ČÍSLO 113 PODZIM 2015

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR

Foto na titulní straně:
Zlatí mistři světa v Motokrosu národů 1975. Zprava Antonín Baborovský, Jiří Churavý, Miroslav Nováček, Zdeněk Velký. S velkým pohárem trenér František Helikar

VETERÁN

Číslo 113, podzim 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 113 bylo předáno do tiskárny 9. 10. 2015.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE 1

VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR 1

SOUTĚŽÁK Z DYNASTIE LEGEND..... 2

HEZKÁ MOTOKROSOVÁ LÉTA 5

MUSEL JSEM ROZBÍT PĚT ZRCADEL 9

PRÁVNÍK ZA VOLANTEM 15

ZÁVODNÍCI VETERÁNI V PLNÉ SÍLE ... 17

PRVNÍ A DODNES JEDINÉ VÍTĚZSTVÍ 20

MOTOKROS NÁRODŮ 1947 - 2015 25

VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA SE DOČKALA, JE TO 50 LET 26

JAK JSEM SE (NE)STAL TOVÁRNÍM JEZDCEM 29

S MEMORIÁLEM JMÉNO ZŮSTÁVÁ 30

LEVÉ ZATÁČKY VE VETERÁNSKÉM STYLU 32

PAMĚTNÍ DESKA GUSTAVA HAVLA ODHALENA 33

IMRICH MANN 34

KNIHY 35

TRATĚ POD KOLY NAŠICH JEZDCŮ 36

Z ALBA DĚDY MOTORISTY 37

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

Elektromotory se snaží v poslední době vstoupit do závodního světa. Automobilového i motocyklového. Jsou sice možná ekologické, o ekonomické výhodě lze zatím pochybovat. Jsou nehlučné a tiché. Bouřlivé tóny závodních motorů mají být vymazány.
Také disciplíny přelomu století – autokros či závody tahačů, halový motokros nebo motocyklový freestyle, nikdy nemohou reprezentovat klasickou podobu automobilového či motocyklového závodění. Ta doufám, podobně jako řada našich členů, zůstane vždycky jasná a od začátků motorismu neměnná. Možná, že naše úspěchy v těch „moderních“ disciplínách mohou mít někdy svojí váhu. Ale to ukáže až čas.

Ale jako nejcennější a historicky nejváženější se budou vždy psát ty úspěchy, které psala naše zlatá generace v padesátých a šedesátých letech. Už také proto, že zůstávají i dnes zásadní vizitkou pro vstup do nově zřizované síně slávy AČR našeho motoristického sportu.

Ať vás potěší i čtení podzimního čísla našeho zpravodaje Veterán

Jiří Wohlmuth

Vladimír Štěpán – 90

Soutěžák z dynastie legend

Jakou váhu má životní jubileum padesátin, šedesáti, sedmdesátin? Nebo snad ostatní roky nejsou holdem života? Jisté je jedno. Vladimír Štěpán, náš bývalý erudovaný soutěžák, oslavil na pražské adrese úctyhodné devadesátiny na začátku letošního léta.

Vizitka Štěpánova (nar. 11. července 1925) sportovního života, je opravdu velice kvalitní. Jako tovární jezdec Jawy startoval ve dvanácti Šestidenních, získal deset zlatých medailí FIM a jen jednou nejtěžší motocyklovou soutěž světa nedokončil. Dvakrát se zasloužil o prvenství československého družstva v soutěži o Stříbrnou vázu a v roce 1962 byl členem našeho trophy týmu, který zvítězil v německém Garmisch – Partenkirchenu. Patřil mezi jezdce, kteří si po celou svoji kariéru dokázali udržet vynikající formu. Jeho největší předností byla spolehlivost a především rychlost, kterou se dokázal prosadit na začátku šedesátých let, kdy byly na Šestidenní zavedeny zvláštní zkoušky. Tak byl náš letošní jubilant charakterizován v Lahnerově publikaci Šest dnů, které otřásají motocyklovým světem.
Že měl srdíčko ťukající pro motorismus snad za všechno vypovídá to, že už jako jedenáctiletý prodával programy na pražské Velké plochá dráze, která se v těch letech jezdila na Strahovském stadiónu a za účasti více než stotisícového publika v ní startovala řada mezinárodních es tohoto sportu. Nejprve prodával před stadiónem a pak po zahájení závodu měl volný vstup. Brzy vždy skončil u depa závodníků, v němž obdivoval nejen stroje, ale i velká jména jako Jan Lucák, František Juhan nebo Václav Stanislav. Mohl být osudovější moment k zasetí celoživotní motoristické lásky? Těžko.

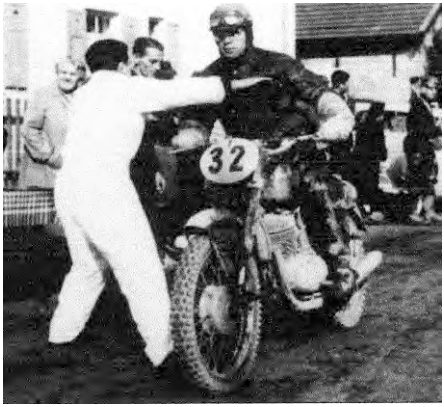
Za války, v roce 1943, se vyučil elektromechanikem a začal opravdově sportovat. Vybral si cyklistiku a začal závodit za Union Žižkov, nejprve na silnici, později na strašnickém oválu. S těžkým kolem, které měl, neměl šancí na povzbuzující výsledky a tak zanedlouho dal cyklistice vale.
Po konci války si vyrobil malý dvoudobý motor, namontoval ho do svého kola a začal navštěvovat závody. Po návratu z vojny se pustil do stavby vlastního motocyklu. Byla to čtyřdobá stopětadvacítka a kromě kol, nádrže a rychlostní skříně si vše ostatní vyrobil sám. O dva roky později, v roce 1951, se ještě jednou vrátil na strašnickou dráhu, kde se přihlásil do soutěže o nejmenší spotřebu. Byl úspěšný, když se spotřebou 1,2 l na 100 km vyhrál

Na trati Šestidenní ve Špindlerově Mlýně (1963)

třídu stopětadvacítek. Povzbuzen tímto výsledkem si zajel později i Zimní motocyklovou soutěž.
Následně se v roce 1952 stal členem AMK Mototechna, kde mu zapůjčili motocykl ČZ 150 a později i Jawu 250. Dosáhl mnoha dobrých výsledků a už o rok později ho mateřský Autoklub Mototechna přihlásil ke startu 28. ročníku Šestidenní u nás v Gottwaldově. Za důvěru se Štěpán odměnil královsky. Získal první zlatou medaili. Jak se ukázalo, byl úspěch na Šestidenní vstupenkou do zahraničí, ÚAMK Štěpána nominoval na závody do Bulharska, Německa, Anglie, Polska, NDR i Finska.
Ale nebyly to pouze závody. „ *V roce 1954 jsem si vyrobil „čtyřtakt“ 250 OHC. Ke stavbě motoru jsem pro urychlení použil motorovou skříň z Jawy 250 a tak jsem začal jezdit i motokrosy. V roce 1955 jsem s tímto motocyklem startoval i v Šárce“*, přiblížil Vladimír Štěpán svoji konstruktérskou činnost v první polovině padesátých let.
Další kapitola jeho života se odehrávala od konce roku 1956, kdy nastoupil jako tovární jezdce a mechanik v Jawě. V té době už jezdil všechny kubatury. O rok později přišel první velký vrchol kariéry. Spolu s Oldřichem Hameršmídem, Antonínem Matějkou a Karlem Bucharem vyhrál ve Špindlerově Mlýně v rámci Šestidenní soutěž o Stříbrnou vázu. Na Jawách 250 náš kvartet triumfoval i v roce 1959, parťákem Štěpána byli vedle Hameršmída ale nově František Höffer a František Bouška. Navíc se v tom roce stal i poprvé mistrem Československa v motocyklových soutěžích na Jawě ve třídě třistapadesátek. Druhý titul připojil o rok později. Ještě na konci roku odešel ze závodního oddělení do obchodně technické služby.
V roce 1962 byl zařazen do družstva o Mezinárodní trofej. Bylo mu už sedmatřicet, ale zvládl to a spolu s Františkem Höfferem, Františkem Bouškou, Zdeňkem Polánkou, Drahoslavám Miarkou a Bohuslavem Roučkou si z německého Garmisch-Partenkirchenu přivezli vítězství a zlaté medaile. Dostal tehdy titul „zasloužilý mistr sportu“, když ten „nižší“, mistr sportu dostal už v roce 1959. Svoji poslední 6D jel v Erfurtu v roce 1964.
„Pak jsem v letech 1959 – 1979 reprezentoval naše motocykly Jawa

S kamarádem Františkem Höfferem v diskuzi po dojezdu etapy

V Ga – Pa v průjezdní kontrole (1962)



a ČZ, ale i stroje z Považské Bystrice u zahraničních zástupců v Evropě, Severní Americe, na Blízkém, Středním a Dálném východě. Procestoval jsem 20 zení, kde jsem školil místní mechaniky na opravy našich motocyklů, vypracoval návrhy na objednávky dílů atd. Dále jsem také předváděl naše motocykly. Ve Finsku jsem předváděl motocykl Jawa 350 s lyžemi pro finskou armádu, která později stroje zakoupila. S jawou navíc jel z Helsinek až za polární kruh a zpátky. Podobné ho čekalo v Norsku.“, popisoval ve své době Vladimír Štěpán ve svých vzpomínkách. Byl také v Iránu, kde vedle školení mechaniků stihl ve volném čase i předvádění motocyklu a když přeskočil pět strojů, byla to tehdy pro tamní senzace. V jeho vzpomínkách nechybí ani 3000 km dlouhá servisní a propagační cesta Afgánistánem na Jawě 350. Z Kábulu tehdy překonal 4000 m vysoké pohoří do Kunduzu, dále Kholm, Mataz a Šaríf až do Heratu. Odtud přes Farah a Kandahár zpět do Kábulu. Jen 850 km se jelo po poušti. Na konci šedesátých let zajišťoval servis u německé firmy Neckermann pro naše stroje Jawa a ČZ. Tehdy spolupracoval s takovými jmény jako byli australský plochodrážník Barry Briggs nebo německý silničář Dieter Braun. Těm připravoval motocykly a doprovázel je na všech soutěžích a závodech. V Německu působil až do roku 1975, kdy se vrátil zpět do Jawy, v níž pracoval až do roku 1980. Stihl ještě servisní cesty do Nizozemska, Řecka, SSSR, Maďarska, Mongolska a Srí Lanky. Jistě úctyhodné aktivity.
Své životní jubileum přijel skromně oslavit po boku svých nejbližších přátel na začátku července. Jinak ovšem několik let dnes žije v teplejším Španělsku. (JW)

Na oslavě devadesátin se sešli. Zleva Petr Válek, František Höffer, Vladimír Štěpán a Ing. František Bouška

Vladimír Dubšík

Hezká motokrosová léta

Do rodiny motokrosových osmdesátníků se v letošním květnu zařadil i olomoucký rodák Vladimír Dubšík. Na jarní členské schůzi převzal skromnou pozornost, dnes vám jeho cestu životem i závoděním přiblížíme blíže.

