ČÍSLO 120 LÉTO 2017

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR

Foto na titulní straně:
Pražský automobilový nestor Jaroslav Šustr za volantem formulového vozu Škoda na startu závodu do vrchu ve známé Vyskeři na pokraji Českého ráje

VETERÁN

Číslo 120, léto 2017, ročník XXXVI.
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, 2017.
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 120 bylo předáno do tiskárny 27. 6. 2017.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE 1

VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR 1

POVÍDÁNÍ O KRÁSNÝCH BENZINOVÝCH LETECH 2

NAŠI LETOŠNÍ PĚTAOSMDESÁTNÍCI .. 4

NĚKOLIK ŘÁDEK Z PÍSTOVIC 5

PAVEL ZUBATÝ - KOPIDLNSKÝ POJEM 8

HRDINA POVÁLEČNÝCH MĚSTSKÝCH OKRUHŮ 10

PRAHA - BUKUREŠŤ - BĚLEHRAD 1937..... 12

KRKONOŠSKÁ UDÁLOST STOLETÍ ... 15

PO VELKÉ CENĚ TO BYLA DALŠÍ KAPITOLA HISTORIE ZÁVODĚNÍ 24

JIHOČESKÝ PACOV BYL U ZAČÁTKŮ FIM 28

ZÁVODILO SE TAM JEN JEDNOU 30

POCTA JOSEFU HŘEBEČKOVI 32

TO BYLI... 33

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 200 Kč, pro členy, žijící v zahraničí 600 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

Jsou krásné teplé letní dny, je plné léto a přece si myslím, že došlo na jaře k několika změnám v našem běžném svazovém žití. Myslím si, že členy nikdo už nepožádal, jako mnoho let před tím, naše členy o podklady do zpravodaje Veterán, jak vyzýval pravidelně bývalý předseda SZV AČR. Stejně nikdo na to nereagoval. Nikdo nás ani neinformoval o dalších vizích nové byť „fiktivní" síně slávy, o níž hovořívál bývalý prezident Autoklubu. Ostatně, toho nového jsme zatím neviděli.
A tak naši členové výboru každý měsíc řeší spotřebu piva přítomných na členských schůzích v naději, že omezení národního moku dá prostor k živější komunikaci.

Svět jde dál. Možná, že jsme nedaleko nápadu, vydávat Veterána jen v internetové podobě, vždyť „mladí" členové umí a nebude jim to dělat žádné potíže. Také lze na internet převést i naše pravidelná jarní a podzimní setkávání, v budově Autoklubu je zrušit, že.
Jen na veteránské podniky sezóny je nutné dojet, aby je člověk viděl živě a stále, to naše členy stále táhne a je to nejlepší.

Příjemné čtení letního čísla Veterána přeje
Jiří Wohlmuth

Podkrkonošská osobnost Bohumír Vlach – 85

Povídání o krásných benzinových letech

Na jaře letošního roku se jeho jméno zařadilo mezi vážené členy Svazu závodníků veteránů. Ještě mnoho let před tím se Bohumír Vlach zařadil mezi obětavou skupinu opravdových motoristů, kteří budovali historii závodění v rodném Podkrkonoší.

První seznamování mladého Vlacha (nar. 30. července 1932) s přitažlivým motorismem kráčelo v rodných Semilech cestou učení ve strýcově podmoklické autodílně. Tam začal jeho celoživotní vzácný vztah ke všemu, co jezdilo a vonělo těžko popsatelným benzinovým odérem.
Krátce po vyučení nastoupil na začátku padesátých let do znárodněného podniku ČSAD a musel se z vyučené motocyklové aprobace rychle „předělat“ na těžké nákladní automobily. Jeho vztah k motocyklům to ale nezměnilo. Táta měl zajímavou NSU 200 a ta byla v pozadí jeho dalšího učení. Pak přišel výlet do nedalekého Jičína na silniční závody a brzy potom měl svůj první motocykl Jawu 175, ještě s ručním řazením. Je zajímavé, že ač viděl zajímavé závody Okolo Jičínské brány, silniční závody ho populárně řečeno nedostaly. Víc ho po celý život lákaly terén a soutěže. K jeho životu patřilo i veliké okouzlení, když spatřilo světlo světa ČZ 125 C. „ *To byl ohromný motocykl, nesrovnatelný s tím prvním. ČZ, to bylo ono*,“ ještě dnes vzpomíná čerstvý pětaosmdesátník Vlach. Na jeho koupi přispěl pochopitelně táta, ale jinak to v té době nešlo. A když přišel na svět další typ, odpérovaný, byla spokojenost na vrcholu. Ale přišla vojna. Po Slovensku to byl pobyt v Mimoni a motorky musely jít stranou. Potom měl Vlach v garáži Jawu 350 OHC a v práci chtěl do dílny a chtěl pracovat na motorech.

Při práci s kamarádem Salabou na oblíbené silniční ČZ

Když měl už řadu kamarádů se stejným zájmem, šlo vlastní závodění prakticky stranou. Trávil bezpočet hodin s pány Slavíkem a Syrovátkou, později s Rudou Hýrkem, Jirkou Mandysem, Mojmírem Stuchlíkem a později Reichlem, s nimiž jezdil na závody. Blízko i daleko, třeba do severomoravské Karviné. Dělal šikovného mechanika i oblíbeného parťáka.
Posledním Vlachovým strojem byla soutěžní Jawa 350, dvouválec „jednohub“. Motocykl s dobrým výkonem, leč byl na konci jeho závodění. Vlach nebyl nikdy na čele výsledkových listin, ale tím to ovšem pro něho neskončilo. Začal připravovat hned řadu soutěží v Podkrkonoší, spolupracoval s legendárním jilemnickým pekařem a časoměřičem Oldou Nývltem. Stali se velkými přáteli a napsali kus historie tamního závodění. Když přišla do Semil zima, zapojil se v roce 1960 do přípravy prvního motoskijöringu. V dalších sezónách pracoval

S Milanem Havlíkem (vlevo) po automobilové branné soutěži

Vlach na vybírání tratí motocyklových soutěží. Znal každý svah, les i potok (to se ještě mohlo jezdit přes vodu) a jeho znalosti pomáhaly formovat tratě soutěží. Nebylo to vždycky jednoduché a někdy to muselo být i jednání v Praze na Autoklubu. Tam si vzpomíná na setkání s Ladislavem Buriánkem, který vždy pomohl. Mnohokrát se podílel i na zajištění materiálového vybavení semilského soutěžního týmu. Měl podíl na postupném postupu podkrkonošských soutěží, jejímž vrcholem byla soutěž mistrovství světa v roce 1997 konaná v Semilech. To bylo právě před dvaceti lety.

Když měl tři roky před svojí padesátkou v roce 1979, jel s kamarádem Milanem Havlíkem brannou automobilovou soutěž a získaná cena dodnes zdobí jeho vitrínu. To jen podtrhuje jeho mimořádnou a výjimečnou všestrannost. Nelze ani zapomenout na to, že Bohumír Vlach byl ředitelem závodu do vrchu O cenu bozkovských jeskyní, který později přivedl až do mistrovství republiky.

Jeho zkušeností, včetně organizačních, si vážili i v přípravě podniku mistrovství republiky ve sjezdu minikár v nedalekém Bozkově v roce 2008. Podobně, jako to ocenil vítězný tým KTM ECC enduro Semily v roce 2016.

Dnes ho věk postupně pasoval do neobyčejné encyklopedie motoristického závodění v Podkrkonoší. (JW)

Pořadatelé závodu do vrchu v Bozkově. Zleva olympionik Mojmír Stuchlík, Bohumír Vlach a Jan Chaloupecký

Naši další letošní pětaosmdesátníci

Mezi těmi, co letos slaví vzácné životní jubilem jsou i naši úspěšní závodníci. Potvrdilo to i předání drobné pozornosti na jarní členské schůzi na Autoklubu ČR. Oba jsou dlouholetými členy Svazu závodníků vetránů AČR a navíc jsou rozhodně těmi, co psali historii československého závodění.

Zdeněk Polánka

Strakoničák tělem i duší se narodil asi 100 metrů od fabriky, v níž pracoval 46 let. Rokem 1967 ukončil kariéru továrního jezdce a ještě potom pokračoval ve vývoji továrny ČZ, byl zodpovědný za přípravu motokrosových motorů a spolupracoval na vývoji nových motocyklů i nových výrobků značky ČZ.
Letošní pětaosmdesátník Zdeněk Polánka (* 16. června 1932), jel první soutěž v roce 1949 v Plzni a start v první Šestidenní, se Polánkovi splnil v roce 1953 v našem Gottwaldově.
Dnes má bývalý tovární jezdec ČZ vynikající sportovní bilanci. Je účastníkem 13 Šestidenních, 1955 člen čs. týmu, který vyhrál Stříbrnou vázu, 1956, 1958 – 1959 a 1962 člen čs. trophy-teamu, který zvítězil v soutěži o Mezinárodní trofej. Několik startů na Skotské šestidenní (1955 – 57) a 1962 zlatá medaile I. třídy). Je vítězem Raidu Tatrzanského 1956 (ex equo s J. Pudilem). Je mistrem republiky v terénních soutěžích tř. 175 cm^3 1954, 1958, 1962-1963 a 1965 (ČZ), ovšem také mistrem republiky v motokrosu ve tř. 175 cm^3 1958-59 a ve tř. 250 cm^3 1964 (ČZ).
Motocykly ještě zdaleka neměly takové jízdní vlastnosti a jízda v terénu vyžadovala pěkný kus fyzické zdatnosti, aby bylo možné motocykl zvládnout v plném tempu na rozbitých cestách. To všechno Polánka zvládnul.

Miroslav Libecajt

Kariéru terezínského rodáka (* 5. dubna 1932) ovlivnil svým způsobem strýc Antonín, tovární jezdec prestižní továrny Tatra, s nímž měl na Kladně společně s firmou Ogar i zastoupení zmíněné firmy. Už jako sedmnáctiletý, v roce 1949, začal terénními soutěžemi a jízdami zručnosti, pak přidal i katalogové plochém dráhy. Svůj první motocykl si postavil sám a tím byla legendární stopadesátka ČZ. Patřičně si ji „osahal“, když najížděl i 160 km denně na cestách do zaměstnání. Když mu bylo dvacet absolvoval svůj první závod na silnici. To bylo v roce 1952, kdy si na 125 ČZ přivezl druhá místa ze Slaného, Rakovníka a Žatce. O rok později se těšil z prvního vítězství, kterého se dočkal v Náchodě a krátce potom v Chomutově. V roce 1955 se přestěhoval do Hradce Králové, kde dlouhá léta působil v roli učitele autoškoly. Závodění ovšem nezanechal, získal II. výkonnostní třídu a vypracoval se až do mistrovství tehdejšího Československa, v němž startoval v letech 1955 a1956 ve třídách stopětadvacítek a stopětasedmdesátek. Dodnes vzpomíná na své výsledky v Uherském Hradišti, kde dojel dvakrát pátý. Jinak ovšem do výčtu jeho kariéry patří 42 účastí na stupních vítězů, z toho 14 vítězných na nejvyšším stupínku.
V sezóně 1957 si Libecajt, který se soustředil na stroje nižších kubatur, vyzkoušel i silnější jednoválcovou třistapadesátku ČZ. (JW)

Sedmdesátník Miloš Sedlák

Několik řádek z Pístovic

Druhý poválečný ročník 1947 posílil závodnické řady a v našem katalogu životních výročí lze dnes nalézt hned několik jmen, která se zapsala do československého závodního sportu. Jednu z kapitol napsal také Miloš Sedlák, čerstvý sedmdesátník našeho SZV AČR.

