ale Karel (Kupka) je trochu nervózní, dostal číslo 21 a hned myslí na Ilju. Tlačíme stroje na přejímku. Ta byla důkladná, ale všichni prošli bez ztráty kytičky.“, vzpomíná Olda na další den na Manu.

„Pak nás čekala rozprava a jednoduché školení, co znamenají vlajky. To známe, jen takové jako „mlha“ nebo „vítr“ se u nás nepoužívají.

Slavné kolo pojede jen 24 strojů značky Rudge a to je pro nás zklamání. Těšili jsme se, že jich bude nejméně stovka, ale z Anglie přijelo málo jezdců.“

U sochy legendárního závodníka Joeye Dunlopa

V pátek se druhá část výpravy zúčastnila další technické přejímky a znovu vše dopadlo dobře, bez závad. Odpoledne je věnováno další pojížďce po okruhu na Bungalov, u pomníčku Joeye Dunlopa pak naši přidělávají cedulku Iljovi a Marušce Zachovalovým a Honzovi Lahnerovi. Nezakrývají, že je měli rádi. A pak měli ještě cedulku pro Martina Loichta, ale nedokázali najít místo jeho osudové havárie…Vše vyjasnil telefonát s Michalem Dokoupilem. A tak nacházejí skálu nad parkovištěm u Quarry Bends, vyberou místo a cedulku tam přidělávají.

„V sobotu se nemůžu dočkat rána, teď už se pojede naostro. V osm jsem dole v Douglasu a čekáme, co bude dál. Hned za stanem VIP jsou stroje Rudge. Zkoumám dva bývalé tovární stroje

Jezdi projíždějí známý Ballaugh

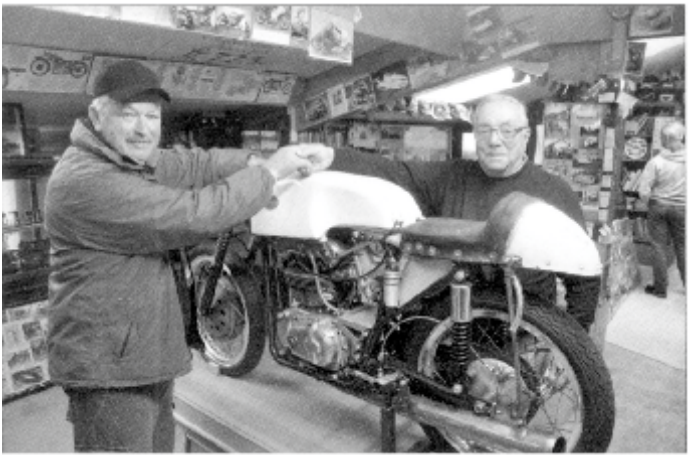
V Douglasu na startovní rovince

Jedna z nejznámějších rovinek na TT – Creg-ny-Baa a David Schmidt a Karel Kupka

s číslem 1 a 3. nechce se mi věřit vlastním očím – číslo 1 má pod sedlem prasklý rám. Majitel mi vzápětí hlásí – to kolo musím jet i kdyby se to rozložilo na dvě části! Necháváme ho osudu a najíždíme na start. Startuje se z Pit Lane, vyjíždějí maršálové, ty nesmí nikdo předjet. A hle! Bum! Anděl strážný zasahuje. Ani startovní číslo 1 a prasklým rámem, ani trojku se nepodařilo natočit a odtlačí svoje motocykly z dráhy. Ostatní nemají problémy. Jirka Hlavsa, David Schmidt, Karel Kupka i Tomáš Pára si plní sen.“
A pak Prokop s napětím sleduje počínání našich na trati. Na Union Mils praskl Párovi sekundární řetěz a skončil. Pak kluci dojeli do depa, poplácávali a se řvali na sebe zážitky.
Odpoledne už Olda neví, kam skočit. Úžasné motorky, úžasné závody . Dostává se do Park Farme a později i na startovní rošt. O tom se mu ani nesnilo,