Svůj život (nar. 23. května 1935) prožil Vladimír Dubšík na Moravě. Dětství měl po smrti matky, která zemřela krátce po jeho narození, svízelné. Ale otec se výchovy malého Vládíka ujal s plnou odpovědností. Po dokončení základní školy se Vláďa vyučil v ČSAD Zábřeh na Moravě, nejprve jako automechanik, od druhého ročníku jako autoelektrikář. Tam se v rámci autoškoly seznámil s prvními motocykly a automobily. „*Každou jízdu jsem prožíval. S manetem, čízou, pérákem i tudorem*“, vyznával se před časem letošní oslavenec.
Další jeho cesta vedla po vyučení do ČSAD Ostrava. Nedaleko od jeho nové práce byla dílnička pana Bartoše, táty Jirky a Františka, budoucích motocyklových závodníků. A tak začal nabírat nové zkušenosti i vůni motorů. Pak přišla vojna. Nejprve ve Volarech, potom byl převelen do autoškoly MV Brno a začal školit armádní řidiče. Brněnská RH dělala v té době nábor soutěžáků a Vladimír měl zájem vstoupit do nového prostředí, ovšem jeho velitel podobné pochopení neměl. Po roce čekání nakonec získal třetí třídu, brzy i druhou výkonnostní třídu a byla mu vystavena licence pro motokrosové závody.
V letech 1955 a 1956 už byl pravidelným účastníkem terénních závodů v rámci mistrovství republiky Rudé hvězdy. Byl úspěšný a dotáhl to až na mistra republiky a měl tak velice blízko k novým motocyklům, které byly do RH dodávány.
S osvědčeným pérákem 250 a 350 závodění propadl. V brněnských dílnách

Vítězství na domácí trati v Brně Hádech (1963)

S Esem 350 v Sedlčanech

MV se dostal mezi dobrou partu – terénáře bratry Hrnčířovi nebo silničáře Jiřího Hejmalu. „*Přes týden se trénovalo v tělocvičně i za řídítky, každou neděli se někde v republice jely nějaké závody*“, vzpomínal Vladimír Dubšík na svoje závodní léta. V roce 1965 stál před naplněním své životní touhy v podobě pracovního poměru přímo ve výrobním závodě Jawa. Nakonec ale nemožnost důstojného ubytování znamenala po třech měsících návrat do Brna. Povzbuzením proti jistému zklamání bylo to, že vedení sportovního klubu vytvářelo jezdcům optimální podmínky a tak Dubšík při každém jarním soustředění v Sedlčanech přebíral nové motocykly. Nejprve z Divišova, později z Jawy. Dodnes si ve vzpomínkách nosí tu chvíli, kdy usedl za řídítka nové třistapadesátky ESO. Jízdní vlastnosti i výkon motoru si vyžádaly osvojit si nové návyky v ovládání motocyklu. Stejné motocykly měli u nás už jenom Míla Souček a Jarda Kmoch. Byl to opravdu vydařený stroj a Dubšík s ním vybojoval 9 titulů přeborníka RH, navíc v roce 1961 přidal životní výsledek v podobě mistra republiky pětistovek. Začátek šedesátých let byl jakýmsi

Na brněnském výstavišti při silničním závodě (1960)

V klubovém týmu na 6D v rakouském Aussee (1960)

Setkání jezdců v Sedlčanech. Druhý zleva Jaroslav Bříza, za řidítky Jaroslav Kmoch, s čepicí Jaroslav Červinka, na motocyklu Vladimír Dubšík

vrcholem Dubšíkova sportovního životopisu. Stihl tři starty v Šestidenní – v roce 1957 ve Špindlerově Mlýně, v roce 1959 v Gottwaldově a o rok později v rakouském Bad Aussee. Ve stejném roce přidal do své sbírky již zmíněný titul motokrosového mistra republiky ve třídě 500 cm^3 na stroji ESO. Dubšík měl navíc příležitost vyzkoušet si i nový soutěžní dvoudobý jednoválec Jawa, ale nakonec ho další příležitost přivedla za řídítka strakonického speciálu, který si poprvé vyzkoušel v pražské Šárce v závodě pětistovek. Psal se rok 1962 a Dubšík si okamžitě s motocyklem rozuměl a tak dvě sezóny stával pravidelně na stupních vítězů. „*Do Sedlčan na Setkání mistrů se v roce 1965 sjel výkvět Evropy, byla to jízda! Jezdil jsem na prvním místě, při doskoku na vrchol stoupání jsem brnkl o řadící páku a zařadil neutrál. V ten kratičký moment mě stačili předjet Joe Roberts a Rolf Tibblin. Ještě jsem stihl*

V Dobřanech na pětistovce ESO (1961)

Ve Francii s ČZ 430

dojet na třetím místě. To byl závod, na který dodnes vzpomínám, protože to bylo vydřené umístění“.
Konec radosti ale může mít někdy i zajímavou podobu. Stačilo, aby jeden z blízkých členů Dubšíkovy rodiny opustil v roce 1965 Československo a bylo po kariéře. Propuštění z pracovního poměru i zákaz vstupu do objektů MV. Černé dny se naplnily. V těžkém čase se jako jediný přítel ukázal Jaroslav Bříza. Náš dlouholetý člen, na něhož mnoho z nás stále vzpomíná, dokázal pomoci a zařídil Vladimírovi zaměstnání v brněnské Mototechně.
Na přelomu roku 1967 měl Dubšík platnou jezdeckou licenci FIM a tak v roce 1969 vycestoval přes Rakousko do švýcarského Wolenu, známého pořádáním jednoho ze závodů mistrovství světa. Měl motokrosovou ČZ 430. „*Dodnes jsem vděčný tehdejšímu vedení Moto klubu, kde mě přijali za člena po odchodu z republiky, vážím si toho dodnes.“*, říká osmdesátník Dubšík při pohledu na svoji švýcarskou kapitolu života.
Ten pomalu utíkal. Nebylo jisté, jestli se ještě někdy setká se svými českými kamarády a soupěři. Stalo se tak v roce 1999, kdy se v rámci závodu veteránů ve Stříbře opět setkal ve společném družstvu s Jardou Kmochem a Františkem Höfferem. Veteránské motokrosy ho chytly za srdce. To potvrzuje i to, že po zlomenině lýtkové kosti v roce 2003 absolvoval tu další sezónu s hřebíky v noze. Před deseti lety jel svůj poslední závod a kariéru ukončil. Mezi svoje kamarády ale dochází dodnes. (JW)

S vítězem Švédem Rolfem Tibblinem a druhým Belgičanem Joelem Robertem na stupních vítězů v Sedlčanech (1965)

Evžen Erban – se srdcem plošináře

Musel jsem rozbít pět zrcadel

Dnes každý den usedá na židli ve své kanceláři na pardubickém plochodrážním závodišti. Je to stále jeho svět, který ho nijak nešetřil a smůlu mu přinášel každým coulem. Nikdy ale jeho silné sportovní srdce nebylo zlomeno.

Snad jenom jednu sezónu prodělal bez pádů a zranění. Ještě před vojnou měl těžký úraz, když ho kus materiálu málem připravil o oko. Jediným kladem snad byl odklad nástupu do zeleného. Když začal závodit, byl v osudové rozjížďce v jízdě, která na dráze v Dolní Černé stála život táborského závodníka v budějovických službách Josefa Slunéčka. Když Evžena Erbana po pádu v poslední jízdě závodu přivezli z pražské Markéty do motolské nemocnice, byla to taky smůla, protože se nedostal na střešovickou neurokliniku profesora Kunce a profesora Beneše. Opět mu byla smůla znovu blíže než štěstí. Až o mnoho let později se dověděl, že jeho těžké zranění bylo řešitelné… Ani v okamžiku, kdy se před více než dvaceti lety rozhodl podnikat v oboru jemu nejbližšímu, mu štěstí nepřálo.

Rodák z Mikulovic v blízkosti Pardubic Evžen Erban (nar. 27. července 1945), pochází z rodiny zubního lékaře, ale ve šlépějích otce nešel. O to víc ho zasáhlo ovzduší, kterým žil jeho strýc Miloslav Špinka. V rodině známého pardubického plochodrážního závodníka měl malý Evžen jedinečnou příležitost seznámit se s taji motorů, motocyklů a konečně i závodů. Ale to nebylo všechno. Byl to chlapec mimořádně hyperaktivní a sport miloval, stejně jako pohyb. Bez zábran se pustil do fotbalu, v zimě do hokeje

Evžen Erban se Švédem Björnem Knutssonem (1965)

a vyzkoušel si i tenis a dokonce i jízdu na koni. Vše dělal velice poctivě a podařilo se mu dostat i na soupisky pardubických týmů. Stejně urputný byl i ve svých motoristických začátcích. *„Narodil jsem se do rodiny Špinků a měl jsem tak metyl pod kůží. Maminka byla sestrou Miloslava Špinky*.“, vzpomíná Erban na své dětství. Nejprve bydleli v Mikulovicích společně se Špinkovými, ale ti se později odstěhovali do blízkých Jesenčan. Za strýcem se pak vydával na malém kole Pionýr a čas tam trávil čištěním motocyklů a výstroje, načež se začal vážně zajímat o motocyklový svět. Po škole se vyučil automechanikem a potom se rozhodl dálkově vystudovat průmyslovku v Zábřehu na Moravě. Po dvou letech ale musel školy kvůli špatnému kádrovému profilu nechat a vrátil se do ČSAD Pardubice. Čekal ho povolávací rozkaz. Tři dny před nástupem mu ale při práci prošla okuj z předního čepu autobusu okem, což znamenalo odchlípnutou sítnici a dlouhé marodění. Po roce ale nastoupit musel a ještě před tím se stihl oženit. Jeho patron Luboš Tomíček ho chtěl dostat do Rudé hvězdy, ale domácí svazarmovci ho přemluvili. „*Tady ses to naučil, kam bys chodil, my ti zařídíme vojnu.“*, vrací se Evžen do svých mladých let. *„ Šel jsem tedy do Opatovic, tam mě ostříhali hlavu a po 12ti hodinách jsem šel do Malacek k průzkumníkům! Motorku jsem neviděl osmnáct měsíců. Tak to dopadlo.“* Nakonec se mu podařilo dostat na letiště do Pardubic. Tam byla cyklistická Dukla s řadou skvělých závodníků a tak Evžen dělal motorového vodiče na dráze. To už bylo dávno od chvíle, kdy si vyzkoušel první motocykl. „ *Nejdříve mě strejda Špinků půjčil maneta. S ním jsem tam drandil po zahradě, protože papíry jsem neměl. Pak jsem do učení jezdil už na Pionýru.“* Je

Klasický plochodrážní stal Evžena Erbana

zajímavé, že Erbana od začátku táhla plochá dráha. Mělo to asi logiku a bylo to v rodině. „ *Musel jsem si vyjet licenci a to znamenalo jezdit soutěže. Táta měl stopětasedmdesátku čízu, jako jeden z mála. Já jsem z toho sundal pár věcí i tandem, který byl vysoko nad řidičem. S tím jsem jel první soutěž. Když jsem se vrátil domů, chudák táta povídal: „Ty prase, já to mám jak svátost k oltáři a tys mě to zrušil!“,* přiznává dnes s úsměvem na tváři. Pak ještě krátký čas jezdil s tímto motocyklem, než ho prodal, načež si pořídil jednovýfukovou ČZ 175, na které toho najezdil hodně. Po čase nechybělo ani první auto – DKW 700 masterklasse. To si koupil od pardubického plukovníka ve svým sedmnácti. Jeho první závodní motorkou bylo ESO, když jeden z členů pardubického klubu zanechal závodění, Evžen ji podělil jako klubový majetek.
Celý život zůstal věrný ploché dráze. Silnice ani motokrosy ho příliš nezajímaly. Celý život taky zůstal věrný Pardubicím, i když pardubický patriot

S legendou naší plochodrážní historie Jiřím Štanclem (vlevo) v parkovišti mariánskolázeňského závodiště (1979)

měl řadu nabídek. Lákali ho ve Slaném, ale zůstal. První plochodrážní závod jel v roce 1964 shodou okolností také ve Slaném. Tehdy v rámci mistrovství republiky jezdili junioři vždy v sobotu a v neděli dopoledne a odpoledne startovali senioři. V odpoledních jízdách tak mohl být Evžen náhradníkem.
To bylo vlastně dva roky poté, co si v Popovické zatáčce na pardubickém závodišti za asistence Miloslava Špinky poprvé ve svých šestnácti vyzkoušel plochodrážní speciál.
Erbanovo plochodrážní závodění má ještě jedno zajímavé pozadí. Vždyť stihl ještě závodit s takovými legendami naší ploché dráhy, jakými byli Hugo Rosák, Jan Lucák, Miloslav Špinka, Rudolf Havelka nebo Václav Stanislav. Pak přešel přes generaci Antonína Švába a Mílu Vernera až ke generaci Pavla Karnase a další.