Jih Moravy, toť kraj závodnický. Velké řady tamních okruhů, v Břeclavi, Brně, Rosicích, Uherském Hradišti, je tamní kraj také domovinou řady našich předních závodníků nedávné minulosti i současnosti.

Dnes v malebných Pístovicích nedalo jihomoravského Vyškova začala dlouhá závodnická kariéra. Jeho subtilní postava napovídá, že se upsal malým motocyklových kubaturám. Nedotáhl to na místo továrního jezdce, ovšem tvrdě a statečně s nimi závodil při každém startu. I to bylo za tím, že se stal u publika velice oblíbeným. Jen v těch řadách obdivovatelů už není řada živých mezi námi.

Začal v jeho době jak jinak, než na malolitrážní padesátce Pionýr. Jeho stroj nesl různá amatérská vylepšení, leč mladý Miloš mohl závodit. To bylo v roce 1963 a brzy přišel i první věnec po vítězné jízdě na domácím Hradisku, kde se jezdilo ještě doslova v přírodě.

O dva roky později si koupil první motocykl na silniční okruhy. Tehdy motocykl prohánět strakonický „tříkvalt“. Osmnáctiletý štíhlý kluk hořel závoděním, maminka trpěla, otec přiložil ušetřenou desetikorunu.

V roce 1966 přibrzdila nadšení havárie při běžném provozu a pobyt v brněnské úrazovce přinesl i poležení na pokoji se závodníkem Gustou Havlem. Co život nenabízí. Každý den přináší přemýšlení, jak se dostat k závodnímu motocyklu. Miloš psal a psal. Dopis z Považské

Bystrice nedal naději, opačný výsledek znamenal dopis s razítkem Hradec Králové. Přišel velice rychle a měl podpis Václav Rathouský. Známý závodník a konstruktér nabízel padesátku Ahra, s níž jezdil známý Zbyněk Havrda. Za pár dní už jel Sedlák do Hradce Králové, domluvili se na ceně a na další péči o motocykl.

Československý závodní silniční sport byl v té době dnešní mluvou akční a tak byly k dispozici motocykly těch nejmenších kubatur, které se dnes pohříchu „nenosí“. Proti slavným značkám Honda, Suzuki i Kreidler stálo v té době i domácí snažení značek Ahra, později Tatran. Právě stroje Ahra byly u začátků Sedlákova závodění.

První starty v první sezóně 1972 s padesátkou Ahra

Nemohlo být impozantnějšího vstupu do velkého závodění. Na prvním závodě s Ahrou v Ústí n. Labem zvítězil a na konci sezóny 1970 se těšil z hezkého šestého místa v celkové klasifikaci padesátek. Lepší než mladý Sedlák byli Barták, Šobáň, Krmíček, Havrda a mistr republiky Fendrich. Navíc se v závodě v Písku těšil z prvního stříbrného věnce za druhé místo. Sprcha přišla v zápětí. Jediný dokončený závod v další sezóně. Už následující rok došlo zase ke zlepšení. Sedlák se postavil už na třetí republikovou příčku. Jen jeden z pěti závodů nedokončil a v Novém Mestě n. Váhom měl stříbrný věnec za druhé místo. Pátý muž padesátek v roce 1974 a nejlepší závodník na stroji Ahra se posunul na vypůjčeném stroji do silnějších stopětadvacítek.

V roce 1976 po různých peripetiích vyměnil techniku a usedl za německý stroj Kreidler. Značka s mimořádnou tradicí byla u Sedlákových třetích míst v celkové klasifikaci v letech 1976 a 1977. Lépe na tom byli už jenom Fendrich resp. Havrda a Šafránek. V sezóně 1977 byl dokonce pětkrát na stupních vítězů a nejvýše stál ve Žďáru n. Sázavou po svém vítězství. Tam dokonce vítězství obhájil o rok později. Když končila existence padesátek v roce 1984, dělil se s Janem Vaněčkem o druhé místo v mistrovství republiky.

Se silnější stopětadvacítkou Ahra 125 v plném tempu

Sedlák na klasickém německém okruhu Sachsenring v roce 1977

Měli stejný počet bodů, ale Sedlák měl horší součet časů. Byl jen bod od titulu mistra republiky. Taková příležitost se už v té třídě neopakovala.
Sedlák závodil dál, jen třída byly osmdesátky a u Kreidleru zůstal. Vyhrál v prvním ročníku nového mistrovství v Hořicích a Malackách, druhý byl v Letohradě a Kopčanech, třetí dojel v Holíči. Stačilo to k prvnímu titulu mistra republiky, což byl jeho největší úspěch v bezmála 19leté závodní kariéře.
Sedlák měl hezkou řádku startů na domácích tratích, když startoval poprvé za hranicemi, psal se rok 1976, kdy závodil ve východoněmeckém Frohburgu. O rok později stál na startu závodu na legendárním klasickém okruhu Sachsenring, který v tom roce slavil už padesát let od chvíle, kdy se tam v roce 1927 závodilo poprvé. V roce 1988 si Sedlák ještě vyzkoušel svoji stopětadvacítku Hondu na novém moderním okruhu, kde se dodnes jezdí závody mistrovství světa.
Za 19 let, co závodil, měl mnoho příležitostí poznat, co je bolest a zranění. Stalo se tak ve Velkém Meziříčí, Znojmě i Kopčanech. Vše se po čase zahojilo.

S výbornou padesátkou Kreidler na trati krásného klasického okruhu v Brně v roce 1981

Sedlák byl mezi závoděním velice zručným nástrojařem, který dokázal do svých motocyklů ve své době zamontovat i moderní motory, které mu dávaly šanci poměřit své síly se soupeři. Také ho to stálo i nepříjemnosti. Na to se nezapomíná.
Motocyklové závody mu vstoupily do života. Ještě dnes navštěvuje oblíbená místa v Hořicích, Brně a jinde a setkává se s přáteli – závodníky. To je ohromné, podobně jako jeho prožitý život. V poslední době se stále rád setkává s kamarády a bývalými soupeři. Inu závodění ho provázelo celý život a v něm byl šťastný. (JW)

Přiblížil se Sedlákův konec závodní kariéry a starty se stopětadvacítkou Honda

Závodník i konstruktér

Pavel Zubatý – kopidlnský pojem

Nenápadné městečko Kopidlno nedaleko Jičína má ve své historii hned dvě zajímavé motoristické kapitoly. Základy té první byly položeny před devadesáti lety, v roce 1928, kdy byl založen tamní Automotoklub Kopidlno. Tu druhou kapitolu napsala závodní rodina Zubatých po druhé světové válce.

Začalo to účastí dvou členů klubu v „První růžicové jízdě spolehlivosti a vytrvalosti“ v červnu 1928, která byla základem pro pozdější akci pořádanou začátkem září přímo v Kopidlně. Tehdy byl Auto-motocyklový závod spolehlivosti a pravidelnosti rozdělen do čtyř etap o délce 188 km a jel se pod patronací poslance Bohumila Bradáče. Startovalo celkem 29 jezdců, z nichž celých dvacet dokončilo soutěž bez trestných bodů.

Druhý ročník soutěže spolehlivosti a pravidelnosti se konal o svatodušních svátcích v červnu 1930. Trať byla delší, měřila 350 km byla znovu rozdělena na čtyři etapy vždy s časovou kontrolou v Kopidlně. Za překrásného počasí odstartovalo 17 motocyklů sólo, 5 sidecarů a 4 automobily, z nichž dva vyslala brněnská Zbrojovka. Prameny říkají, že v rychlostní zkoušce do vrchu byl nejrychlejší Josef Paštika z Prahy na BSA,

druhým byl Antonín Vitvar z Nové Paky na Arielu.

Dalším nositelem motoristických tradic v Kopidlně se stala po druhé světové válce rodina Zubatých. Nejprve to byl otec Jaroslav (nar. 1919). Byl jako mnoho jiných v té době velice všestranným motoristou. Už právě před sedmdesáti lety, v roce 1947, prožíval nejen docela

S tátou Jaroslavem a mechanikem Kunstem

Na padesátce Perti na trati v Hořicích

vydařenou sezónu, ale také narození syna Pavla. Zařadil se mezi nejlepší závodníky tamního regionu. Zajímavé bylo, že mezi sezónní přestávku si senior Zubatý krátil závoděním v motoskijörinku, například v únoru 1948 byl přihlášen k prvnímu ročníku zimního závodu v Semilech. Ještě před tím už měl za sebou sezónu 1947, v níž absolvoval několik závodů. Vyhrál juniorský závod v Novém Bydžově a získal i cenu ministra obchodu pro nejlepšího juniora, pak vyhrál v Jindřichově Hradci a Litomyšli.

V roce 1949 se stal absolutním vítězem v Turnově, Trutnově, Varnsdorfu a ještě v roce 1953 vyhrával v Nymburce a Chomutově.

Bylo tedy nasnadě, že mladý Pavel vyrůstal mezi motocykly a atmosférou závodění. Když dal o sobě vědět při první sezóně v republikovém mistrovství, jeho jméno si pamětníci v té chvíli spojovali právě s jeho otcem Jaroslavem. Pavel Zubatý si zvolil ke svému závodění silniční stroje malého objemu. Nejprve začal se subtilní padesátkou Perti ústeckoorlického nadšence Pavla Petráčka, kterou vodil i po těžké a náročné trati plné zatáček v Hořicích. Pak přišly na řadu motocykly Zupa s logem Avia, kde dlouho pracoval a nakonec vstoupil kopidlnský závodník mezi závodníky – konstruktéry. Byla to doba věhlasné italské techniky značky

V další sezóně znovu na oblíbené trati

Zubatý s velice líbivou kapotáží na stroji Zupa

Morbidelli resp. MBA, která se stala předlohou pro naše velice zručné nadšence. Nejprve Bohumila Stašu a Bedřicha Fendricha a krátce po tom i Pavla Zubatého. Tak u nás vznikly dvouválcové stopětadvacítky MBS, Juventa a Zupa Pavla Zubatého. Nakonec absolvoval 13 sezón v mistrovství republiky, v roce 1976 skončil na devátém místě v padesátkách a ve Žďáru n. Sázavou dojel pátý, jako nejlepší jeho výsledek.