Muzeum v Murray navštívil také Olda Prokop

S majitelem muzea se měli jistě o čem bavit

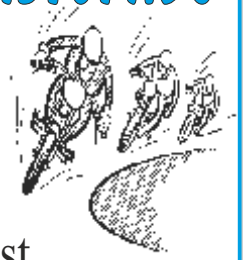


jak přiznal. A těch tváří! Crosby, Fogarty, Grant, McElnea, Michael i William Dunlopové, Archibald i John McGuinnes. S ním i jeho hondou se nechává dokonce vyfotografovat.
V neděli se nezávodí a tak je čas na návštěvu letiště v Jurby a tamního festivalu VMCC. Motorek nepočítaně, mezi nimi čtyřválcová jawa Sammyho Millera s cedulí Ivy a Grassetti. Zvlášť pro Oldu, jako znalce, to bylo úsměvné…

V pondělí se nakládalo a ještě před večerním naloděním stihli návštěvu dalšího muzea, tentokrát Murray muzea, v němž Olda objevil i plakáty na své muzeum i akci, kterou pořádá. Večerní trajekt, nocleh v hotelu a leje a leje. Dále Londýn, Francie a Německo. Ani nevědí, že už jsou v Česku. Plni vzpomínek, které nikdy nesmaže ani ten největší déšť a nepohoda.

Oldřich Prokop a JW

POZOR!!! SEJDEME SE 7. LISTOPADU



členská schůze
Svazu závodníků veteránů Autoklubu ČR
se uskuteční v sobotu 7. listopadu 2015 od 8 do 12 hod.
ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.

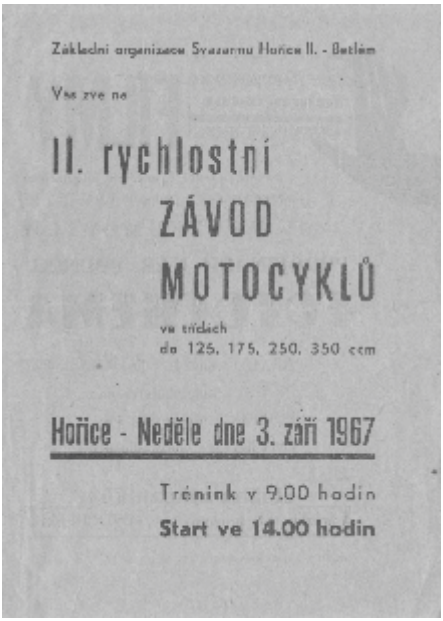
Těšíme se na vaši hojnou účast.

Okénko do historie

50. výročí hořické motocyklové revolty.

V zimním období na přelomu let 1964/1965 vznikla v Hořicích druhá svazarmovská organizace. Založili ji většinou mladí příznivci motoristického sportu, z nichž někteří bydleli v nejsevernější části města, která se nazývá Betlém a která se rozprostírá až téměř na samotný hřeben Hořických chlumů. A pojmenování Betlém? Stalo se i součástí oficiálního názvu této organizace (Svazarm Hořice II.-Betlém).

V brzké době se podařilo od města získat nevelkou rozpadající se budovu bývalé betlémské požární zbrojnice, ze které byla svépomocí vybudována garáž a dílna na přípravu závodních motocyklů. Předsedou nově vzniklé organizace byl zvolen Josef Trejbal, jednatelem potom Jaroslav Kohout. Důvodů, proč vznikl svazarm Betlém bylo několik, ale jedním z hlavních byl ten, že v řadách „betlémáků“ bylo několik mladých začínajících silničních motocyklových jezdců (např. Trejbal, Kutnar, Dostál, Bareš), kteří chtěli


Základní organizace Svazarmu Hořice II. - Betlém

Vás zve na

II. rychlostní

ZÁVOD

MOTOCYKLŮ

ve třídách

do 125, 175, 250, 350 ccm

Hořice - Neděle dne 3. září 1967

Trénink v 9.00 hodin

Start ve 14.00 hodin

závodit, chtěli se probojovat do krajského přeboru a potřebovali být členy nějaké motoristické organizace. A právě tato nově vzniklá organizace si dala za úkol, uspořádat kvalifikační závod pro krajský přebor, kterého by se mohli tito začínající jezdci zúčastnit. V Hořicích se sice jezdil závod 300 zatáček, ten byl ale určen výhradně pro jezdce I. výkonnostní třídy a tu nikdo z Hořičáků nevlastnil.