Erban v pardubickým koníkem na vestě ve vedení

V roce 1964 se dostal do naší reprezentace a jeho prvním trenérem byl legendární Václav Stanislav z Kolína. To už ale náš největší plochodrážní závod – pardubická Zlatá přilba měla přestávku. *„Pan Kačer to dokázal tak uhnat, že se začalo jezdit tady ve Svítkově. To pamatuji od začátku, nebyly tady mantinely, jen živé ploty. Všechno se muselo vybudovat, dráha, mantinely, tribuny.“* Vzpomíná letošní sedmdesátník Evžen Erban. Samozřejmě, že jeho velkým sportovním přáním byl start v domácím závodě. *„Samozřejmě to byl můj sen. Jenže já nejsem dítě štěstěny. V roce 1973 vyhrál můj bratranec Milan Špinka na mé motorce! Já jsem nejel, protože v poslední jízdě čtvrtfinále se mě zastavila motorka. Bohužel jsem zjistil, že mechanik na motorce neudělal to, co jsem mu řekl. Jelikož Milan zadřel své motorky, neměl na čem jet, tak já jsem moji motorku opravil a půjčil jsem mu ji. Asi od té doby mě také baví dělat motory. Ostatně, vždycky jsem si dělal motorky sám, neměl jsem nikdy žádného ladiče. Motory jsem dělal Milanovi i strejdovi Špinkovi, když ještě jezdil. Dnes je ta motorka v muzeu v Pardubicích a Milan je jediný vítěz Zlaté přilby z Pardubic.“* Sen se mu splnil v roce 1968, žel v závodě, který dopadl tak nešťastně a osudově pro Luboše Tomíčka.

Evžen Erban se postupně vypracoval do první republikové desítky, v níž setrval několik sezón. *„Nejlépe jsem skončil v roce 1975, kdy jsem byl celkově pátý. Byla to totiž jediná sezóna, v níž jsem si nic nezlomil, neulomil nebo nevykloubil. To byl můj nejlepší výsledek.“* A na Zlaté přilbě? *„Tam jsem se v roce 1978 dostal do malého finále. Tam byli i Aleš Draml, Poláci Plech a Pyszny, Němec Wiesböck a Rus Starostin. To byla moje poslední Zlatá přilba.“*

Několik měsíců po tomto závodě přišel nejosudovější moment Erbanova života. *„17. května 1979 večer o půl deváté v Praze na Markétě, to byla moje poslední jízda a poslední kolo. V zatáčce u depa se mi zvedlo zadní kolo. Jel jsem vedle Petra Ondrašíka, ubral jsem a dostal to na zem. Stupačka se ovšem zapíchla do dráhy a mě to katapultovalo na mantinel. Tenkrát ještě nebyly žádné nafukovací mantinely ani sklopné stupačky…Zádama jsem trefil mantinel a ještě na mě přiskákala motorka.“* Evžen měl tehdy jako první u nás chránič zad, který mu poslal velký kamarád Ivan Mauger. Ale osudovost pádu měla být dokonána. Bylo velké vedro a Erban se před jízdou rozhodl, že si ho sundá a nevzal si ho… *„Proto já říkám, že jsem musel rozbít zrcadlo, snad pět za sebou, protože já jsem nikdy štěstí neměl.“*

Dlouhé měsíce na vozíku, ale stále mezi plošináři

Druhý den za ním přišli věhlasní lékaři ze Střešovic. Profesor Kunc a profesor Beneš. To zprostředkoval další Evženův strýc, shodou okolností také Evžen Erban, v té době náš známý politik. Bylo už ale pozdě. Krevní výron v páteři by musel být operován do dvou hodin. Stačilo jen ránu otevřít a obratel uvolnit, jak se později vyslovili lékaři z Londýna. Naštěstí mícha nebyla přerušena, jak ukázala sedmihodinová operace. Přišla ke slovu Erbanova nezdolná vůle. Začal s mimořádnou vůlí cvičit a posilovat ruce. Když přišel do Kladrub, začal v sedm ráno a končil v pět odpoledne. Každý den 200 kg zátěže. Vzal si do hlavy, že v žádném případě neskončí na vozíku, na němž prožil třičtvrtě roku a do roka se vrátí na motorku. Znovu se v něm ozvalo, že byl sportovcem tělem i duší.

„ *17. května 1980 v šest hodin večer jsme s mechanikem přivezli motorku, oblékl jsem se a natočili jsme motorku. Objel jsem jedno kolo a zjistil, že to nejde a neodtáhnu nohu od motorky. Tak Jozífku, to je poslední moje kolo, říkám mechanikovi. On, chlap stodvacetikilový se rozplakal! Nedá se nic dělat, utěšoval jsem ho.“*

Ani potom to ve svých pětačtyřiceti neměl lehké. Ještě dnes slyší ty hlasy, že by o berlích neměl chodit v depu. Zdravě se rozzlobil. V té době k nám přijeli Finové a Mála Verner dojednal Erbanovo trénování. Docela se mu to zalíbilo a tak nakonec nějaký čas působil ve Finsku. Po návratu ho pro změnu kontaktovali Italové a tak putoval ze severu na jih kontinentu. Měl tam výborné podmínky a za dva roky působení vychoval výborné plošináře Armando Castagnu nebo Valentina Furnaletta. Byl opravdu úspěšný, což dokládá, že v mistrovství světa juniorů byli nakonec tři Italové a pouze jediných Čech.

Na konci jeho italského působení byl v Pardubicích založen nový klub VTJ Racek Pardubice, a tak plynule přešel do jeho řad. „*Ukecali mě, ale jsem na kluky tvrdej. Říkám, že musí vydržet jako zvíře a člověk vydrží víc, než zvíře*.“, přibližuje svůj nekompromisní přístup k výchově mladých jezdců. Dva roky tam trénoval a pomalu pošilhával po funkcionařině v AMK Zlatá přilba Pardubice. Ovládal angličtinu a němčinu, měl mnoho kontaktů a dokázal přivést na pardubickou dráhu ta největší světová esa. Navíc stačil připravovat motory pro řadu jezdců. To ho velice bavilo. Pak úspěšně zvládl konkurs na trenéra národního mužstva a tuto funkci ukončil právě před dvaceti lety, v roce 1995.

V roce 1994 se Evžen Erban pustil do podnikání. Jistě s dobrým úmyslem. Zachránit Jawu, značku v plochodrážním závodění s tou visačkou nejvyšší kvality. V dobré víře sháněl peníze pro výrobu v Divišově, aby je jiní rozebírali…Dodává stále s trpkostí. Dnes už přestává věřit, že se Jawa zachrání. Je to tak, že se musí ploché dráze také trochu rozumět.

Vzpomínali jsme v té chvíli na léta minulá. „*Já jsem spočítal, že u nás zaniklo 30 plochodrážních stadiónů.*

Evžen Erban (vlevo) a jeho bratranec, mistr světa Milan Špinka

Jen co já pamatuju a co jsem jezdil. V jižních Čechách dnes není stadión a vždycky tam byli talentovaní závodníci. Plzeň taky nemá tým a jaká to byla sláva. A těch mančaftů, co bylo. Žižkov, Ústí, Plzeň nebo Kopřivnice.“ A byla nějaká dráha, která se Erbanovi líbila? „*Nebyla. Nemůže být. Ta pardubická je nejlepší. Je široká, bezpečná a závodivá. Všem se líbí. Lepší než naší dráhu jsem nezažil a to neříkám proto, že jsem Pardubák. Jezdci GP by chtěli jet tady.“*, odpovídá s jistou hrdostí. Možná, že ho mrzí, že závod o Zlatou přilbu je dnes ceněný více za hranicemi, než u nás. Tak to je.

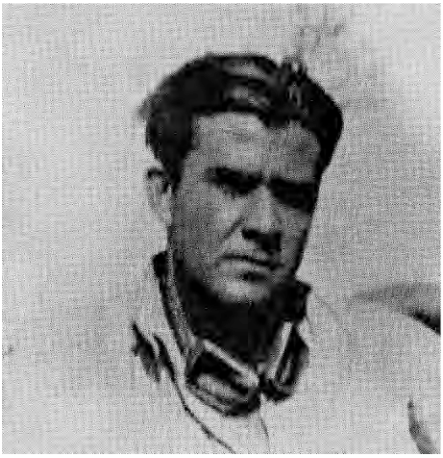
Je sympatické, že se nebrání jisté spekulaci, kdy se znovu stane pardubický závodník vítězem Zlaté přilby. „*Já svůj typ mám. Náš Václav Milík se talentovaný a pracovitý. Oni ti kluci, co nejsou z města, jsou trochu jiní a to je důležité. Je to dnes tak daleko, že početné davy diváků dnes chodí právě na Milíka, to o ostatních našich jezdcích už nemůžu říct. No, Milíkovi jsme dali dva roky, jako v Pelíškách. Je talentovanej, sebevědomej, má páru, vydrží to a nebojí se s kým jede. Je to jedno, jestli s Pedersenem nebo jiným. Je mu to jedno. Je mladej a za ním chodí lidi. Nevymlouvá se, ale ti ostatní, to už je jenom samá výmluva.“* , naráží na chování starších. Stále pracuje pro plochou dráhu i ve svých sedmdesáti. Má mnoho kamarádů, potřebných kontaktů a je zárukou toho, že v Pardubicích stále plochá dráha žije. Je otcem Zlaté přilby a pokud nebude potřebovat nějakou dobíječku, jak říká, chce se ještě ploché dráze věnovat. Stále se svojí Erbanovskou silnou vůlí a dobrou náladou. „Je to hezkej život kolem ploché dráhy.“, dodává sedmdesátník Erban na závěr. (JW)

S vítězem 60. ročníku pardubické Zlaté přilby Dánem Hansem Andersenem už jako zkušený činovník tamního plochodrážního oddílu

Osobnost minulosti - JUDr. Vladimír Pohorecký

Právník za volantem

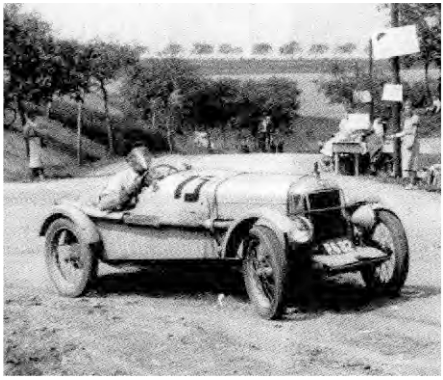
Patřil k velice oblíbeným závodníkům v období mezi dvěma světovými válkami. Na jeho popularitě mu přidávala skutečnost, že byl vedle velkého sportovního nadšení, kterým oplýval, ryzím amatérským závodníkem.