Je zajímavé, že Zubatý, žijící dnes v Miškovicích u Hořic, postupně dokončil, jako jediný, kompletní řadu strojů Jupa a to ve všech třech nejmenších kubaturách. Zatímco nejslabší padesátku i nejsilnější stopětadvacítku už odvál čas a jsou minulostí. Dnes po měsících úsilovné práce dává sedmdesátiletý Zubatý um na oživení jednoválcové osmdesátky Zupa. To jen dokresluje nadšení a zápal generace, která v tomto období prochází životními výročími.

A úplně na závěr. Motocyklové jméno kopidlnských Zubatých v závodním světě pokračovalo. Nejprve závodili Pavlovi synové Pavel ml. a Marek a později pracovali v řadě týmů, jako členové technického doprovodu. (JW)

Ladislav Štajner – kus života s Jawou

Hrdina poválečných městských okruhů

Vloni na podzim ho zařadili do Parku Fr. Šťastného. Pamětní deska i mladý strom v Kochánkách připomněly mimo jiné nedožité sté narozeniny Ladislava Štajnera, které by velký silniční závodník oslavil právě letos.

Jeho život začal před sto lety v Bojeticích u Mladé Boleslavi (nar. 27. září 1917), pak přešel do učení u mladoboleslavské firmy Buchman, v níž se vyučil automechanikem, aby největší část svého života prožil v Praze. Už v šestnácti dokázal řídit motocykl i automobil a v předválečné kapitole svého závodění se zapsal do historie závodů v Poděbradech, Lochotíně, pražském Strahově nebo Hořicích či Bohdanči a Nové Pace. Skromný, spolehlivý a oblíbený Štajner si ještě před válkou zajistil pozici našeho nejúspěšnějšího juniora. Jezdil na Ogarech a krom závodů na silnici se stačil na DKW zúčastnit i pardubické Zlaté přilby, kde ho ovšem vyřadila porucha.

Hned po válce se Štajner populárně přezdívaný „Píďa“ nebo dokonce „Matylda“, vrhl do závodění navzdory potížím s nedostatkem kvalitní techniky. Přestávkou nic neztratil ze své výkonnosti a stal se brzy prvním jezdcem pana konstruktéra Jaroslav Waltera. Vítězství na Novopackém okruhu a pražské Ořechovce, kde vyhrál na zapůjčeném stroji NSU, odstartovala již zmíněnou Štajnerovu obdivuhodnou řadu poválečných

Ladislav Štajner s Josefem Lukšíkem dosáhli v roce 1959 na vítězství v národním závodě sajdkárů ve Velké ceně Československa

ných úspěchů. Když nastoupil do Jawy řada se jenom rozšířila. Třikrát v jediném dni vyhrál na Zlatém kolu, zapsal se mezi vítěze 1. ročníku Ceny Prachovských skal v Jičíně v roce 1952.
V závěru sezóny 1953 se dokonce objevil na Jawě 250 na startu Šestidenní ve Zlíně, aby ji dokončil na zlatou medaili. Když bylo v následujícím roce 1954 u nás poprvé vypsáno mistrovství republiky, ve svých sedmatřiceti letech se stal mistrem republiky ve třistapadesátkách na skoro deset let starém stroji. Následně přidal druhý titul v pětistovkách a především v Lidicích absolvoval s Janem Janoušem na plošině sajdkáru svůj první závod kategorie, v níž se stal domácí téměř neporazitelnou legendou.
Je rozhodně možné ho považovat i za nejúspěšnějšího našeho motocyklového závodníka prvních poválečných let. Počet jeho absolvovaných závodů na nejrůznějších městských okruzích jde do desítek, podobně jako počet vítězství na nich. Byl to obdivuhodný závodník vysoké a mohutné postavy, mimořádně technicky zručný, jezdecky odvážný. Odvahu spolujezdců mu pak prokazovali ještě Gustav Havel a hlavně Josef Verner. Když skončila éra sajdkárů, vrátil se dílem stárnoucí Štajner

V závěru mu patřilo místo mechanika v týmu Jawa

k obstarožnímu Walterovi a sólo kubaturám.
Bylo jasné, že už daleko modernějším strojům stačit nemohl. Jawu ale neopustil.
V polovině sedmdesátých let dělal mechanika a připravoval jednu z posledních dvouválcových dvoudobých továrních Jaw pro známého šampióna Bohumila Stašu. Obyčejnou dvanácettrojkou s naloženým motocyklem sám řídil od jednoho závodu ke druhému. Pracoval vždy svědomitě a ve svém tempu. Život ale ubíhal a léta přibývala. Přišel čas, kdy se už jeho zvyky s moderními prvky příliš „nemusely“. Štajner tak skončil.
Po závodníkově odchodu z tohoto světa se dlouho o Štajnerovy stroje a techniku staral pražský Antonín Labík. Při loňském vstupu závodníkova jména do Parku v Kochánkách, byla jeho slavná pětistovka Jawa také přítomna, podobně jako pamětní deska v areálu. Prostě na některé věci se nezapomíná.
Zemřel krátce před svojí devadesátkou, 21. června 2006. (JW)

S Jawou 500 se stal Štajner (1) domácí legendou mezi sajdkáristy

Soutěž Malou dohodou v naší režii

Praha – Bukurešť – Bělehrad 1937

V letošním našem zpravodaji Veterán by neměla chybět vzpomínka na památný rok 1937. V září onoho roku před sedmdesáti lety dosáhla továrna Jawa majitele Ing. Františka Janečka další historický úspěch a to ve dnech, rovněž pro Československo historických. Zemřel první prezident – osvoboditel Tomáš G. Masaryk.

Největší automobilovou rallye pořádanou u nás před druhou světovou válkou byla v září 1937 soutěž Malou dohodou. Vedla z Prahy do Bratislavy a přes Košice, Kluž a Bukurešť do Bělehradu a na její organizaci krom našich motoristů se podíleli i Rumuni a Jugoslávci. Startovali výhradně jezdci z těchto zemí, celkem 131 vozidel, automobilů i motocyklů. Jednotlivým třídám byly předepsány průměrné rychlosti. Kromě dodržení předepsané průměrné rychlosti čekalo soutěžící i několik testů. V Praze to byl „studený start“, motor nesměl být zahřátý, musel se uvést do chodu pomocí startéru a pak musel ujet dvacet metrů. V Bukurešti a Bělehradě byly zařazeny kondiční zkoušky. V cíli soutěže se ještě jela zkouška zručnosti. Trať měřila celkem 2500 km a byla vhodně zvolena. Z Prahy vyjelo 102 vozidel naší výroby, cizí výroby jich bylo 29 a jeli za nepříznivého počasí, nejhorší úsek byl mezi Břeclaví a Malackami, kde se silnice opravovala a objížďka byla rozbahněná.

Ve druhé etapě se zpočátku jelo po nové betonové silnici z Bratislavy na Senec, ve slovenském Krušnohoří ale znovu začalo pršet. Nejhorší bylo stoupání na Štúrec u Banské Bystrice. Defektů přibývalo a několik vozů havarovalo. Třetí etapu z Košic do Kluže už provázelo krásné počasí i veliký zájem rumunských diváků. Na mnoha místech byly vozy zasypány květinami. V Brašově způsobil zmatek přechod z středoevropského na východoevropský čas. Nakonec se všechno vyřešilo ke spokojenosti jezdců i organizátorů.

V Bukurešti, po 1700 ujetých kilometrů, čekalo velkolepé přijetí. Dojelo 110 vozidel, 21 jich odpadlo. Mezi Bukureští a Bělehradem byl nejobtížnější úsek. Silnice byly většinou ve velmi špatném stavu, přibyly také nedostatky v organizaci soutěže. V Pitešti byl časová kontrola, ale soutěžící ji nenašli. To nebylo vše. V cíli soutěže pořadatelé nezajistili včas prostor pro závěrečnou zkoušku zručnosti a vyhlášení oficiálních výsledků muselo být o den odloženo, neboť Rumuni podali protest. Ve zkoušce zručnosti zvítězil Zdeněk Pohl na voze Škoda Popular Monte

Nejlepší sajdkárová dvojice
npor. Miloš Schütz/ rtm. Jaroslav Kuběna

Tři Vitvar, Dusil a Stanislav z týmu Jawa

Carlo a stal se i absolutním vítězem soutěže. Naši automobilisté byli velice úspěšní, mezi prvními deseti se umístili Sochor (2.) na Chrysleru, Krátký (3.) na Jawě 615, Jiří Pohl (4.) na Aero 30, Kafuněk (5.) na Aero 50, Heusler (6.) Praga Lady, Horák (7.) Škoda Popular, Hajšman (8.) Škoda Popular a Holoubek (10.) Škoda Popular.
Z našich jezdů z 103 startujících nedojelo 14, z 16 Rumunů odpadlo šest a z 12 jugoslávských startujících nedojelo pět.
Velmi překvapily nové vozy Jawa Minor, jejich oficiální premiéra byla až o měsíc později na pražském autosalónu.
Nejvýraznějším zjevem soutěže byla naše Vlasta Malá, jediná žena startující na motocyklu. Její výkon na stroji Ogar byl obdivuhodný a měla po zásluze získat Dámskou cenu, avšak nedopatřením byla cena udělena Rumunce Niculescové na voze BMW. I to se stávalo.
Soutěž „Malou dohodou“ byla již řečeno největší motoristickou akcí roku 1937. Nic méně slovy známého kladenského motoristy Rudolfa Protivy se zdála více jízdou společenskou než opravdovou soutěží. Navzdory tomu názoru odstartovalo vedle automobilů z Prahy 21 motocyklů značky Jawa, z nichž nakonec 12 dokončilo bez trestných bodů.
V neděli 12. září byla soutěžní zkouškou zahájena šestietapová soutěž. I. etapa skončila v Bratislavě (380 km), druhá v Košicích (490 km), III. v Cluži (460 km), IV. etapa v Bukurešti (460 km), V. etapa v Turn Severinu (340 km) a VI. etapa v Bělehradě (290 km). Bylo to bez mála 2500 km a možná, že je už dnes pohříchu zapomenuto, že se právě Protivovi podařil opravdu husarský kousek, když po skončení soutěže nasedl znovu na svoji stopětasedmdesátku a jel non stop Bělehrad – Praha – Kladno. Důvod byl neuvěřitelný. Protiva, jinak náš sportovní pilot, byl totiž přihlášen na III. Národní let RČs a potřeboval být včas v Praze na startu. To bylo dalších 1000 km.
S dobrou náladou i veselou myslí vyjížděli z Prahy tříčlenné týmy.
Ve třídě „stovek“ jeli Jan Bednář, Jaroslav Simandl a Josef Kožíšek, ve třídě 175 cm^3 jeli zmíněný Protiva, Zdeněk Houška a František Veselý, pak Bohumil Zeman, Alois Budlovský a Emil Vodrážka jeli ve třídě 250 cm^3 a Antonín Vitvar, Richard Dusil a Václav Stanislav jeli na Jawách 350.