V té době se v jednotlivých krajích pořádaly kvalifikační závody pro převážně začínající jezdce, kteří pak z nich mohli postoupit výše. Krajský výbor Svazarmu v Hradci Králové byl proto vděčný každé základní organizaci, která byla ochotná takovýto kvalifikační závod uspořádat. Na členské schůzi Svazarmu Betlém dne 3. března 1965 byla schválena a odeslána žádost na KV Svazarmu v Hradci Králové o povolení uspořádat kvalifikační závod v Hořicích. Žádost byla nakonec vyššími orgány schválena i z výše uvedeného důvodu. Situace kolem uspořádání samotného závodu však nebyla vůbec jednoduchá. Proti pořádání závodu se postavila stávající svazarmovská organizace v Hořicích, její členové se pozastavovali nad tím, že se v Hořicích má jet ještě jeden závod a zaslali okresnímu i krajskému výboru Svazarmu více méně protestní dopis. V podobném duchu probíhala i další jednání mezi oběma hořickými svazarmovskými organi-

V čele skupinky jezdců jede domácí Josef Bareš

zacemi, které vzájemně nespolupracovaly a v mnoha ohledech se snažily tu druhou nějakým způsobem osočovat (někdy ty výpady byly opravdu hodně ostré).
Přes všechny obtíže se nakonec závod uskutečnil. Dne 2. května 1965 se jel kvalifikační závod na okruhu dlouhém 1 425 metrů, který svoji délkou patřil u nás k těm absolutně nejkratším. Start byl v Jablonského ulici nad haberskou školou, trať měla čtyři levé a jednu pravou zatáčku. Vzhledem k malé délce byla propustnost trati stanovena jenom na deset jezdců. Depo závodních strojů bylo na dvoře haberské školy. Závody měly nakonec hladký průběh a vítězi

Opravdu skromný okruh. Závodník Kutnar projíždí cílem v roce 1965

jednotlivých kubatur se stali Josef Sokol (125 cm^3), František Bednář (175 cm^3), semilský Vladimír Reichl (250 cm^3) a k velké radosti pořadatelů i domácí Josef Trejbal (350 cm^3), který se stal také absolutním vítězem závodů.
Po roční pauze se druhý ročník závodu (říkalo se mu *Malý okruh* nebo také *Betlémský okruh*) konal 3. září 1967. Znovu se závodilo ve čtyřech objemových třídách a opět se dařilo i hořickým závodníkům. Třídy do 125 a 175 cm^3 vyhrál Jaromír Tázler (ve slabší třídě byl třetí domácí jezdec Rudolf Macák), dvěstěpadesátky se staly kořistí hořického Zdeňka Bímy, třistapadesátky vyhrál Alois Mrkvička (třetí dojel Josef Bareš), který se stal také absolutním vítězem. Ředitelem obou závodů byl Jiří Novotný starší.
V roce 1967 vzniklo při AMK Hořice U Věže Středisko motocyklových závodníků silničářů, čímž se vytvořily lepší podmínky pro začínající hořické jezdce, kteří se postupně stávali jeho členy. S nimi do střediska postupně přešli i někteří funkcionáři Svazarmu II. Betlém, např. Alois Halíř a Jiří Novotný st. Oba se také později stali vedoucími tohoto střediska. A tak došlo k postupnému splývání obou hořických svazarmovských organizací, což v dalších letech vedlo k posílení organizační struktury hořického automotoklubu.
Přišlo období politické „normalizace“, které odmítalo jakoukoliv revoltu, natož ještě symbolizovanou biblickým slovem Betlém. A tak na počátku 70. let minulého století Svazarm Betlém zanikl. I s odstupem několika desetiletí je však zarputilost v činnosti jeho členů a snaha dotáhnout své zájmy ke konečnému cíli hodně sympatická.