Narodil se před stopatnáci lety na začátku minulého století, na začátku pionýrských let, kdy vstupoval motorismus do českých zemí. Psal se rok 1905, kdy se do rodiny pražského lékaře ze staré rodiny ukrajinských rytířů, narodil malý Vladimír. Od dětství byl z něho veliký sportovní nadšenec. Věnoval se plavání, lyžování i boxu. Bylo mu patnáct, když na začátku roku 1920 namontoval do svého kola motor a začal nasávat kouzlo motorismu. Možná, že i tak proti vůli otce, který chtěl mít doma také lékaře, co by pokračovatele rodu. Mladý Vladimír ale vydržel u studia medicíny jen dva měsíce a traduje se, že za jeho přechodem na práva stále hezká dívka, do níž se zamiloval. Po čase se rozešli, on ale práva dokončil. Měl prý skvělé hudební vlohy a tak měl spíše vystudovat konzervatoř.

První léta koncipienta byla trudná. Mladý Pohorecký musel vyžít s částkou 700 Kč měsíčně a navíc živit motocykl. A tak se stalo to, že po 12 kancelářích, v nichž postupně dával výpovědi, odešel na dva měsíce do přírody a do hor, kde žil vpravdě zálesáckým životem. Střídání míst mělo něco do sebe. Získal jistý přehled a tak si v roce 1936 založil vlastní kancelář ve středočeském Českém Brodě. Tedy ve městě, které už mělo v našem motoristickém sportu slušné jméno, jako dějiště Českobrodského okruhu organizovaného každoročně Podlipanským autoklubem. V tom čase to už bylo deset let od chvíle, co se jako motorista zúčastnil svého prvního závodu, kterým byl známý Zbraslav – Jíloviště v roce 1925. V dalších letech jezdil na stroji OEC 350 a absolvoval dvě Velké motocyklové soutěže. Obě dojel na zlatou a to svědčí o jeho talentu. Pak vyměnil motocykl a úspěšně závodil s německým strojem Atlanta. Poté přesedlal na automobily. V roce 1936 si odvezl ze třetího ročníku Brandýského okruhu druhé místo, když skončil za vítězným Vladimírem Formánkem a porazil třetího Jiřího Pohla.

Když o rok později odpovídal na otázku továrního časopisu Jawa, kterého úspěchu si v dosavadní kariéře váží nejvíce, odpověděl: „ *Zimní automobilové soutěže v Českých Budějovicích v roce 1935, kdy za sibiřské zimy a strašlivé vánice po cestách proměněných, předcházející*



Dr. Pohorecký za volantem vozu při jednom ze závodů

oblevou a následujícím mrazem v kluziště, absolvoval jsem soutěž beztrestně. Pak to byl ovšem i úspěch v závodě o Velkou cenu města Brna na letošním Masarykově okruhu (pozn. red. kde skončil osmý*) a v neposlední řadě i soutěž Malou dohodou.“* Úspěchů tehdy dosáhl na voze Samson a za výkon v dálkové soutěži Malou dohodou z Prahy do Bukurešti a Bělehradu získal ceněný stříbrný odznak Autoklubu RČs. Ve zmíněné sezóně byl Dr. Pohorecký zapsán v rámci 4. ročníku Českobrodského okruhu a to ve startovní listině závodu automobilů ve třídě 1100 cm^3 s vozem Salmson, kde mu byli v kategorii senior soupeři Jiří Pohl na voze MG, královéhradecký František Hošťálek a pražský Josef Štiller, Václav Uher na voze Jikra-Scap.
Jeden z dalších úspěchů své amatérské kariéry si zapsal v roce 1938 v prvním ročníku závodu na Zdibském okruhu nedalo Prahy. Vítězem závodu sportovních vozů ve třídě 1100 cm^3 se stal Jiří Pohl na MG, Pohorecký skončil třetí. Jel na voze Samson.
Mimo svoje závodění absolvoval Dr. Pohorecký na voze Jawa Minor společně s redaktorem časopisu Motor Revue Adolfem Tůmou i dobrodružnou cestu Tureckem až do výšky 2300 metrů po vrchol tureckého Olympu a rovněž vyjel pod vrchol Hoferly na tehdejší Podkarpatské Rusi, dnes nejvyšší hory Ukrajiny. I to dokládá, o jak nezničitelný automobil se jednalo.
Praxe nakonec zavedla Dr. Pohoreckého do pražského Výzkumného ústavu motorových vozidel, kdy se vypracoval do funkce technického asistenta, zúčastňoval se řady nejrůznějších zkoušek, to už nemohl vykonávat advokátní praxi, leč traduje se, že pomohl vyhrát právní spor jednomu automobilovému závodníkovi důkazem obsaženým v pouhé jedné větě. V pro něho nelehké době stačil ještě napsat knížku „Radíme motoristům“, v níž uplatnil své bohaté zkušenosti.
JUDr. Vladimír Pohorecký zemřel ve svých šestašedesáti letech, v roce 1971.

(JW)

V závodě 500 km slovenských krátce před druhou světovou válkou

Ohlédnutí za motocyklovým létem

Závodníci veteráni v plné síle

S blížícím se závěrem motoristické sezóny si připomeneme některé aktivity našich členů v řadě závodních míst.

Horní Újezd u Litomyšle

Uprostřed května letošního roku hostil krásný areál v Horním Újezdě u Litomyšle úvodní podnik závodů evropského poháru klasických veteránů v motokrosu (ECMO). Závodníci z 15 zemí startovali ve dvou jízdách v pěti kategoriích – 35+, 50+, 60+, 66+ a poprvé i v 70+ na původních strojích vyrobených do roku 1972.
Ve startovní listině byli mimo jiné Karel Kozák i Jiří Stodůlka na strojích ČZ. V několika kategoriích byli ve hře na dobrá umístění i další naši členové a někteří dosáhli opravdu hezkých výsledků. V kategorii 60+ si třetí místo a pohár starosty obce vybojoval Karel Kozák, v kategorii 66+ jel výborně Jiří Stodůlka, vítěz první jízdy a celkově čtvrtý. V kategorii 70+ si body odvezl další náš člen Rudolf Bartl.

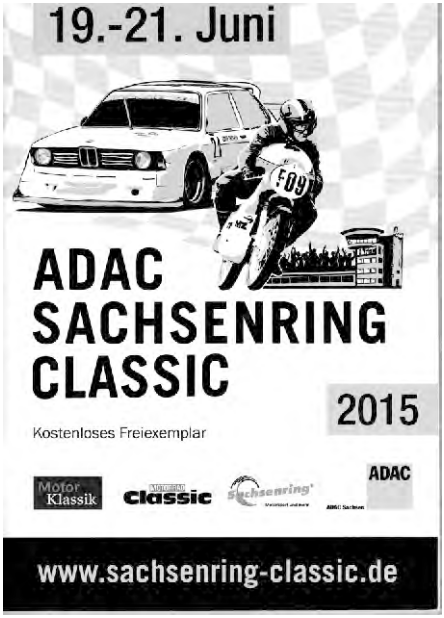
Rudolf Bartl v Horním Újezdě u Litomyšle

Karel Kozák při elegantním skoku na snímku Miroslava Jirečka

Borek pod Troskami

První červnový víkend se v kouzelném koutu českého ráje sešli příznivci motocyklů Jawa 500. Už sedmý ročník srazu, který organizuje nadšenec Jindřich Drahoňovský, měl tentokrát náhradní místo konání v Borku pod Troskami na rozdíl od tradičního náměstí v Rovensku pod Troskami. Letos se sešlo rekordních 54 motocyklů, mezi nimiž byl i stroj našeho člena Vladimíra Zemánka z Prahy. Za velké účasti diváků krátce po 11 hodině zamířily burácející jawy z Borku do Turnova a dále do Železného Brodu a Tanvaldu do Harrachova. Tam vedle oběda čekala na všechny poučná prohlídka tamních skláren, po níž následoval návrat. Na zpáteční cestě se jelo přes Vysoké nad Jizerou a Semily zpět do Borku. Krásně udržované stroje i bezvadná nálada všech majitelů byly nádherným vstupem do začínajícího léta.

Pražský Vladimír Zemánek se svojí pětistovkou Jawou v Rovensku nechyběl



Sachsenring

Dalším podnikem letošního motoristického léta, kterého se zúčastnili naši členové, byl Sachsenring Classic 2015 pořádaný autoklubem ADAC na německém okruhu poblíž Chemnitz. V plejádě legendárních motocyklových strojů i jezdců padesátých a šedesátých let minulého století nechybělo ano české zastoupení. Především zásluhou dalšího našeho člena, nezdolného organizátora a zakladatele třídy Klasik u nás, Libora

Libor Kamenický st. s krásnou DKW „ladepumpe“ na snímku Lukáše Běliče

Antonín Kružík měl na Sachsenringu dvě svoje Jawy a měl napilno

Kamenického z Hostinného. A tak on, se svojí legendární DKW 250 ladepumpe i skupina Antonína Kružíka s jawami typ 672 a 673 mohli na Sachsenringu sdílet prostory boxů s takovými veličinami silničního motocyklového světa, jakými jsou několikanásobný mistr světa Švýcar Luigi Taveni nebo Australan Kel Carruthers či Nizozemec Jan de Vries, Američan Steve Baker nebo Němec Dieter Braun. V boxech nechyběl a atmosféru si užíval i Bohumil Staša, který přivezl svoji jednoválcovou třistapadesátku ČZ a sympaticky rozdal do pořadatelem připravené fotoknížky desítky podpisů na fotografie. Mezi motocyklovými legendami byl k vidění i další český klenot – čtyřdobá čtyřválcová pětistovka ČZ majitele Vratislava Hromádky, ale také třistapadesátka Jawa Jana Bednáře, s níž ve své době závodil František Šťastný.Mezi plejádou italských strojů MV Agusta, Benelli, japonských Suzuki a Yamaha, německých NSU, MZ a dalších světových značek jsme tedy měli důstojné zastoupení i díky našim členům.

Ta atmosféra na Sachsenringu byla báječná. Bez jediné elektroniky, kabelů nebo počítačů, jen s nástrčkovými klíči, šroubováky, olejem a hadry. Prostě dokonalý retro svět. (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.

Vybírání příspěvků na rok 2016 proběhne v rámci podzimní schůze 7. listopadu 2015.