Václav Stanislav a Richard Dusil na startu v Praze před budovou Autoklubu

Tým Jawa Robot – Josef Vožíšek/ Jaroslav Simadl/ Jan Bednář

Nakonec bylo jasné, že pro značku Jawa byla soutěž neobyčejně propagační, vždyť rumunským a jugoslávským motoristům bylo ukázáno, co dokážeme vyrobit, neboť do té doby byly naše motocykly a automobily u nich prakticky neznámé. Zájem byl nakonec takový, že od rumunských hranic až do Bukurešti stálo vojsko, četníci i policie, obyvatelé každé vesničky i městečka přišli pozdravit účastníky soutěže a špalíry lemovaly celou trať. Soutěž „Malou dohodou“ skončila velkým triumfem značky Jawa. Absolutním vítězem se stal odvážný, průbojný a poctivý jezdec Jan Bednář na nejmenší jawičce – Jawa Robot. To byl pozoruhodný úspěch. Další následovaly. Skvěle se uvedly nové automobily Jawa Minor a vítěz kategorie 1000 cm^3 Ing. Jan Krátký se spolujezdcem Turkem. Rovněž kategorie motocyklů se sajdkárem se stala záležitostí olomouckého npor. Miloše Schütze a značky Jawa a konečně vítězným motocyklovým týmem byl tým Zbrojovky Ing. Janečka v sestavě Stanislav/ Vitvar/ Dusil na Jawách 350.

Po triumfu značky přišlo velkolepé uvítání. Hned za hranicemi v Horním Dvořišti a Českých Budějovicích je zdravili členové českobudějovického Jawa klubu. V Benešově vyjel vstříc vracejícím se vítězům sám ředitel Ing. Janeček a postupně další osobnosti. Bylo 25. září, když před polednem se rozezvučely sirény nad mateřskou továrnou. Na počest byla přerušena práce v továrně. Potom se ujal slova ředitel Ing. Janeček a pak jezdce pozdravil i předseda Autoklub RČs brigádní gen. Jaroslav Čížek a v závěru předal redaktor Konopa všem jezdcům knihu Karla Čapka „Hovory s T. G. Masarykem“ s přitištěným věnováním Jawa klubu ČSR. Taková to byla před osmdesáti lety u nás atmosféra. (JW)

Tenkrát před šedesáti lety měla Šestidenní 32. ročník

Krkonošská událost století

Před šedesáti lety bylo tehdejší Československo počtvrté pořadatelem největší světové motocyklové soutěže – Šestidenní. Tentokrát tomu bylo v krkonošském středisku Špindlerův Mlýn.

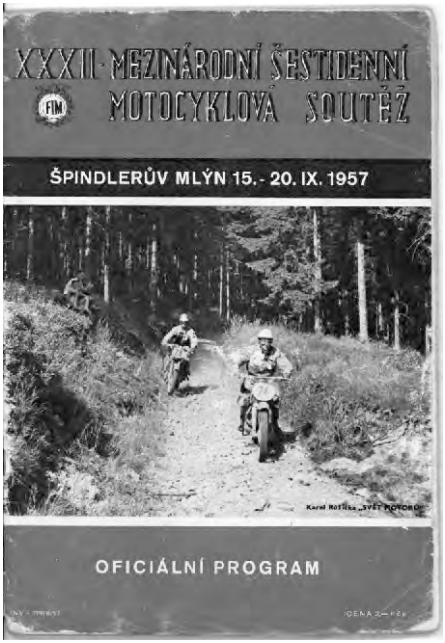
Jen těžko si dnes totiž můžeme představit, že se po našich svazích a údolích prohánějí soutěžní motocykly. Proto jen na papíře si zopakujeme ten ohromný zážitek.

Vítězství z roku 1956 pro nás znamenalo i rozhodnout, kde příští ročník Šestidenní uspořádáme. Volba nakonec padla na Krkonoše a Špindlerův Mlýn. Ještě před zahájením soutěže ukázaly Krkonoše svoji tvář. Prudký vítr ztěžoval poslední přípravy pořadatelů i soutěžících. Větrná smršť dokonce povalila většinu postavených stanů jednotlivých týmů. Nakonec se prezentovalo 246 startujících z 16 států a poprvé nestartovaly sajdkáry.

Zatímco o Mezinárodní trofej startovaly pouze čtyři družstva, o Stříbrnou vázu soutěžilo dvacet týmů, což bylo velice zajímavé.

17. září 1957, před šedesáti lety, bylo chladno a bylo mlhavé ráno. V Peci pod Sněžkou na 170 km trati vypadli první dva jezdci a během dopoledně už dokončilo jen 223 soutěžících a v cíli prvního dne nedojelo 81 motocyklů. Také druhý den pronásledovalo jezdce nevlídné počasí. Jelo se po trati prvního dne, ale obráceně. Jak všechno to bylo těžké, to potvrzuje fakt, že v soutěži o Stříbrnou vázu již nebylo ani jedno družstvo bez trestných bodů. Také trať třetí etapy tvořily dva okruhy, ale nakonec byl odpolední okruh zkrácen o 53 km.

Ráno čtvrté etapy znamenalo pro nás vyřazení po Polánkovi i Darebného na



ČZ a také jeho kolegu Šťástku ze Stříbrné vázy. Etapa se jela jako pomalejší, na mokré časy, přesto jezdci dojížděli vyčerpaní a motocykly nesly stopy mnoha pádů a v soutěži byli už jen 116 jezdců.

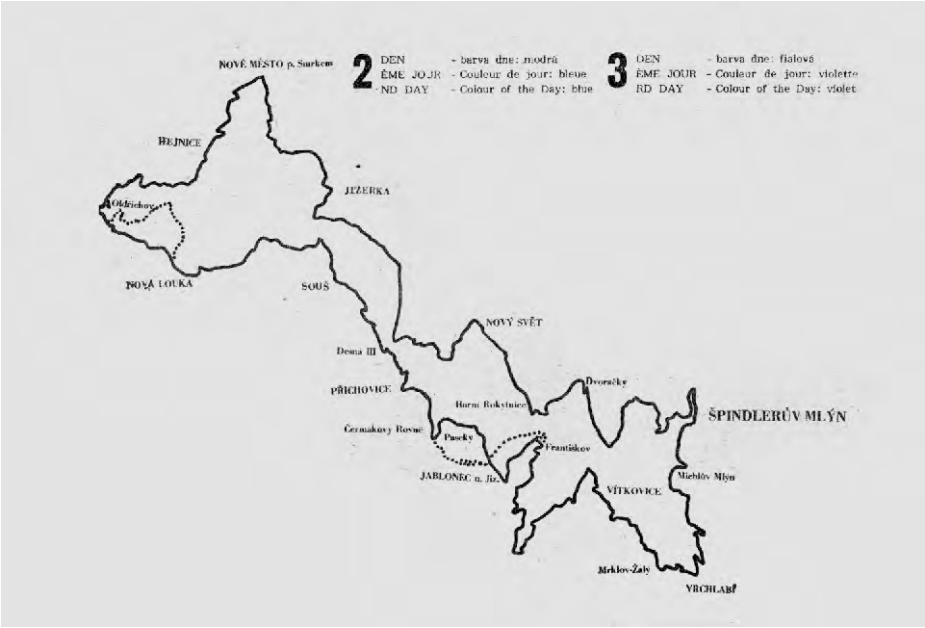
Předposlední den byl opět velice náročný, V těžkém terénu trápily déšť a mlha, navíc porucha vyřadila Matějku na Jawě i Aloise Roučku, který s proraženým ráfkem musel vzdát. Bylo rozhodnuto a naše obhajoba se nekonala. Mezinárodní trofej si odvezli Němci. Více naší spokojenosti přinesla závěrečná klasifikace Stříbrné vázy. Náš tým vyhrál, ale s neuvěřitelnými 205

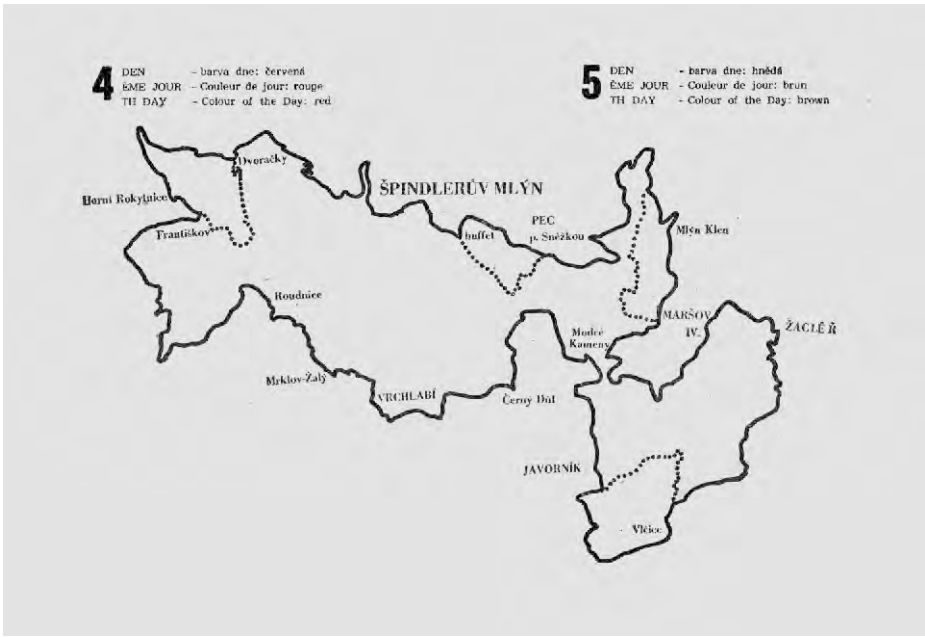
trestnými body a bylo to navíc historické první vítězství značky Jawa ve zmíněné soutěži.
O náročnosti krkonošské soutěže svědčí, že žádný tým přihlášený do Stříbrné vázy nedojel kompletní. V továrních týmech dojely pouze dvě značky bez trestných bodů. Naše Jawa a německé Maico.
Našim úspěchem skončily i souboje klubových týmů, v nichž byl nejlepší Automotoklub Liberec, v němž jeli František Höffer , František Rón a René Šefr. Nakonec dojelo 95 jezdců a z nich pouze 25 získalo zlatou medaili. Jisté je to, že by podobnou soutěž dnes už nikdo nepovolil, to je jisté. To, co vyjely tehdejší stroje jen a jen s obtížemi, vyjedou dnes lehce produkční stroje prodávané na prodejnách. Nic naplat. Do historie Šestidenní jsme se zapsali v roce 1957 před šedesáti lety a to nikdo nesmaže.

Vladimír Štěpán

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.
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 víc šancí na povzbuzující výsledky a tak zanedlouho dal cyklistice vale.
Po konci války si vyrobil malý dvoudobý motor, namontoval 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 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.