Jaroslav Kotrbáček

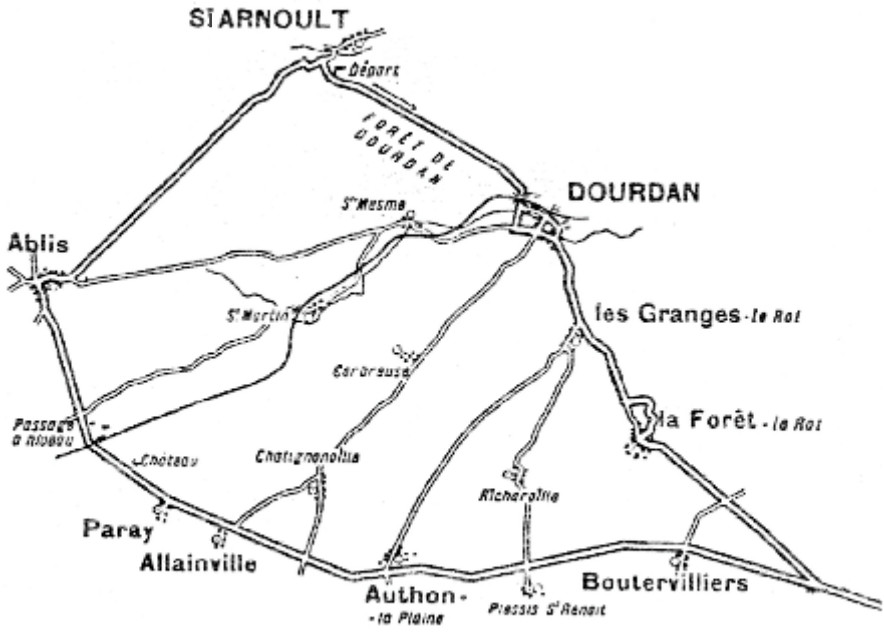
To byl…

František Hejnal

Narodil se 6. září 1941. Když mu bylo třiadvacet let, vyzkoušel si v tamním terénu na Kocábě motokrosovou třistapadesátku jawu. Už o dva roky později, jako hlavní iniciátor, zakládá s bratrem Josefem a dalšími kamarády při ZO Svazarmu Motocross club. Během dvaceti let pak přesáhl počet členů AMK počet obyvatel Oubenic. Doslova na zelené louce vybudovali pod Hejnalovým vedením krásný motokrosový areál. Závody na tamní trati napsaly zajímavou kapitolu, ale 16. dubna 1972 měl být jedním z nejšťastnějších Hejnalových dní. V Oubenicích se totiž poprvé jel oficiální závod sajdkárů, jako kvalifikace do mistrovství republiky. Už v roce 1974 dokázal František Hejnal posunout ouběnický závod do mistrovství republiky a o rok později, v květnu 1975, tedy právě před čtyřiceti lety, se jel v Oubenicích poprvé mezinárodní závod za účasti tehdejší světové špičky. Až do konce roku 1987 tomu bylo každoročně.
Sen se stal pro Františka Hejnala skutečností o rok později, kdy se na Kocábě jel vůbec poprvé závod mistrovství světa. Tato tradice trvala až do roku 1995.
Zdálo se, jakoby Františkovo nadšení, elán a zapálení pro věc nemělo mít konce. Jeho obrovsky silné a statečné srdce se muselo vyrovnávat s mnoha nástrahami režimu, s lidskou záští a nepřejícností, které ho připravily na čas i o ztrátu svobody. Za vše, co pro motocyklový sport udělal. Nezlomil se a na milovanou Kocábu se vrátil.
V roce 1995 ale areál z mnoha důvodů začal chátrat a bývalá Hejnalova chlouba odcházela postupně do vzpomínek. Od 23. května 2015 pak odešel do našich vzpomínek, ve svých 74 letech, i František Hejnal. Rozhodně nejcharismatičtější postava historie československého a českého sajdkár-kosu.
Františku Hejnalovi se sluší poděkovat za podporu, kterou věnoval i vydávání našeho zpravodaje Veterán.