Mezník československé motocyklové historie

První a dodnes jediné vítězství

Motokros národů, jeden z nejprestižnějších závodů každé sezóny, si právě před čtyřiceti lety zapsal do své historie poprvé jako vítěze jméno Československa. Náš už legendární motokrosový kvartet stále čeká na své následovníky. Zda se někdy ještě vůbec dočká, je otázkou. Naše současné výkony tomu moc nenasvědčují.

Je zajímavé, že právě Motokros národů se stal vůbec prvním poválečným prestižním podnikem na úrovni mistrovství světa. Až o dva roky později totiž bylo založeno silničním mistrovství světa motocyklů a první ročník motokrosového mistrovství světa pětistovek byl dokonce odstartován až o deset let později, v roce 1957.
V nizozemském Wassenaaru byl v roce 1947 tedy odstartován 1. ročník Motokrosu národů. Stal se kořistí britského tria Bill Nicholson/ Bob Eay/ Fred Rist. Od té doby až do letošního roku bylo odstartováno už 69. ročníků a největší počet vítězství – 22 mají na svém kontě Američané.
Jak to bylo v prvopočátku Motokrosu národů? Byl to závod národních týmů a každá země měla právo vyslat své družstvo s nejméně třemi závodníky. Na strojích libovolné výroby a to o objemu motorů 500 cm^3. Belgický autoklub, pořádající první ročník, na nátlak svých výrobců stanovil předpis pro své jezdce, že musí startovat na motocyklech belgické výroby. Bylo to velice nepopulární rozhodnutí, které bylo později zrušeno.
Jezdci byli pro samotné jízdy rozděleni do dvou rozjížděk a do finálové jízdy postoupilo 30 jezdců. Byli to tři nejrychlejší jezdci z každého týmu a další jezdci s nejlepšími dosaženými časy bez ohledu na národnost. Mohlo se tedy stát, že by ve finálové jízdě měl některý tým všech svých 12 členů.
Vítězné družstvo pak bylo určeno součtem časů tří nejrychlejších jezdců ve finálové jízdě.
Pro úplnost si připomeňme, že první poválečný motokros v modernějším pojetí se u nás jel teprve v roce 1948, a to ještě značnou část trati tvořila prašná silnice.
Jinak v prvním ročníku se jelo na pískové nizozemské trati, o rok později využili domácího prostředí Belgičané a následně opět Britové zúročili domácí prostředí na trati v areálu slavného silničního okruhu v Brands Hatch jižně od Londýna.
Doba byla taková, že vrcholného závodu sezóny se naši jezdci nezúčastňovali. Neměli jsme vhodné stroje, ani jezdce schopné na písčitých tratích zajet slušný výsledek, jistou roli hrálo i startovné.
A tak naše premiéra se konala až v roce 1969, kdy se naše pětka Jaroslav Homola, Vlastimil Válek, Jiří Stodůlka, Karel Konečný a Jiří Schmalz

Naše vítězné československé družstvo Motokrosu národů (1975)

představila v západní Anglii u Farleigh Castle. Výsledek byl výborný, čtvrté místo za týmy Belgie, Švédska a Velké Británie, tedy motokrosařskými velmocemi. 20. září 1970, tedy před 45 lety, se v italské Maggioře mohla zrodit senzace. Naše barvy hájili Vlastimil Válek (Jawa 420), Otakar Toman (ČZ 400), Oldřich Hameršmíd (ČZ 360), Miroslav Halm (ČZ 360) a Jiří Stodůlka (Jawa 420). Hned v první kole první jízdy bylo pořadí Stodůlka, Toman a čtvrtý Válek! Po čtvrtém místě v první jízdě Jiří Stodůlka vyhrál druhou jízdu (stylem start – cíl), a to o neuvěřitelných 50 sekund! Byl nejlepším jednotlivcem Motokrosu národů a významně se podílel na celkově třetím místě reprezentačního výběru. Jeho úspěch nebyl nikdy doceněn. Byl to poslední velký úspěch značky JAWA v motokrosu na vrcholné scéně. Stodůlkův výsledek překonal o pět let později Antonín Baborovský, poněvadž v Sedlčanech vyhrál obě jízdy.

Týden po výborném výsledku v italské Maggioře, kde náš kvartet Velký, Baborovský, Churavý a Halm dosáhl ze 13 družstev na třetí místo v Trofeji národů, se připravoval závod v Motokrosu národů v Sedlčanech s termínem 14. září 1975.

Největší dilema se odehrálo deset dní před závodem. Nikdo nevěděl, na čem vybraná čtveřice vůbec pojede.

Ve Strakonicích připravili několik speciálů pro reprezentanty Sovětského svazu. Za pět minut dvanáct se v Nuslích všichni vrhli na totální repasi všeho, co bylo po ruce a mohlo se hodit, aby ve středu byly tři motocykly ČZ hotovy, zatímco Miroslav Nováček si přivezl materiál z Mošnova, za který jezdil jako voják. Ve Strakonicích nikdo nevěřil v úspěch československého týmu, proto byl použit starší materiál obou armádních klubů. Sebevědomí Belgičané (všichni na továrních speciálech) nechápali, jak k tomu obrovskému překvapení došlo. Nakonec dostala důvěru sestava Antonín Baborovský, Jiří Churavý, Zdeněk Velký a Miroslav Nováček.

Po slavnostním zahájení se ve 13.45 h vydali na start první jízdě závodníci z 14ti zemí. Hned na startovní rovince měli kolizi Američané Pomeroy a Lackey a Němec Weil. Ostatní v mohutném tempu následovali vedoucího Fina Mikkolu. V početném poli jezdců si skvěle vedl náš Churavý, který se protáhl na druhé místo a už od 4. kola šel do vedení v závodě. Nadšení diváků neznalo v té chvíli mezí, zvlášť když se za týmového kolegu Churavého dostal Baborovský. Vedli jsme Motorkos národů! Závod ale zdaleka nekončil a v těžkém sedlčanském terénu se přihlásily první potíže. Potom pád a zranění postihly Velkého a musel odstoupit. Přišla další pohroma. Na motocyklu Churavého se rozpletly dráty zadního kola… Baborovský vyhrál, Nováček dojel sedmý a to byly pouze dva započítatelné výsledky. Naděje na dobrý celkový výsledek dostala vážnou trhlinu.

K druhé jízdě nastoupili všichni naši i s ošetřeným Velkým. Po startu šel do vedení Belgičan De Coster, druhý z první jízdy. Nečekané ovšem bylo, že se na něho dotáhl Baborovský a dokonce začal na Belgičana útočit. Skvěle a nečekaně jeli i další naši. Velký s Churavým se dostali na 3. a 4. místo! Ale i Nováček zvládl přetěžkou roli a dojel čtrnáctý. Blížil se závěr závodu a Belgičané byli klidní, čtyři jezdce měli vpředu, De Coster kroužil na druhém místě. Objevil se šachovnicový praporek a podle pamětníků jeden z belgických novinářů hlásil domů: *„Ke třem titulům*

mistrů světa a Trofeji národů připojují Belgičané i v Motokrosů národů v Sedlčanech….“ Vše ale bylo nakonec jinak a po pečlivém prostudování výsledků, mezinárodní jury potvrdila, že výsledkem závodu v Sedlčanech se s náskokem dvou bodů stalo Československo před družstvem Belgie. Opět vyhrál Baborovský, nezapomenutelný strůjce našeho výsledku, za druhým De Costerem dojel třetí Velký a čtvrtý byl Churavý! Bylo to skvělé, naši měli zlato, hvězdný belgický tým s De Costerm, Rahierem, van Velthovenem a Evertsem si odvážel stříbro a neméně dobří Angličané a Allanem, Noycem, Nunnem a Millerem skončili třetí.

To bylo právě před půl stoletím. Od té doby tváře vítězů, mistrů světa, v té době mladých kluků, zestárly. To jen mimochodem. Tak to ve světě a životě chodí. Nic nebrání tomu, abychom si jejich sportovní vizitky připomněli i s půlstoletým odstupem.

Antonín Baborovský

Dnes je mu čtyřiašedesát (nar. 24.6.1951) a byl nejstarším mužem kvartetu mistrů světa. Tehdy začínal ve Studeném u Jílového u Prahy a bylo mu patnáct. Hned z počátku měl dobrou podporu v tátovi, který motokrosům fandil a tak mladý Antonín měl už v sedmnácti vlastní dvěstěpadesátku a berounské středisko Automotoklubu ho začalo posílat na první závody. Když byl o další dva roky starší, už startoval v motokrosových závodech mistrovství republiky ve třídě dvěstěpadesátek. Pak nastoupil základní službu v pražské Dukle. Tam se začala jeho nejúspěšnější část jeho závodní kariéry. Také díky správnému odbornému vedení.

V roce 1972 nastoupil na mezinárodní scénu. Absolvoval první tři závody mistrovství světa a to byl velice silný

motiv. Přidal v přípravě, ale vše nakonec přibrzdilo zranění pánve. Baborovský se ale nevzdal a po vyléčení stihl ještě znovu závody mistrovství světa a v celkové klasifikaci skončil na čtrnáctém místě. Jeho jízda byla velice dravá a odvážná. Platil za to řadou zranění. V jarní přípravě před sezónou 1973 si v Itálii přivodil zranění kotníku, v závodě mistrovství světa v Itálii utrpěl

otřes mozku a ve Velké Británii si narazil slinivku břišní a protáhl si tak pobyt na ostrovech o 14 dní. Ale v nemocnici…Do dobré formy se dostal až na konci sezóny. Přestal padat a byl zařazen do reprezentace pro mistrovství světa stopětadvacítek v příští sezóně. Hodně toho už uměl, měl rychlé nájezdy do zatáček, dokázal bezvadně využívat síly motoru. Vysloužil si vizitku vynikajícího borce s vynikající sportovní morálkou. Dařilo se mu v mistrovství světa třídy 125 cm^3, vyhrál tři velké ceny a v památné sezóně 1975 skončil na třetím místě v celkové klasifikaci. Stal se hrdinou nezapomenutelného závodu v Sedlčanech. Navzdory tomu, že si poranil ruku v tréninku, vyhrál obě rozjížďky Motokrosu národů a přispěl rozhodujícím způsobem k zisku mistrů světa. Až teprve potom mu dali na čtrnácti dní ruku do sádry. O rok později si tento sympatický závodník zajistil i svůj první titul mistra republiky ve třídě dvěstěpadesátek na stroji ČZ.