2
DEN - barva dne: modrá
ÈME JOUR - Couleur de jour: bleue
ND DAY - Colour of the Day: blue
3
DEN - barva dne: fialová
ÈME JOUR - Couleur de jour: violette
RD DAY - Colour of the Day: violet
NOVÉ MĚSTO p. Smrkem
HEJNICE
JIŽERKA
Oldřichov
NOVÁ LOUKA
SOUŠ
NOVÝ SVĚT
Desná III
PŘÍCHOVICE
Dvoračky
Horní Rokytnice
ŠPINDLERŮV MLÝN
Čermákovy Rovně
Pasecký
Františkov
JABLONEC n. Jiz.
Michlův Mlýn
VÍTKOVICE
Mrklov-Žalý
VRCHLABÍ


4
DEN - barva dne: červená
ÈME JOUR - Couleur de jour: rouge
TH DAY - Colour of the Day: red
5
DEN - barva dne: hnědá
ÈME JOUR - Couleur de jour: brun
TH DAY - Colour of the Day: brown
Dvoračky
ŠPINDLERŮV MLÝN
Horní Rokytnice
Františkov
buffet
PEC
p. Sněžkou
Mlýn Klen
Roudnice
MARŠOV
IV.
ŽACLÉŘ
Modré
Kameny
Mrklov-Žalý
VRCHLABÍ
Černý Důl
JAVORNÍK
Vlčice

Další kapitola jeho života se odehrávala od konce roku 1956, kdy nastoupil jako tovární jezdec 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 Buchnarem 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. Svoji poslední 6D jel v Erfurtu v roce 1964.

Na konci šedesátých let zajišťoval servis u německé firmy Neckermann pro naše stroje Jawa a ČZ. Tehdy spolupracoval s takovými jmény jakými 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.

Oldřich Hameršmíd

Pražák křtěný Vltavou Oldřich Hameršmíd (nar. 10. února 1929) nastoupil do motocyklového prostředí Jawy krátce po válce v roce 1946. Psal se rok 1950 a Hameršmíd stačil ještě odjet několik motokrosů a soutěží, když musel na vojnu do Plzně. Po roce se vrátil do Prahy a u nadporučíka Mošny a poručíka Rasochy zapadl do báječné závodnické party.

Po skončení vojny pokračoval v celoživotním vztahu k Jawě. Práce ho bavila a byl plný nápadů, získal si respekt ředitele Jozífa a sám přispěl k vylepšení několika typů motocyklů, které vítězily v motokrosech i soutěžích. Úspěšná byla jeho třístovka vycházející z dvěstěpadesátky či jednoválcová třistapadesátka nebo jednoválcová „čtyřistatřináctka“.

Na přelomu šedesátých let už byl na vrcholu své kariéry. Vítězil v soutěžích i motokrosech především ve dvěstěpadesátkách a třistapadesátkách a sbíral tituly mistra republiky. Čtyři v letech 1955, 1959 – 1961 ve dvěstěpadesátkách a jeden v roce 1954 ve třistapadesátkách si zajistil v motocyklových soutěžích a další získal v motokrosu. Ve stopětasedmdesátkách v roce 1955, další dva (1956 a 1958) ve dvěstěpadesátkách ve třistapadesátkách také dva (1957 a 1959). Hameršmíd byl ale především skvělým soutěžákem. Stal se neodmyslitelnou oporou našeho týmu, který

v Šestidenní, v soutěži o Stříbrnou vázu, zvítězil v letech 1957 (Špindlerův Mlýn) a 1959 (Gottwaldov).
V jistém protikladu s „hlavní“ Hameršmídovou činností, je jeden z největších úspěchů, který nebyl u nás nikdy náležitě oceněn. Tím je jeho vítězství v nejtěžším silničním vytrvalostním závodě Bol d´Or ve Francii v roce 1955. Když vypadla druhá naše dvojice, Jaromír Čížek/ Oldřich Kába, veškerá tíha v souboji s domácím Francouzem Lefevrem jedoucím na nortonu zůstala na Oldovi se Sašou Klimtem. V závěru závodu bylo nutné udržet náskok jednoho kola, ale vše ztěžoval vytrvalý déšť. Hameršmíd, zvyklý na jízdu v nepohodě, situaci zvládl, dovedl Jawu vítězně do cíle a postaral se o historický a dodnes nepřekonaný výsledek.
Jawě zůstal věrný po celý život, propagoval její motocykly několikrát v Indii a projel s nimi celou Evropu. Celoživotní milovník krás Prahy podobně, jako řada dalších našich závodníků, byl oporou svému synovi, který svého času převzal po otci rodinnou štafetu a závodil v motokrosu.
Zemřel v Praze 5. listopadu 2013.

Antonín Matějka

Narodil se 26. června 1931 v Praze, ovšem brzy se jeho rodiče přestěhovali do Týnce nad Sázavou, kde začal také chodit do školy, pak absolvoval benešovské reálné gymnásium, které ukončil maturitou. Zajímavé bylo, že chtěl pokračovat studiem medicíny, ovšem údajně pro nadměrný počet uchazečů přijat nebyl.
Začal tedy jako pomocný dělník v Závodech 9. května v nedalekých Brodcích. Po zaučení pracoval jako opravář motorů a následně jako zajížděč motocyklů. To ho už začal lákat závodní motorismus a když přešel po nástupu na

vojenskou službu do ÚDA Praha, pokračoval ve sportovní činnosti. Protože neměl naději získat byt v Praze, denně jako voják z povolání jezdil na motocyklu z Týnce do Prahy. Později v roce 1958 odešel na vlastní žádost z armády, přestěhoval se do Týnce a nastoupil v Jawě. Následně prošel řadou profesí a navíc v letech 1950 a – 1962 aktivně provozoval motocyklový sport. Jako státní reprezentant v té době dělal čest republice i značce Jawa ve vrcholných soutěžích doma i zejména v zahraničí. Byl držitelem 9 zlatých medailí FIM za výsledky dosažené v Mezinárodní šestidenní soutěži, v níž byl šestkrát členem našeho družstva v nejprestižnější soutěži o Mezinárodní trofej a jednou byl ve vítězném družstvu v soutěži o Stříbrnou vázu. To bylo právě před šedesáti letech, v roce 1957. V následujících dvou letech byl „mistr sportu“ Matějka členem družstva v Mezinárodní trofeji.
Po ukončení aktivního závodění zůstal věrný motorismu. Byl členem technické komise ÚAMK i členem ZO Svazarmu AMK Jawa a jeho zásluhou bylo zalo-

ženo tréninkové středisko mládeže v Bukovanech.
Skvělý odborník a vynikající jezdec světového jména zemřel předčasně ve věku 52 let 2. listopadu 1983.

Karel Buchnar

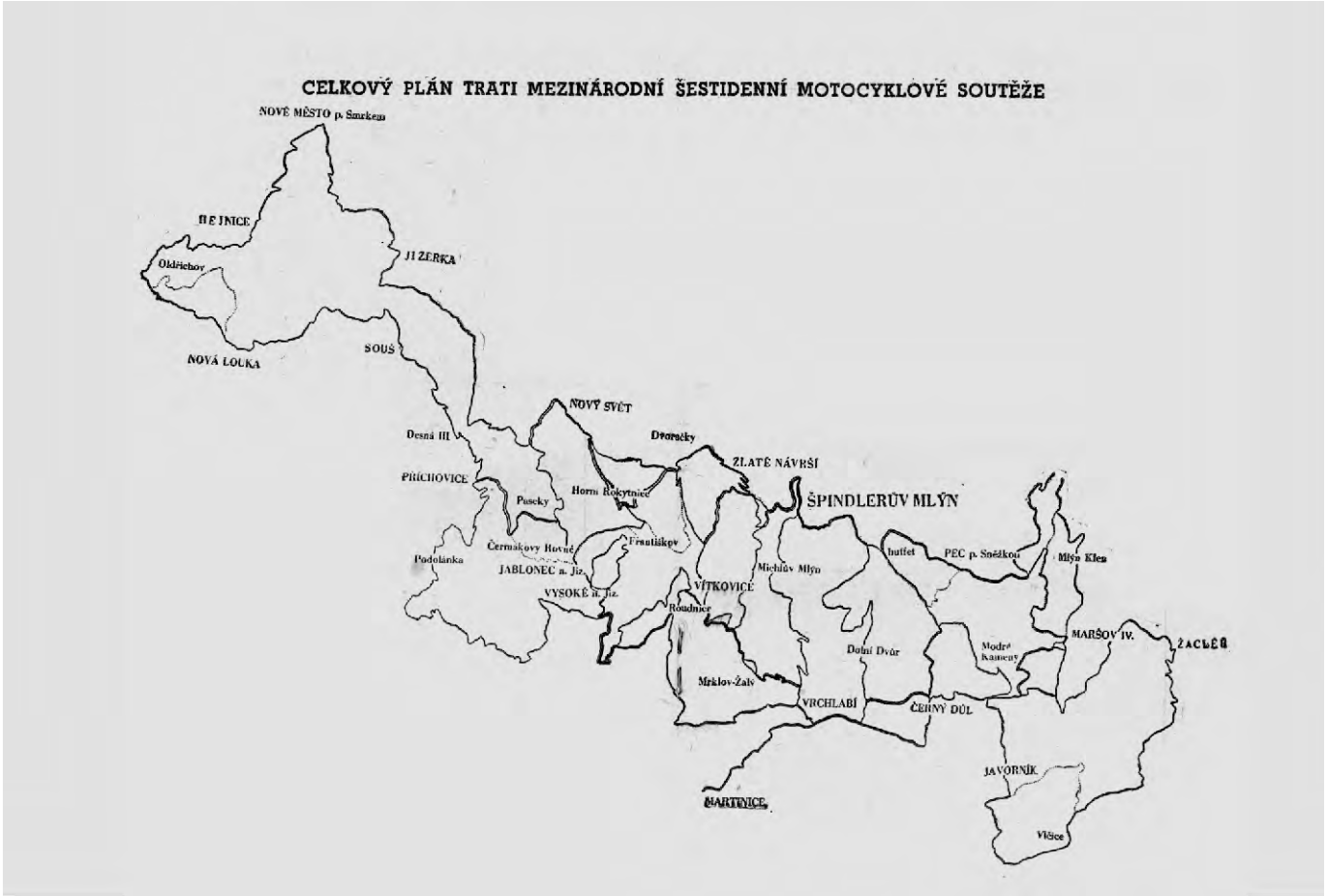
Rodák z Mladé Boleslavi (nar. 8. listopadu 1929) se ještě za studia na tamní automobilové průmyslovce vyučil strojním zámečníkem. Za dohledu otce se pustil do vylepšování svého prvního motocyklu Puch 250. Na přelomu padesátých let mu přinesly silniční závody juniorů řadu vítězství a po dvou letech i seniorskou licenci. Od té doby trvalo velké přátelství s Mílou Součkem. Ten jezdil ve třídě 175 cm^3, Buchnar všechny ostatní kategorie.
Po vojně už stál v roce 1952 na startu vyhlášené pražské Šárky. Svoji silniční Jawu 350 předělal na terénní, dokonce vedl, ale v cíli byl druhý. Přesto na sebe upozornil a nabídka věhlasného trenéra Františka Mošny byla na světě. Navíc se dostal do kolektivu s Klimtem, Klaudingerem, Jenčíkem, Chasákem, Helikarem a dalšími později výbornými závodníky.