(JW)

Tratě pod koly našich jezdců



Okruh Dourdanský.

V letošním roce si připomínáme 110. výročí od jednoho z největších úspěchů naší závodní historie. Závod Coupe International, konaný začátkem minulého století na francouzském okruhu poblíž Dourdanu, nelze v historii vynechat.

Výsledky tohoto závodu se dnes považují za neoficiální mistrovství světa a jeho vítěz za neoficiálního mistra světa. Účast českých jezdců, byť startujících v barvách tehdejšího Rakouska – Uherska, patří ke zlatému fondu historie našeho motocyklového sportu.

Už v prvním ročníku závodu 25. září 1904 se dařilo Františkovi Tomanovi na stroji Laurin & Klement. Ten si vedl v závodě výborně a jeho jediným přemožitelem byl domácí závodník Leon Demester na stroji Griffon. Doslova ohromného výsledku se dočkaly naše barvy 1. července 1905. Český závodník Václav Vondřich znovu na stroji Laurin & Klement na 54 km dlouhém dourdanském okruhu nenašel přemožitele. Radost z jeho triumfu byla po jeho návratu náramná a kolínský kapelník František Kmoch složil na Vondřichovu počest populární kvapík „Na motoru“. (JW)

Z alba dědy motoristy

Tento snímek je vzpomínkou nejen na Františka Šťastného, ale i výborného fotografa Jaroslav Sejka. 23. srpna si připomeneme, že to bude už 20 let, co nás opustil.
Byl mimořádnou postavou naší motoristické fotografie, byl u všeho podstatného a nechyběl ve své době snad na žádném našem okruhu. Jeho fotografie jsou dodnes v držení mnoha závodníků i rodin všech generací nebo v archivech bezejmenných.
Jejich autor se během svého života nikdy nedočkal žádné oficiální výstavy. Až v poslední době, vlastně teprve vloni se zásluhou několika pořadatelů, mohli diváci obdivovat kouzlu Sejkovy černobílé fotografie a část fotografií byla nedávno vydražena pro charitativní účely.
Fotografie zachycovaly jedinečnou atmosféru klasických okruhů a některé z nich jsou dodnes obohacením nejedné publikace, i zahraniční. Spočítat všechny Sejkovy fotografie je prakticky nemožné. Jisté je to, že zůstanou ještě řadu let součástí zlatého fondu české motocyklové i automobilové fotografie.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

Zcela nová ŠKODA Fabia Combi s maximálním prostorem pro rodinu, za minimální připlatek

Na ulici se za ni automaticky otočíte. A to ještě nevíte, co všechno nabízí. Třeba bezkonkurenční zavazadlový prostor ve své třídě. Nebo novou generaci motorů, které jsou až o 17 % úspornější, nejmodernější asistenční systémy a vynikající jízdní vlastnosti. Nová Fabia Combi se 6 airbagy a ESC s multikolizní brzdou již za 262 900 Kč. Navíc s financováním ŠKODA Finance povinné ručení za 1 Kč ročně a při využití protiúčtu výkupní bonus 15 000 Kč*. Seznamte se s novým vozem ŠKODA Fabia Combi přímo u nás.

* Nabídka bonusu platí při pořízení paketu Mobilita Plus se zárukou prodlouženou na 5 let.

Největší zavazadlový prostor v dané třídě (530 l/1395 l)

Nejnovější generace úsporných motorů

POVINNÉ RUČENÍ ZA 1 Kč/rok

V případě financování se ŠKODA Finance

MOBILITA PLUS

Záruka Mobility Plus s prodlouženou zárukou na 5 let

mojefabiacombi.cz /skodacz /skodacz /skodacz /skodacr ŠKODA Finance

Váš autorizovaný prodejce vozů ŠKODA:

AUTOKOMPLEX MENČÍK a.s.
Korybutova 441/2
186 00 Praha 8
Tel.: 224 813 339
www.autokomplex.cz

Autokomplex MENČÍK