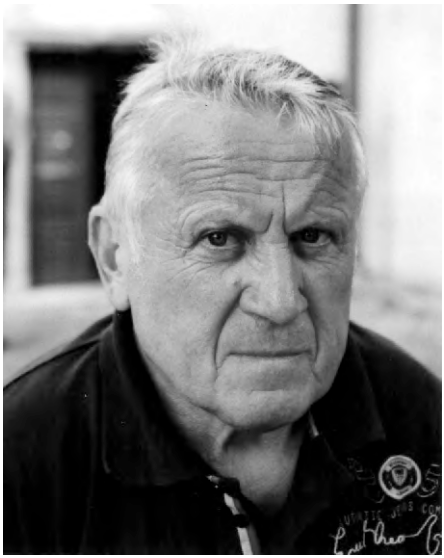
Jiří Churavý

O rok mladší Churavý, dnes třiašedesátiletý (nar. 22.4.1952) pocházel z motokrosové rodiny. Otec proháněl stopětasedmdesátku, malý Jirka pionýra a řadu motokrosových fint stačil okoukat. „Papíry“ měl už ve svých 14ti a v Autoklubu Královice byl jistě nejmladším členem. Absolvoval v té době 15 – 20 závodů ve třídě padesátek. Hodně se tehdy naučil od výborného závodníka plzeňské RH Vlastimila Hlouse, kterému s tátou dělali mechanika. Byl to později právě Hlous, který rozpoznal talent mladého Jiřího a přivedl ho do RH. Tam také dostal mladý závodník opravdový motokrosový speciál. Měla přijít vojenská služba. V oddílech RH se nedělal vrcholový sport, proto se souhlasem RH Plzeň nastoupil do pražské Dukly. Tak začala jeho křivka stoupat. Už v roce 1970, ve svých osmnácti, startoval ve švédském Knutstorpu v Trofeji národů, mistrovství světa družstev dvěstěpadesátek. Následoval ovšem těžký úraz při jarní přípravě v SSSR a roční pauza. Bylo dost času popřemýšlet, zda ještě pokračovat, ale Churavý byl tvrdý chlap a rozhodl se vrátit se k motorce, také díky dobrému kolektivu pražské Dukly. Jako malé poděkování za toto rozhodnutí mu byl titul mistra republiky ve třídě 250 cm^3, který si vybojoval na ČZ v sezóně 1974.

O rok později, v roce 1975 kdy přispěl k titulu mistrů světa v družstvech, skončil Churavý celkově pátý v mistrovství světa stopětadvacítek. Ještě výraznějšího výsledku dosáhl vítěz pěti závodů mistrovství světa v následující sezóně. Na jejím konci se stal vicemistrem světa stopětadvacítek na ČZ, lepším v této kubatuře byl už jenom Belgičan Gaston Rahier na Suzuki.

Zdeněk Velký

Bylo mu také třiadvacet (nar. 13.2.1952), když se stal mistrem světa, jako vítěz Motokrosu národů. V roce 1969 si zkusil pár motokrosových závodů na starší motocyklové technice, aby se následně dostal do známého berounského svazarmovského střediska. Možná to bylo i štěstí, když byl následně vybrán na soustředění juniorů do novopacké Štikovské rokle. Na soustředění byli pochopitelně i trenéři pražské Dukly a výkony mladého Zdeňka neušly jejich pozornosti. A tak už rok před nástupem vojenské služby hájil barvy tohoto známého pražského oddílu. Začal vážně trénovat i s reprezentanty a jeho výkonnost šla rychle nahoru nehledě na to, že měl k dispozici podstatně lepší techniku, než s jakou začínal. Že i on potvrdil, že mládí je nevybouřené, doložil pádem v mistrovském závodě ve



Vimperku, při němž se mu ruka dostala do řetězu, a odnesl to palec. Nezlomilo ho to, vyléčil se a znovu naplno závodil. Brzy měl k dispozici špičkovou techniku značky ČZ a v roce 1974 potvrdil svoji špičkovou výkonnost vítězstvím v seriálu Inter – Ama, v němž tehdy startovali nejlepší jezdci světa. O rok později byl na vrcholu své kariéry. Stal se mistrem republiky ve třídě dvěstěpadesátek na ČZ a v mistrovství světa stopětadvacítek skončil na ČZ na třetím, bronzovém stupínku, za krajanem Churavým. Vítěz pěti závodů mistrovství světa pak v Sedlčanech třetím místem ve druhé jízdě potvrdil náš titul mistrů světa družstev.

Miroslav Nováček

Další z mimořádně „úrodného“ ročníku 1952 Miroslav Nováček (nar. 7.7.1952) byl velice talentovaným odchovancem ostravské RH a byl z kvartetu mistrů světa jediným, který nebyl příslušníkem pražské Dukly.

Přisuzovala se mu velká motokrosová budoucnost a tak se souhlasem mateřské jednoty byl převeden do juniorského družstva Dukly Mošnov. Již před nástupem základní vojenské služby v roce 1971 dosahoval mezi juniory takových úspěchů, že byl Sportovní komisí tehdejšího Ústředního automotoklubu Svazarmu zařazen mezi seniory do mistrovství republiky. Získal tak první výkonnostní třídu, jako nejmladší jezdec mistrovství a v následujícím roce ji obhájil. V roce 1973 si ve své třetí sezóně závodění vyjezdil v pětistovkách už jedenácté místo v mistrovství republiky a v tom roce startoval i na mezinárodních závodech v zahraničí.

Po vojně se vrátil do mateřského oddílu, aby zase brzy putoval do mošnovské Dukly a pokračoval ve své specializaci pětistovkaře. Jeho výborný fyzický fond mu závodění v nejsilnější kubatuře dovoloval, ostatně potvrdil to i památném roce 1975, kdy získal titul mistra republiky na stroji ČZ.

Nováček dokončil v Sedlčanech obě jízdy, první dokončil na sedmém místě, druhou na čtrnáctém. Posílil tím náš triumf, který se v Sedlčanech udál právě před čtyřiceti lety. (JW)

Motokros národů 1947 – 2015

1947	V. Británie	1971	Švédsko	1995	Belgie
1948	Belgie	1972	Belgie	1996	USA
1949	V. Británie	1973	Belgie	1997	Belgie
1950	V. Británie	1974	Švédsko	1998	Belgie
1951	Belgie	1975	**Československo**	1999	Itálie
1952	V. Británie	1976	Belgie	2000	USA
1953	V. Británie	1977	Belgie	2001	Francie
1954	V. Británie	1978	SSSR	2002	Itálie
1955	Švédsko	1979	Belgie	2003	Belgie
1956	V. Británie	1980	Belgie	2004	Belgie
1957	V. Británie	1981	USA	2005	USA
1958	Švédsko	1982	USA	2006	USA
1959	V. Británie	1983	USA	2007	USA
1960	V. Británie	1984	USA	2008	USA
1961	Švédsko	1985	USA	2009	USA
1962	Švédsko	1986	USA	2010	USA
1963	V. Británie	1987	USA	2011	USA
1964	V. Británie	1988	USA	2012	Německo
1965	V. Británie	1989	USA	2013	Belgie
1966	V. Británie	1990	USA	2014	Francie
1967	V. Británie	1991	USA	2015	
1968	SSSR	1992	USA		
1969	Belgie	1993	USA		
1970	Švédsko	1994	V. Británie		

1965: Československo vstoupilo do silničního MS

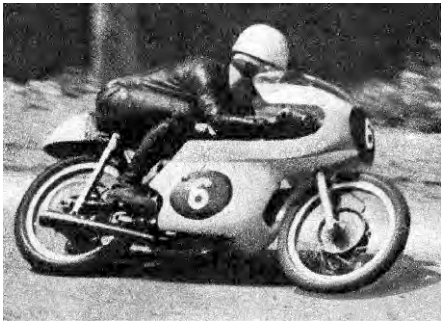
Velká cena Československa se dočkala, je to 50 let

Stojí – li proti vám někdo, kdo vám dluží delší dobu větší peníze, ztrácíte k němu důvěru. To není nikdy dobré. Ve zmíněné pozici byla dlouho pořadatelská skupina naší motocyklové velké ceny. Že to neudělalo dobré jméno celému českému motorismu, o tom snad není pochyb.

Letošní první polovinu roku bylo více než smutné číst všechna ta expozé zástupců Města Brna, hejtmana Jihomoravského kraje i vedení Automotodromu. Ostatně není to náplní Veterána. Ten by chtěl ve vší skromností připomenout momenty, které by měly být skutečně rodinným stříbrem naší motocyklové historie. Jak vidno, je téměř jisté, že dnes finanční zájmy odsouvají neobyčejnou minulost do pozadí.

Před padesáti lety zažíval motorický sport v Československu mimořádnou sezónu. V roce 1965 se u nás konal poprvé závod silničního mistrovství světa a nejprestižnější automobilová soutěž té doby, Rallye Vltava, přivedla na start hvězdná jména soutěžáckého světa.

V jubilejním patnáctém ročníku Velké ceny Československa jsme se tedy dočkali. Závod na brněnském okruhu byl poprvé zařazen do seriálu mistrovství



František Boček na ČZ 125, první český bod v mistrovství světa

světa a ve startovní listině se objevily všechny tehdejší hvězdy silničního závodění. Není divu, že se kolem trati tísnilo čtvrt miliónu diváků, doslova lačných toho, co jim proslulí závodníci předvedou. Nebyli ani v nejmenším zklamáni, byl to závod splněných nadějí. Závod stopětadvacítek byl už z tréninku předznamenán soubojem dvou značek, japonské Suzuki a MZ z NDR. Přesto měl od začátku jednoznačný průběh. Trojnásobný mistr světa Hugh Anderson z Nového Zélandu, ač nastupoval se zraněnou nohou z motokrosu (!), nasadil hned od prvních metrů vysoké tempo,

jemuž po tři kola stačil jen jeho tovární druh Frank Perris z Kanady. Ve 4. kole se Anderson odpoutal i od Pertuse a před posledním kolem měl už náskok 27 sekund, od třetího Dereka Woodmana z Velké Británie, jedoucího na stroji MZ, měl odstup víc jak dvě minuty. Naprosto rozhodnutý závod však nekončil v cíli, ale v pisárecké zatáčce, kde Anderson lehce havaroval. A protože těsně před cílem měl potíže se svojí MZ i Němec Weiss, zařadil se na šesté místo za vítězného Pertuse a čtyři závodníky se stroji MZ, Woodmana, Rosnera, Leitnera a Rentzsche náš František Boček na stroji ČZ. Tehdy se do klasifikace MS započítávalo jen prvních šest míst a František si tedy jako první Čech zapsal první mistrovský bod. Šestiválcová vzduchem chlazená dvěstěpadesátka Honda o výkonu 41 kW s Jimem Redmanem za řídítky vyrazila od startu čtvrtlitrů jako střela a vedla po úvodní dvě kola. Za ním jak ohaři dva tovární jezdci s dvouválcovými dvoudobými yamahami – obhájce titulu mistra světa Brit Phil Read a Kanaďan Mike Duff. Oba prahli po odvetě za nedávnou prohru na Sachsenringu, ale i upevnění pozic na čele mistrovství světa. Trojlístek na čele závodu se rychle vzdálil ostatním, ale mezi sebou si závodníci nic nedarovali. Co chvíli byl v čele někdo jiný. Od 5. kola však už Redman zaostával, Yamaha byla zjevně rychlejší a Read také dosáhl cíle těsně před svým továrním kolegou, zatímco Redman přijel třetí s odstupem 40 sekund. Za ním skončili Woodman a Rosner na továrních strojích MZ, šestý dojel František Šťastný na jednoválci Jawa - ČZ. Byl to úspěch, na rychlé soupeře před sebou neměl dostatečně rychlý motocykl a tak se takticky soustředil alespoň na zisk mistrovského bodu.