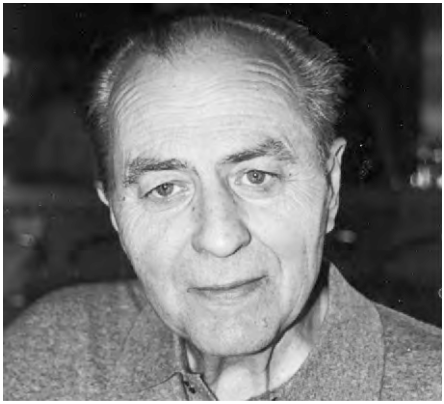
Strahov 9. 5. 1957

Svoji první soutěž jel ve Mšeně, hned zvítězil a následně byl nominován na Šestidenní. Velikou příležitost proměnil více než důstojně. S Chasákem a Součkem vyhráli v roce 1954 v britském Lladrindod Wellsu soutěž klubových týmů.
Mezníkem Buchnarovy kariéry byl rok 1958, kdy ze zdravotních důvodů odešel z Dukly Praha do zálohy. To bylo rok po té, co přispěl svým uměním k zisku Stříbrné vázy.
Závody byly pro něho vším a tak se v roce 1959 vrátil do Mladé Boleslavi. Jezdil dál terénní závody, ovšem výron v koleně udělal definitivní tečku za závoděním. To bylo v Třebíči, kde jel svůj poslední závod. Vítězně. Pak ještě dělal v roce 1960 spolujezdce škodováckému Oldřichu Horskákovi.
Po celou dobu Buchnarovi dělali mechaniky otec a bratr i obětavý Josef Kvaizar, bratr známého automobilového závodníka.

František Höffer

Když tovární zajížděči Jawy projížděli na cestě do práce železničním podjezdem v pražských Vršovicích, měl mladý František (nar. 15. října 1934) pokaždé jasno o svém budoucím životě. Těm chvílím ovšem nepředcházelo mnoho potěšitelného. K motorismu měl jako syn majitele autodílny v Záběhlicích nejblíže a vše se zdálo v pořádku. Ještě před válkou se přestěhovali na Vinohrady a hned po ní přišla osudová ztráta otce. Františkovi bylo dvanáct, chod dílny se snažili udržet starší bratr s maminkou. Nemělo to trvat dlouho a „vítězný únor“ pomohl. Dílna byla zestátněna. Punc syna živnostníka, ale mladému chlapci ponechali, zřejmě, aby mu pomohli. Nakonec se vyučil a v dílně, v níž opravovali nákladní automobily se seznámil s bezvadným,


CELKOVÝ PLÁN TRATI MEZINÁRODNÍ ŠESTIDENNÍ MOTOCYKLOVÉ SOUTĚŽE
NOVÉ MĚSTO p. Smrkem
JIZERKA
Oldřichov
SOUŠ
NOVÁ LOUKA
NOVÝ SVĚT
Desná III
Dvorecky
ZLATÉ NÁVRŠÍ
PŘÍCHOVICE
Horní Rokytnice
Pasecky
ŠPINDLERŮV MLÝN
Františkov
Černákovy Hovně
Podolánka
JABLONEC n. Jiz.
VYSOKÉ n. Jiz.
Michlův Mlýn
hutfet
PEC p. Sněžkou
Mlýn Klen
VÍTKOVICE
Roudnice
MARŠOV IV.
Dolní Dvůr
Modré Kameny
Mrklov-Žalý
VRCHLABÍ
ČERNÝ DŮL
JAVORNÍK
HARTNICE
Vlčice



stejně zapáleným kamarádem, Františkem Rónem. To už měl malého Maneta 90, do něhož brzy zamontovali motor ČZ 150 a se svérázným monstrem začali vyrážet po terénních závodech a soutěžích. A tak se stalo, že při jedné soutěži si Höfferovy jízdy povšiml náčelník vojenského motocyklového oddílu legendární František Mošna. Když zjistil, že mladý závodník není na vojně a navíc má ze zdravotních důvodů odklad, věci se daly do pohybu. Netrvalo dlouho a František se octl po boku Arnošta Zemena a Vydry. Upozornil na sebe na Strahově při Závodě vítězství v roce 1956, v němž nenašel ve třídě dvěstěpadesátek přemožitele a už v sezóně 1958 se stal poprvé mistrem Československa v motocyklových soutěžích ve třídě třistapadesátek. Stačilo to ale jen na místo náhradníka pro Šestidenní. Cítil v sobě křivdu a dal nakonec vítězstvím ve Stříbrné váze v roce 1959 v Gottwaldově tu nejpádnější odpověď. V družstvu s ním jeli František Bouška, Oldřich Hameršmíd a Vladimír Štěpán. Pak ho zbrzdily zlomeniny zápěstí z dopravní nehody, kterou nezavinil.

Po návratu z vojny mu mistr Königsmark nabídl místo v Jawě. Bylo to milé, odpadly existenční starosti, ale někdy bylo starostí dost. Dostal se k velice zajímavé práci, spolupracoval s Oldřichem Hameršmídem na vývoji soutěžní třistapadesátky a to byla zajímavá práce i když prosazování názorů někdy skončilo za účasti konstruktéra Jana Křivky a Oldy Hameršmída až u ředitele Jozífa. Nutno dodat, že závodníci neprohráli a oba shodně dodnes vzpomínají na pana ředitele jako na skvělého člověka.

Když v Jawě postavili v roce 1957 čtyřdobou pětistovku OHC, byly motocykly připraveny pro Sašu Klimta a Oldřicha Klaudingera, ale nakonec jeden ze strojů dostal František Höffer. Dlouho se kritizovalo, že motocykl nejede a tak trochu upravil přívod paliva a hned s ním vyhrál dva závody.

V roce 1959 se podílel František Höffer i na čtyřdobé jednoválcové třistapadesátce. Ta byla zkoušena v Šárce, ale byla pomalejší, než dvoudobý dvouválec. Na Zlaté přilbě v Pardubicích se zase Čížkovi spálila spojka, která nepřenesla výkon motoru.

V letech 1962 – 1964 byl na vrcholu, ovládl třídu třistapadesátek v mistrovství republiky v terénních motocyklových soutěžích a stal se třikrát mistrem. Vrcholem úspěšné sezóny 1962 byla pro něho účast v našem Trophy týmu v Mezinárodní soutěži, v němž byli dále Bohuslav Roučka, Zdeněk Polánka, Drahoslav Miarka (všichni ČZ 125), František Bouška (Jawa 250) a Vladimír Štěpán (Jawa 350). V německé Garmisch – Partenkirchenu nenašli naši přemožitele a vyhráli.

Každá soutěž je i dílem štěstí. O rok později ve Špindlerově Mlýně naši obhajovali. Dodnes na ten ročník František Höffer nevzpomíná rád. Pátý den po kolizi s anglickým soutěžákem nedaleko Klínovky těžce havaroval. Poškodil motocykl, měl vyražený dech

a otřes mozku. Do časové kontroly přijel s dvouminutovým zpožděním. To bylo za dva trestné body a obhajoba byla pryč. Nikdo mu to nevyčítal a kamarádsky ho utěšovali.
V roce 1966 jel František Höffer ve Švédsku svoji poslední soutěž a pak ještě pár veteránských podniků. Ještě před tím, v roce 1962, absolvoval ve Finsku čtyřiadvacetihodinovku a jel na Esu i poslední Zlatou přilbu na trávě v Pardubicích v roce 1963. Na svých devět Šestidenní vzpomíná stále s dobrým s pocitem, že život stál za to.

František Rón

František Rón (nar. 19. března 1933) byl nebezpečným soupeřem nejen na trati, ale i ve společnosti. Svým nevyčerpatelným vtipem dovedl rozesmát soupeře i bezpočet jeho posluchačů.
Učarovaly mu motocyklové terénní závody a soutěže, s nimiž začínal ve svých devatenácti letech. Velice brzy se vypracoval mezi naše přední jezdce a s Jawou 250 se dostal do naší reprezentace. Dovedl zatnout zuby, přemoci bolest nebo únavu. Nejmladší z trojice Čížek/ Kmoch/ Rón byl výborným jezdcem, ale bylo ho také plné parkoviště.
Rón tři roky závodil v té době na nejvyšší soutěži, mistrovství Evropy.
V konečné klasifikaci byl v roce 1957 sedmý, o dvě příčky se polepšil o rok později, v roce 1958 a v dalším roce

1959 skončil na šestém místě. Rón si dokázal vystoupit i na stupně vítězů. V sezóně 1958 byl třetí v Rakousku a Francii, v roce 1959 byl dokonce druhý ve Velké ceně Polska, třetí byl ve Velké ceně V. Británie a Francie. Byl navíc vítězem řady mezinárodních závodů v Bulharsku a Maďarsku.
K jeho největším úspěchům byl zisk ocenění v 6D v týmu klubových družstev.
Bylo mu kristových třiatřicet let, když zahynul v Jugoslávii při dopravní nehodě. Na jeho počest byl pojmenován závod do vrchu v Praze Břevnově, jako Memoriál Františka Róna.
Zemřel 19. října 1966.

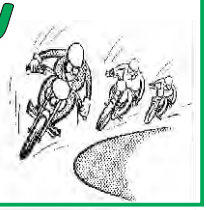
Posledním členem úspěšného klubového družstva Automotoklub Liberec, které v roce 1957 vyhrálo Šestidenní, byl **René Šefr**. Bližší informace o tomto zřejmě severočeském závodníkovi ovšem chybí. (JW)

POZOR!!!

SEJDEME SE 4. LISTOPADU

členská schůze Svazu závodníků veteránů Autoklubu ČR se uskuteční v sobotu 4. listopadu 2017 od 8 do 12 hod. ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.

Těšíme se na vaši hojnou účast.



Levé zatáčky pod Špilberkem byly magnetem

Po Velké ceně to byla další kapitola historie závodění

Plochá dráha měla v hlavním městě velkou tradici. Už před druhou světovou válkou psaly její historii závody na Strahově při Velké ploché dráze, nicméně historie ploché dráhy ve druhém našem největším městě, v Brně, zůstává méně známá.

První ploché dráhy byly v Brně pořádány už ve druhé polovině třicátých let minulého století a mezi nejobětavějšími organizátory patřili pánové Dufek, Malík, Pelikán či Doubek a jiní.
Brněnská premiéra se odehrála 23. května 1937 na stadionu moravské Slávie v Pisárkách. Dráha byla tehdy dlouhá 360 metrů, její šíře na rovinkách byla 8 metrů a v zatáčkách byla 12 – 15 metrů. Plochodrážní závod měl tehdy název o Štít země moravskoslezské v Brně a o rok později, 22. května, byl na zmíněném stadionu konán druhý ročník závodu.
Mezi startujícími tehdy byli výborný a všestranný plzeňský Karel Kadlec, rodák ze Zbraslavic u Kutné Hory Václav Mašina, který v Brně závodil v roce 1937, startoval i jeden z našich nejlepších závodníků Hugo Rosák.
Trochu víc se toho ví o poválečné brněnské historii levých zatáček. Ta začala dva roky po konci druhé světové války, 19. října 1947. Jelo se na hřišti moravské Slavie v Králově Poli, kde se tehdy konal Memorial Oty Henycha a 350 m dlouhá dráha měla už škvárový povrch.
Do školení mladých plošinářů se tehdy zapojili starý „plošinář“ akam. malíř Josef Kosinka ze Žďáru n. Sázavou i vídeňský závodník Killmayer. Přesto se organizování první poválečné brněnské ploché dráhy neobešlo bez potíží. Téměř tři desítky nadšených a obětavých jezdců a osvědčených činovníků pořádajícího ČAMS (Československý autoklub Moravy a Slezska) se museli přenést přes překážky, mezi které patřila i snaha Autoklubu RČS podnik neuskutečnit. Dokonce svojí záludností a bezohledností pražský zákrok donutil vídeňské bratry Killmayerovi jen k exibičním jízdám, aby neriskovali tresty za start v závodě, jak napsaly novinové referáty.
Nakonec se 19. října 1947 sešlo na hřišti Slavie neuvěřitelných 15 000 diváků a dokonce 48 jezdců, což muselo předsedu klubu Dr. Schulze potěšit, když slib závodníků skládal závodník Bohuš Krapka. Ještě před tím však odpadl sobotní trénink, když doslova příšerná vichřice vše znemožňovala.
Na začátku nedělního programu zazněla známá píseň „Moravo, Moravo“ a pak už nastoupila první skupina třída

Pět jezdců na startu na hřišti Moravské Slávie v Králově Poli

Známý Robert Janka (20) v souboji se svým soupeřem (1948)

Domácí Sedlák při kolizi s Pelikánem

100 cm^3 a to až do 16 hodin, kdy byly rozjížďky ukončeny. K finálové jízdě pak nastoupilo 7 jezdců, vítězů jednotlivých rozjížděk. Byli to domácí Pelikán a Nejezchleb (oba Jawa), znojemský Vlček (DKW), Nakládal z Prostějova a dále škpt. Schütz, Pulc a Brtník (všichni Jawa) z Brna. Diváci viděli velký boj po celých 5 kol (1750 m) finálové jízdy. Nejrychlejší byl nakonec domácí Miroslav Nejezchleba v čase 2:22,4 min., který mu vynesl zlatý věnec i čestnou plaketu hlavního města Brna. Druhý skončil škpt. Schütz (2:23,8 min.), třetí dojel Pulec (2:25,0). Nakonec byl udělen jeden zlatý věnec a 10 zelených vavřínových věnců, vítězové jednotlivých tříd obdrželi peněžité ceny a všichni účastníci dostali pěkné umělecké plakety ČAMS.

Vítězem zimní ploché dráhy byl známý pardubický Špinka

V ukázkové jízdě dosáhl Leopold Killmayer času 23,6 sek. na jedno kolo. Dalším mezníkem brněnské plochodrážní kapitoly byl rok 1948. Ještě 14 dní před komunistickým převratem šéfoval zkušený ředitel Bohumil Krapka tzv. Jízdě zručnosti motocyklů na ledě pořádané VII. krajem Svazu brannosti na zamrzlé nádrži Ponárky v Řečkovicích. Brněnský debut na ledové ploché dráze dlouhé 500 m vidělo tehdy 7000 nadšených diváků a do Brna přijeli i naši nejlepší.

V nejslabší kategorii 175 cm^3 při neúčasti Václava Pelikána byl nejrychlejší Miroslav Nejezchleb před Václavem Parusem a domácím Volavým (oba DKW). V silnějších dvěstěpadesátkách vyhrál Parus před Volavým a Sedlářem z Mokré Hory a ve třídě přes 250 cm^3 startovali jen tři jezdci z Brna, dojel pouze Jarolím. Velká podívaná ovšem

přišla, když byla odstartována třída 600 cm^3, v níž bojovala celá naše špička – Rosák, Lucák i Špinka. To byl předpoklad, vše dopadlo jinak. Od startu šel do čela František Šeberka, který nakonec časem 1:44,2 min. zvítězil. Až za ním dojel Špinka (1:45,8) a Rosák (1:46,8), všichni na strojích JAP. Závěr ledového odpoledne obsahoval závod měst, v němž startovali za Prahu Rosák a Šeberka, za Pardubice Špinka a Havelka a za Brno Fiala a pozdější silničář Bořivoj Sedlák. Pořadí v cíli bylo Rosák (1:47,2), Šeberka (1:48,2) a Špinka (1:52,0), pak dojeli Havelka, Fiala a Sedlák. Byla to velice příjemná neděle pod Špilberkem.

Dalším mezníkem brněnské plochodrážní kapitoly byl rok 1948. V tom roce byla zahájena stavba dráhy v Pisárkách, ovšem 18. dubna 1948 se ještě závodilo na dráze, která pamatovala brněnské předválečné začátky.

V témže roce byla na jihu Moravy také zahájena výroba speciálních plochodrážních motocyklů ADM.

V Pisárkách bylo dostavěno na podzim roku 1949 a krátce potom byl připraven první mezinárodní podnik. Už v následujícím roce se konaly dva závody. Jeden na jaře, druhý na podzim. Ten se stal kořistí Rakušana Dirtela, který porazil za ním jedoucí Brity a Švédy. Stadion a dráhu vzápětí následně převzala organizace VA AZ, takže se tam závodit přestalo.

Další plochodrážní kapitola se napsala na stadionu Spartaku Zbrojovka Brno na Rybníčku. Dráha byla převážně vybudovaná brigádnickým nadšením brněnských plošinářů. V roce 1954 se tam jelo na třista metrů dlouhé dráze v létě dvakrát. Jako oblastní podnik byl závod konán 20. 6. a za necelý měsíc, 8.7. viděli na Rybníčku plošináře podruhé.

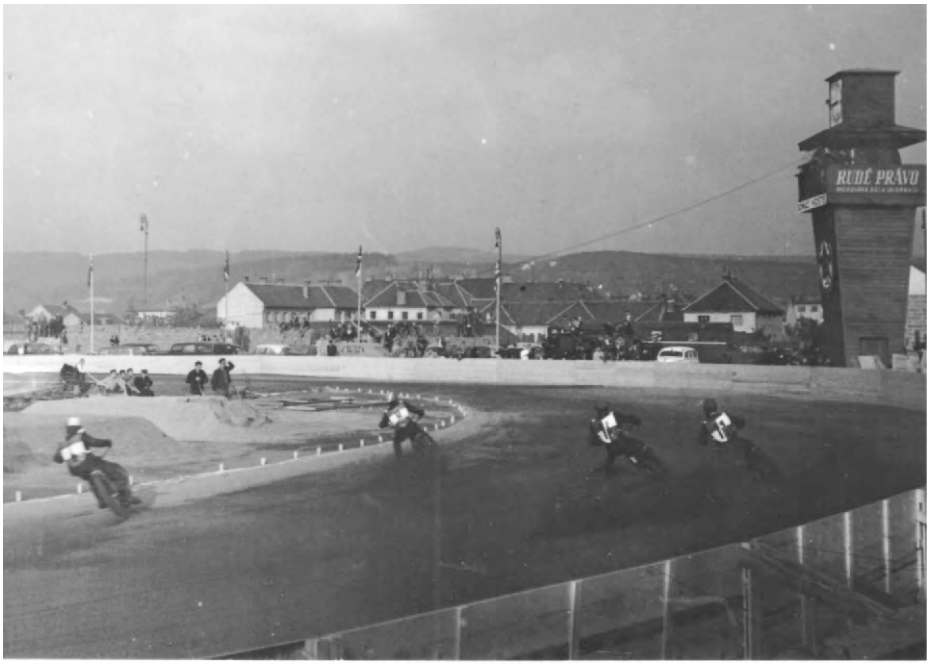
Trvalo dlouhých šest let, než VA AZ umožnila další plochodrážní podnik na dráze v Pisárkách. Byly pořádány dva závody, v nichž se utkala družstva Brna a Hradec Králové, vypsán byl i závod jednotlivců.

O tři roky později se plošináři přesunuli na Stadion Spartaku Královo Pole. Tam se na 420 m dlouhé dráze, 10 m široké v zatáčkách 14 m) jely v roce 1957, tedy právě před šedesáti lety, hned tři závody. 11. července, 5. září a 13. října.

Stovky nadšených diváků sledovaly plochodrážní souboje

Výborný Hugo Rosák byl v Pisárkách v roce 1949 nejlepší

Plochodrážní závody v Brně se nakonec vrátily po deseti letech na místo, kde v roce 1949 začala jejich poválečná historie. Bylo to nedaleko od věhlasné trati silničního okruhu a břehů Svratky. A tak ve středu 13. května 1959 byla uspořádána mezinárodní plochá dráha, záštitu nad podnikem měla měřická Jihomoravská Fruta n.p. , dále Park kultury a oddechu Brno, MěNV Brno, MSVB-Di a ČSČK. Ředitelem závodu byl Vladimír Šebesta, delegovaným sportovním komisařem byl Štefan Galbavý. V seznamu 16 závodníků 20 jízd tohoto závodu byli krom domácích jezdců i jezdci z Rakouska, Finska, SSSR a Švédska. Z našich jeli mimo jiné Luboš Tomíček, Jaroslav Volf a další, ze zahraničních mělo zřejmě největší zvuk jméno Rusa Samorodova.
Tady čtení o historii brněnské ploché dráhy zatím končí. Možná, že pošlete nějaké doplňující informace. Budeme za ně velice rádi. Děkujeme vám. (JW)



Záběr v pravdě historický potvrzuje, že se v Brně závodilo i na ploché dráze

Dvě významná výročí našeho motorismu

Jihočeský Pacov byl u začátků FIM

Vloni si příznivci našeho motorismu připomněli, že to bylo už 110 let od chvíle, kdy náš Pacov byl dějištěm historické kapitoly světového závodního sportu. Naopak letos to bude už 15 let, co jsme byli hostiteli prestižního kongresu Mezinárodní motocyklové federace FIM, který jsem u nás pořádali naposledy v roce 2002.