Bohumil Staša na ČZ, jediný náš závodník 2x stojící na stupních vítězů

V závodě třistapadesátek si Jim Redman všechno vynahradil. Jeho čtyřválcovou Hondu s výkonem 44 kW mohli ohrozil jedině Mike Hailwood a Giacomo Agostini na tříválcových strojích MV Agusta. Krátce po startu se také za Redmana zařadili, ale nebylo jim dopřáno, aby závod dokončili. Agostini havaroval ve 4. kole v zatáčce u lomu, naštěstí vyvázl bez zranění. Hailwood jezdil druhý do 6. kola, pak musel vzdát pro poruchu motoru. Za Redmanem, který do konce závodu předjel s výjimkou čtyř všechny ostatní soupeře o jedno molo (!) se pak ustálilo pořadí: Derek Woodman na MZ, sovětský jezdec Nikolaj Sevostjanov na zbrusu novém čtyřválci značky Vostok, dále Italové na Aermacchi Alberto Paganin a Renzo Pasolini a Brit Dan Shorey na Nortonu.

František Šťastný na pražském čtyřválci Jawa 350 skončil v roce 1968 na 3. místě

Takové bylo pořadí i v cíli. O největší překvapení se určitě postaral Sevostjanov, na stupně vítězů by ho určitě nikdo netipoval, ale jeho motocykl podal skutečně mimořádný výkon.
Z našich jel nadějně Gustav Havel první tři kola, byl šestý s nadějí na postup. Ve 4. kole ale musel zastavit na trati, opravoval, v dalším kole bez následků havaroval a vzdal. František Šťastný odstartoval jako čtvrtý, po 3. kole zastavil v depu, vyjel na trať na 24. místě a dotáhl to až na celkově osmé místo. František Boček byl sedmý, ale ve 3. kole havaroval v zatáčce u benzinové pumpy a lehce se zranil.
S napětím očekávaný závod pětistovek dopadl přesně podle očekávání. Tovární jezdci italské MV Agusty Mike Hailwood a Giacomo Agostini jezdili na svých čtyřválcích po tři kola společně, ale pak Angličan Italovi ujel a vyhrál s náskokem sedmou velkou cenu sezóny, navíc se v Brně stal předčasně mistrem světa. Třetí dojel o šíři pneumatiky Australan Jack Ahearne na Nortonu před Paddy Driverem z Jižní Afriky na Matchlessu, pátý byl Brit Fred Stevens a šestý náš Šťastný.

V závodě startoval krom Šťastného i Gustav Havel. Hrdina brněnské trati z roku 1964 měl na rozdíl od továrního kolegy lepší start a první čtyři mola se držel na šestém místě. V 5. kole ale vzdal pro poruchu motoru. Šťastný na slabším motocyklu hodně riskoval a postupně se zlepšoval z 10. místa na sedmé, o něž svedl veliký souboj s Rakušanem Thalhammerem a Britem Shoreyem, jemuž nakonec také ujel a získal za šesté místo druhý mistrovský bod během dne.
První ročník mistrovství světa na brněnském okruhu určitě splnil očekávání, současně však přinesl i hořký poznatek. V soutěži s nejlepšími naše stroje nestačily, i když ti, kteří bojovali ze všech sil za jejich řídítky, odvedli maximum….
V letošním roce uplynulo 50 let od premiérového závodu mistrovství světa. Pouze v letech 1983 – 1986 a 1992 závod naší velké ceny nebyl součástí prestižního seriálu. Od roku 1987 se jezdí na novém Masarykově okruhu. Historicky nejúspěšnějším závodníkem v období mistrovství světa je švýcarský sajdkárista Rolf Biland s 9 vítězstvími, Italové Giacomo Agostini, Massimiliano Biaggi a Valentino Rossi vyhráli shodně sedmkrát. Nejúspěšnějšími z našich závodníků jsou dodnes František Šťastný, Bohumil Staša a Lukáš Pešek. Ti jako jediní vystoupili v Brně na stupně vítězů. Šťastný v roce 1968, Staša hned dvakrát (1969 a 1971) a Lukáš Pešek (2007). (JW)

Jak jsem se (ne)stal továrním jezdcem –

O vzpomínku na bývalého ředitele Jawy pana Josefa Jozífa se s námi podělil náš člen Ing. Pavel Tůma.

Psal se rok 1963, kdy jsem pracoval již 4 tým rokem jako konstruktér v oddělení sportovních motocyklů ve VVZ Jawa v Praze Strašnicích. Mimo to jsem šestým rokem závodil na terénních závodech jako svazarmovec za KAMK Svazarmu Praha. Před začátkem nové sportovní sezóny jsem se „tichou poštou“ od sekretářek mého šéfa pana Křivky dozvěděl, že mě vzhledem k dobrým sportovním výsledkům v předchozí sezóně navrhuje pro sezónu 1963 jako 5tého továrního jezdce pro tř. 250 cm^3. Tovární team měl být tehdy v sestavě Jaromír Čížek, František Rón, Josef Chára, Petr Dobrý a já. Dokonce jsem už zjistil i přidělené výrobní číslo motocyklu, který mi byl pro sezónu připraven. Být továrním jezdcem znamenalo pro každou sezónu nový špičkový závodní a tréninkový motocykl, po celou sezónu kompletní přípravou továrním mechanikem, náhradní volno za víkendové závody, volno na zkoušky a trénink, a v případě úspěchu při umístění do třetího místa v závodě i finanční prémie.

Samozřejmě, že pro mně, co do sportovní kariéry, to znamenalo splnění snů a nemohl jsem se dočkat nové sezóny, která tehdy začínala až někdy v dubnu týdenním soustředěním reprezentantů v Sedlčanech. Koncem března přišel za mnou do konstrukce, až k mému prknu, tehdejší ředitel závodu VVZ Jawa pan Jozíf, což bylo pro mne dost překvapující, protože jsem nepracoval v továrně tak dlouho a v takovém postavení, aby si mě ředitel nemohl běžně předvolat do své kanceláře. Pan ředitel nám mladším zásadně tykal a tak hned spustil: „Tak koukej Tůmo, aby ses to nedozvěděl nějak pokoutně, tak já ti to chci říct přímo do očí. Křivka tě pro letošní sezónu napsal jako továrního jezdce, ale já jsem tě škrtl !!! Já mám /to je jako Jawa/ dobrých závodníků dost, ale my potřebujeme hlavně dobré konstruktéry, abys ale nebyl škodný, tak já ti slibuji, že ti každý rok prodáme za symbolickou cenu tovární motocykl z předchozí sezóny a pokud budeš jako jezdec Svazarmu reprezentovat v zahraničí, můžeš si motocykl vzít do továrny a **po pracovní době** si ho na závod zrepasovat, včetně potřebných náhradních dílů a vybavení; a pokud se na mezinárodním závodě umístíš do třetího místa, dostaneš prémie stejné jako tovární jezdec“. Pro mne to bylo samozřejmě obrovské zklamání a tehdy jsem to pochopitelně pociťoval ze strany ředitele jako křivdu, ale to bylo asi tak vše, co jsem mohl dělat. Musel jsem se s tím smířit, ale je pravdou, že co mi pan Jozíf slíbil bylo také po několik dalších sezón plněno a pro mne, jako amatérského jezdce, to bylo samozřejmě moc výhodné. Teprve po delší době a dalších životních zkušenostech jsem pochopil, že jeho rozhodnutí bylo správné a v zájmu jak továrny Jawa, tak i mého dalšího profesního vývoje.

Dodnes při vzpomínce na pana Jozífa oceňuji zejména jeho přístup k podřízeným spolupracovníkům, neboť ne každý z vedoucích pracovníků by řešil podobnou záležitost tak jako on. Většina by v podobné situaci jednoduše rozhodla a vůbec by se se mnou nemusela bavit. Navíc bych chtěl ocenit jeho jednání v kritickém roce 1968, kdy svou zkušeností a rozvážností zachránil mnoho spolupracovníků od perzekuce v následujícím období normalizace.

Ing. Pavel Tůma

Luboš Tomíček

S Memoriálem jméno zůstává

Je to asi normální, když se člověk v mladém věku často hledá, co by mu nejlépe vyhovovalo. A nejen v civilním životě, ale také ve sportu. Platilo to i pro Luboše Tomíčka na začátku padesátých let, kdy vstupoval do motoristického světa.

Bylo to období, kdy se každý týden konala řada sportovních podniků, soutěží, prvních terénních závodů a také silničních podniků. Dvacetiletý Luboš začal v roce 1953 první motocyklovou soutěží a možná za tím bylo poněkud snadnější sehnání techniky. Ale nebyl to on. Ne, že by nestačil fyzicky nebo technicky, ovšem toužil spíše po bezprostředních jezdeckých kontaktech a soubojích. Ty spíše nabízely motokrosy, které se u nás rodily a přicházely na svět, a tak Tomíček zkoušel své ambice tam. Nakonec stejně všechno dopadlo jinak a rozhodla to vojna.

V roce 1957 sloužil u Vnitřní stráže a brzy se přihlásil k náboru Rudé hvězdy na plochou dráhu. Dnes víme, že to byl určitě správný krok, který ho dovedl do prostředí, v němž dotáhl své sportovní ambice až na samotný vrchol. Jeho vstup mezi naši plochodrážní špičku byl nevídaný. Už ve druhé sezóně, v roce 1958, byl v mistrovství republiky druhý za Jaroslavem Volfem. S ním se také probojoval do kontinuálního finále mistrovství světa a jako jediný Čechoslovák se dostal pětkrát do evropského finále. V roce 1960 si přivezl ze švédského Göteborgu bronzovou medaili z mistrovství světa družstev a od roku 1961 do roku 1965 byl nepřetržitě domácím šampiónem. Výčet jeho úspěchů rozšířila v té době i stříbrná medaile z Vídně v roce 1963, kterou naše družstvo vybojovalo v soutěži družstev. Tomíček se navíc podílel i na třech čtvrtých místech, které naše družstvo dosáhlo v letech 1961, 1962 a 1968. Byla to opravdu mimořádná éra československé ploché dráhy. Tuto etapu korunoval i účastí ve finále dlouhé ploché dráhy v roce 1968.

Naše plochodrážní družstvo v roce 1967 v Anglii. Na stroji sedí Luboš Tomíček, stojí zleva Průša, Kubíček, Kasper, Šváb, Verner, Holub a Ledecký

Další úspěšná kapitola Tomíčkovy kariéry – v reprezentačním družstvu na dlouhou dráhu. Luboš Tomíček (5), stojící vlevo Jaroslav Machač, stojící uprostřed mistr světa Antonín Šváb

„Kocour“, jak byl mezi přáteli Luboš přezdíván, měl charakteristický posez, ale především byl znám jako nesmírně pečlivý a svědomitý v přípravě na závod. Vedl si přesné záznamy z každého závodu, kterých absolvoval přes 350. Převody, stav dráhy, počasí, prostě dokonalé poznámky. Přesto se nikdy nad nikým nepovyšoval, zůstával skromným, sympatickým a vstřícným člověkem. Snad i proto měl dlouhou řadu přátel. K tomu všemu stihl vést i mladé závodníky na pražské Markétě a to se stejnou pečlivostí. Logicky byl pro nastupující generaci autoritou a vzorem.
Život tohoto skvělého člověka se náhle osudově naplnil ve finálovém závodě pardubické Zlaté přilby v roce 1968. Tomíčkův stroj v souboji s mistrem světa Švédem Ove Fundinem a krajanem Enerconou kolidoval, přetočil se a jezdec upadl. Za ním jedoucí jezdec už se nestačil vyhnout a ležící tělo naplno zasáhl. Jeden z našich nejlepších plochodrážníků byl ještě převezen do pardubické nemocnice, kde ovšem 21. října 1968 svým těžkým zraněním podlehl. Československý motorismus tak utrpěl velikou ránu. Ale Tomíčkovo jméno nemělo být zapomenuto. Už v následujícím roce byl na jeho domovské dráze na Markétě uspořádán první ročník jeho memoriálu. Dlouhá léta se jezdil v pondělním večeru a zejména v prvních létech svého konání přiváděl do Prahy skvělou konkurenci světových jezdců. Nestává se tak často, aby podobný podnik existoval dlouho, Tomíčkův memoriál je toho výjimkou a míří už ke svému 45. ročníku. Zbývá snad ještě připomenout, že historii tohoto prestižního podniku postupně psali i jeho syn Luboš a nakonec i jeho vnuk Luboš III.

10. ročník Hladěnova memoriálu

Levé zatáčky ve veteránském stylu

Na pardubickém plochodrážním stadiónu se 18. července 2015 za účasti 30 jezdců z Anglie, Dánska, Německa, Itálie, Nizozemska a České republiky, konal už desátý, jubilejní, ročník Hladěnova memoriálu a to pod patronací tamního AMK Zlatá přilba v AČR a velkého propagátora Jiřího Šmídy. Závod nesoucí jméno pražského rodáka (* 1903 - + 1942), zakladatele Zlaté přilby Československa a velkého vlastence, který působil v Pardubicích až do své osudové smrti, byl tentokrát ve znamení vítězství Dána Ave Andersena. Křišťálová Zlatá přilba tak putovala do této země poprvé v historii Memoriálu. Hezkého umístění také dosáhl plzeňský plochodrážník Karel Kadlec, celkově čtvrtý. Nejstarším závodníkem byl tentokrát 71 letý Ital Francesco Babeta. Vítězem kategorie dvouventilů se stal loňský vítěz Memoriálu Brit Kevin Tester.

Jiří Šmída

Pardubický organizátor a plochodrážní nadšenec Jiří Šmída s vítězem Hladěnova memoriálu Ave Andersonem

Pardubice 18.7. 2015 10. ročník Memoriál Fr. Hladiny (závod veteránů) č. 1 Kevin Teager - Anglie

Pamětní deska Gustava Havla odhalena

Za účasti více než sedmdesáti přítomných proběhla 29. srpna 2015 odpoledne v pražské Vršovické ulici malá slavnost v podobě odhalení pamětní desky skvělého československého motocyklového závodníka Gustava Havla, jezdce Jawy, do níž nastoupil již v roce 1951 a čtyřnásobného mistra republiky. Mezi celou řadou známých osobností minulosti nechyběli Havlovi kamarádi a soupeři Bohumil Staša nebo Milan Chalupník, řada slavných soutěžáků, František Höffer, Ing. František Bouška, Jiří Jasanský, Oldřich Visinger a JUDr. Miroslav Kamaryt, motokrosaři Karel Pilař, Miloslav Souček, ale také nestor závodění Oleg Ruboš nebo konstruktér Jawy Ing. Zdeněk Tichý. Mezi přítomnými byli vedle členů našeho výboru i další, Ludvík Houžvic, Miloš Sedlák, Josef Křížek i činovníci Autoklubu ČR Jaroslav Rolc, Oldřich Prokop nebo podnikatel Miroslav Felgr z Ústí nad Orlicí. Nechyběl ani syn slavného závodníka Gustav Havel.

Slavnostní chvíle, věnovaná 85. výročí nedožitých narozenin závodníka, doprovázel slovem Karel Březina a přítomné pozdravil i prezident Autoklubu ČR dr. Roman Ječmínek, který společně s panem Gustavem Havlem odhalili pamětní desku odlitou podle návrhu Petra Prokeše panem Antonínem Stratílkem ze SUPŠ v Turnově. (JW)

Syn závodníka Gustav Havel

Prezident AČR Dr. Roman Ječmínek a předseda SZV Petr Válek

Atmosféra krásného setkání

Bohumil Staša byl soupeřem nezapomenutelného Gustava Havla

Pozornost s květinou převzal nejstarší závodník Oleg Ruboš

Imrich Mann (* 28.9.1925 - + 10.7.2015)

Na konci letošního horkého léta přišla smutná zpráva z Německa. Tam, krátce před svými devadesátinami, zemřel po dlouhé nemoci jeden z průkopníků československého automobilového soutěžního sportu Imrich Mann. Mistr republiky ve třídě 1000 cm^3 z roku 1959 startoval na voze Wartburg s tříválcovým dvoudobým motorem a ve své nejlepší sezóně dojel třetí v Jeseníku a druhý dojel se spolujezdcem Oldřichem Pachem v soutěži v Brně. Čest jeho památce.

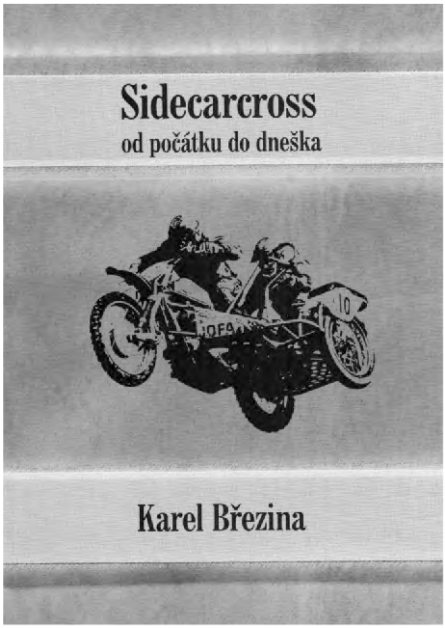
(JW)

Knihy

Sajdkárkros od začátku do dneška

Sajdkárkors, ač jedna z nejúspěšnějších motoristických disciplín posledních let, nemá tomu odpovídajícího publicistu. I proto je ceněna kniha Karla Březiny vydaná s podporou AMK v AČR Nepomuk, která přibližuje historii této jistě adrenalinové disciplíny od prvních let její existence u nás, přes výsledkovou bilanci mistrovství republiky, Evropy i světa, až do poslední skončené sezóny. Ožívají tak slavná jména domácího i světového sajdkárkrosu, včetně dobových historických fotografií. Publikace by jistě neměla chybět v žádné motoristické knihovničce.

(JW)

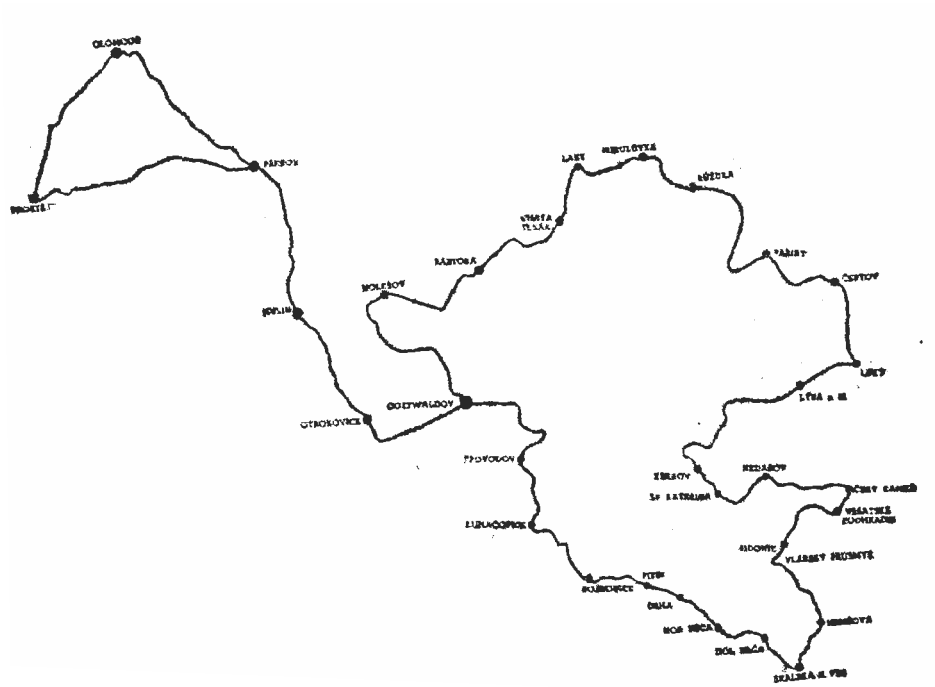


Bohumil Staša
Slavná léta s ČZ i Jawou

Zajímavé čtení o osudech rodu motocyklových závodníků nabízí nová kniha *Bohumil Staša: Slavná léta s ČZ a Jawou* Jiřího Wohlmutha, kterou vydalo nakladatelství Grada. 150 stran a přes 230 fotografií naplňují příběh Vincence, Bohumila Bódi, vracejí nás na klasické závodní okruhy, městské i přírodní, ale jsou i vzpomínkou na dnes už méně známé události československého silničního motocyklového závodění. Nechybí přiblížení vrcholných momentů kariéry 20tinásobného mistra republiky Bohumila Staši, stále jediného našeho závodníka, který na naší velké ceně dokázal dvakrát vystoupit na stupně vítězů v závodě mistrovství světa. V knize najdete i kapitolu o motocyklech MBS i bohatou výsledkovou část.

red.

Tratě pod koly našich jezdců



33. ročník mezinárodní motocyklové Šestidenní hostil před šedesáti lety ve dnech 13. – 19. září náš Gottwaldov (dnes Zlín). Bylo to znovu po dvou letech a už potřetí v poválečné historii nejslavnější soutěže světa.
Zlín našim soutěžákům svědčil.
V roce 1947 naši Mezinárodní trofej vyhráli (Richard Dusil, Jaroslav Simandl, Václav Stanislav, Jan Bednář/ Karel Hansl), v roce 1953 byli druzí (Jiří Kubeš, Vladimír Šedina, Saša Klimt, Emanuel Marha, Jaroslav Pudil) a ani v roce 1955 nevyšel náš trophy tým naprázdno.

V Mezinárodní trofeji získali znovu stříbrné medaile za vítězným družstvem SRN a před Velkou Británií. Naši jeli v sestavě Vladimír Šedina, Jaromír Čížek, Saša Klimt (všichni Jawa 250), Jaroslav Pudil, Bohuslav Roučka (oba ČZ 150). Náš úspěch podtrhlo družstvo ve Stříbrné váze, kterou vyhráli. Jeli v sestavě Vladimír Štěpán (Jawa 350), Oldřich Hameršmíd, František Höffer a František Bouška (všichni Jawa 250). Mapka nám připomíná trať třetí a čtvrtém etapy v roce 1955.

(JW)

Z alba dědy motoristy

Dvakrát naše nezapomenutelná první automobilová dáma Eliška Junková. Poprvé v roce 1949 na brněnském okruhu ve společnosti neméně legendárního závodníka Louise Chirona a čerstvého vítěze Ceny Brna Zdeňka Trejbala, podruhé na pražském ruzyňském letišti znovu v Chironově společnosti o necelých dvacet let později, v roce 1968

NAVŠTIVTE NÁŠ NOVÝ AUTOSALON

FIAT

OPEL
Wir leben Autos.

MITSUBISHI MOTORS

ALFA ROMEO

Jeep®

směr Velké Přítočno

www.smazikkladno.cz
Unhošťská ulice, tel. 312 248 704

smazík kladno