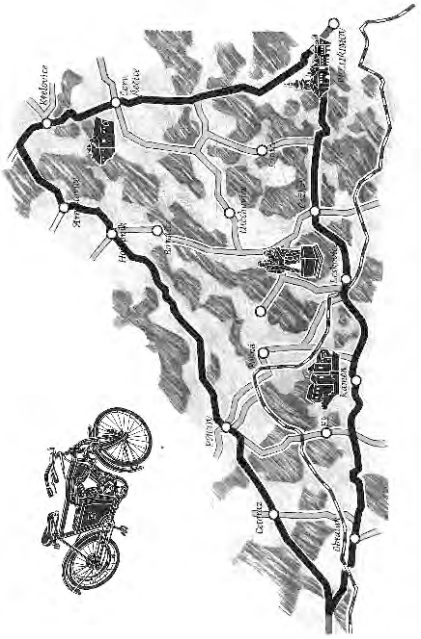
Jak to tedy v Pacově bylo? Před 111 lety v roce 1906 se na Pacovském okruhu jely dva nejdůležitější závody motocyklů: První byl uspořádán 3. června 1906. Byl to vylučovací závod pro určení reprezentantů Rakouska. Zúčastnil se pětičlenný tým závodníků na strojích firmy Puch ze Štýrského Hradce: Obruba, Vecka, Nikodém, Maffeis, a hrabě Kolovrat. V tomto pořadí také dojeli do cíle. První tři pak byli určeni jako reprezentanti Rakouska pro mezinárodní závod - III. ročník International Cup o putovní Gordon-Benettův pohár. Mladoboleslavská firma Laurin & Klement se už těchto závodů nezúčastnila s poukázáním, že kvality svých strojů i jezdců dostatečně prokázala v předchozích ročnících. Hlavní závod třetího ročníku International Cup se jel 8. července 1906 za účasti čtyř zemí a deseti závodníků – po třech z Anglie, Francie a Rakouska, Německo zastupoval závodník jediný. Trať okruhu měřila 62,2 km, start a cíl byl jihozápadně od Pacova na silnici k Táboru. Závod měl tři kola a dokončili jej pouze čtyři jezdci: za Rakousko Nikodém a Obruba, Angličan H. Collier a Němec Retienne. Celý francouzský tým byl postižen buď zraněními nebo technickými závadami hned v prvním kole. Postupně odpadli ještě tři závodníci – dva Angličané a Rakušan. Celkový výsledek byl jednoznačný pro Rakousko. Vítězem se stal Bedřich Nikodém, druhé místo obsadil Eduard Obruba (oba Češi) oba na strojích Puch, třetí skončil Angličan Harry Collier a čtvrtý dokončil závod Němec Retienne. Rozladěnost u Francouzů byla obrovská, takže podali protest proti regulérnosti závodu. Přidali se k nim i Angličané. Tento protest vetovali zástupci Rakouska a Německa. Protože vítěz závodu Nikodém neměl jediný defekt, bylo nakonec zaprotokolováno, že Rakousko je zcela regulérně vítězem závodu. Přesto ale Rakušané pohár vrátili Francii. To byl třetí a také poslední mezinárodní motocyklový závod o Gordon-Benettův bronzový pohár.

Největší tíhu organizačních starostí nesli členové dvou motocyklových klubů, českého se sídlem v Praze a rakouského z Vídně. Aktivním pomocníkem byl také klub velocypedistů z Tábora. Vyznamenali se i městští organizátoři v čele se starostou města Františkem Autengruberem a radním Karlem Laagerem. Byl to první mezinárodní závod, který se jel na území Českého království v rámci tehdejšího, Rakouska-Uherska a v celkovém pořadí třetí na světě.

Pro Pacov to byla jedna z vrcholných sportovních, ale především společenských událostí vůbec. Celé město ožilo neobyčejným ruchem: Přes den úpravy závodní trasy, tréninkové jízdy, poslední drobná vylepšení závodních strojů, večer

Pacov, Obrataň, Kámen, Pelhřimov, Červená Řečice, Křelovice, Pacov (62 km)

pak v hostinci Na Panské společná zábava při hudbě a zpěvu. Tady bylo také sídlo organizátorů závodu. Nebývalého společenského lesku těmto závodům dodalo čestné prezidium, v jehož řadách byli významní státní úředníci: místodržitelé Čech a Moravy i Dolního Rakouska, nejvyšší maršálek Českého království, někteří ministři (války, zemské obrany, obchodu a železnic) a mnoho příslušníků české i rakouské šlechty. K dobrému jménu městských pacovských hostitelů značně přispěla také rodina Weiss-Tessbachů, jíž patřil pacovský zámek i velkostatek. Oni poskytli interiér bývalého klášterního kostela k uspořádání závěrečného banketu, který podle tehdejších tiskových zpráv byl mimořádně úspěšný.
A ještě jednou krátce Pacov. Při vzpomínce na šedesáté výročí založení FIM v roce 1964 byla v Pacově za přítomnosti tehdejšího prezidenta FIM instalována pamětní deska deklarující založení v tomto městě v roce 1904. V roce 1974 a následujících pětiletých intervalech byly pořádány Mezinárodní veterán rallye historických motocyklů vždy se vzpomínkou na výročí založení FIM a vždy za přítomnosti vrcholných představitelů FIM. Tak tomu bylo až do roku 1994. Od roku 1996 je tento závod historických motocyklů pořádán na počest prvního závodu o Světový pohár v roce 1906. Letos byl konán v sobotu 17. června a byl to již 16. ročník.
Mezinárodní motocyklová federace (Fédération Internationale de Motocyclisme, zkráceně FIM) oslavila sté výročí vzniku tedy v roce 2004. Organizace byla založena 21. prosince 1904 v Ledoyenově restauraci v Paříži pod názvem Mezinárodní federace



motocyklových klubů (Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes, zkráceně FICM). Francouzský klub motocyklistů uspořádal 25. září 1904 závod o mezinárodní pohár za účasti Dánska, Francie, Německa, Rakouska-Uherska a Velké Británie v městečku Dourdan ležícím jihozápadně od Paříže. Vítězství sice připadlo Francii, kolem podmínek závodu se však rozpoutala debata. Sportovní organizace všech pěti účastnických zemí proto předložily společný návrh na založení FICM. Zrození této federace však bylo předčasné. U příležitosti závodu o mezinárodní pohár, který proběhl v červenci 1906 v Pacově, se delegáti účastnických zemí – Francie, Německa, Rakouska-Uherska a Velké Británie – jednohlasně usnesli na rozpuštění FICM. Organizace však z protokolárních důvodů nebyla zrušena, jen ukončila působení a od roku 1907 byla jejím jediným členem britská motocyklistická unie Auto-Cycle Union (ACU).

Auto-Cycle Union se po pěti letech chopila iniciativy a svolala zasedání, které se konalo 28. listopadu 1912 v prostorách londýnského výstaviště Olympia za účasti delegátů z Belgie, Dánska, Francie, Itálie, Nizozemska, Spojených států amerických a Velké Británie. FICM byla obnovena, aby řídila a rozvíjela sportovně-turistické aspekty motocyklismu a pomáhala motocyklistům činným v těchto oblastech. Dva týdny nato se v Paříži uskutečnil sjezd, kterého se kromě výše zmíněných zemí zúčastnili i zástupci Německa, Rakouska-Uherska a Švýcarska. Těchto deset států je proto považováno za oficiální zakladatelské země FICM. Patronem organizace byl zvolen markýz de Mouzilly Saint-Mars a předsedou poslanec britského parlamentu sir Arthur Stanley. O rok později proběhla první mezinárodní soutěž pořádaná pod záštitou FICM, kterou byl Mezinárodní šestidenní trialový závod. Počet národních organizací sdružených ve FICM vzrostl od roku 1912 do druhé světové války z deseti na třicet. Po válce FICM obnovila činnost v roce 1946 a v roce 1949 se z FICM stala Mezinárodní motocyklová federace neboli FIM (tehdy ještě pod názvem Fédération Internationale Motocycliste).

A na samotný závěr lze dodat. Pacov je stále hrdý na svoji úctyhodnou motocyklovou historii a veškerá písemná dokumentace včetně dobových novinových článků je uložena a většinou také vystavena v Městském muzeu Pacov. Jistě stojí za návštěvu.

Ing. Zdeněk Jirků

Zajímavé připomenutí

Závodilo se tam jen jednou

Naše závodní historie zná i závody, které se pořádaly jen jednou. Bylo tomu tak v Kladně, Vlašimi, Křenici či podkrkonošském Vrchlabí. Tam nás zavede naše veteránské vzpomínání.

V současné době nejoblíbenější motoristickou disciplínou jsou silniční motocyklové závody.

V období 50. let minulého století se tato motoristická disciplína dostala u nás na samotný vrchol, co se týká počtu odjetých závodů. V této době, ale i v letech následujících, nebylo v naší republice téměř žádné středně velké město, kde by se takové závody nekonaly. Pro srovnání. V roce 1951 se u nás během jedné sezóny odjelo 89 silničních závodů a byly neděle, kdy se v celé naší zemi jelo i šest závodů různých výkonnostních kategorií najednou. Jezdilo se převážně na městských okruzích, které nebyly příliš dlouhé, o to však více byly nebezpečné „díky“ okolní zástavbě, množství stromů a různých sloupů kolem tratí. Diváci stáli na chodnících a byli doslova v hmatatelném kontaktu s jezdci. V dalších letech se zvýšily bezpečnostní předpisy pro pořádání závodů, které chránily nejen diváky, ale hlavně samotné jezdce. A tak počet závodů rapidně klesal. Navíc se závodění začalo přesouvat mimo městská centra na příměstské okruhy, které přece jenom poskytovaly větší bezpečnost pro všechny zúčastněné. A také jsme u nás v Mostě a v Brně vybudovali dva motodromy, které bezpečnostní rizika tohoto

sportu snížily na minimum. Počet závodů a míst jejich konání se stále snižoval, např. v roce 1995 se závodilo jen v Brně, Mostě, Hořicích, Českých Budějovicích a v Dymokurech.
Naštěstí v posledním dvacetiletí se znovu začalo závodit na přírodních okruzích v tradičních městech, jako ve Dvoře Králové n/L., Ostravě, Kyjově, Jičíně a v řadě dalších. Některé okruhy a města se mohou chlubit svojí závodnickou dlouhověkostí, jako např. Brno, Hořice či Městec Králové, naproti tomu jiná města byla pořadatelem silničního motocyklového závodu jenom jednou. Ale i tak se významně zapsala do historie tohoto sportu. Jedním z takových měst bylo i Vrchlabí.
Toto město se svým okolím bývalo vždy úzce spjato s motorismem, především však s Mezinárodní šestidenní motocyklovou soutěží, která mívala své centrum v nedalekém Špindlerově Mlýně a v okolí Vrchlabí se vždy na závěr celé soutěže jezdívala rychlostní zkouška na okruhu. To znamená, že zde žila řada zkušených svazarmovských organizátorů, a když počátkem šedesátých let minulého století začali ve Vrchlabí přibývat motocykloví závodníci, je nasnadě, že se zde zákonitě musel uskutečnit silniční závod.
V první polovině šedesátých let se v každém kraji pořádaly závody v rámci krajských přeborů, na kterých noví začínající jezdci mohli závodit na základě bodů získaných v tzv. kvalifikačních závodech. Krajská vedení svazarmu byla v té době ráda, když se našli pořadatelé těchto kvalifikačních závodů. A tak v roce 1964, přesně 24. května, se jeden takovýto závod jel právě ve Vrchlabí. Závodilo se zde na městském okruhu dlouhém jen 1 650 metrů, což byla pro tento typ okruhů vzdálenost běžná, startovalo celkem 82 jezdců z východních Čech a závodu přihlíželo téměř pět tisíc diváků.

Depo závodních strojů bylo ve zdejší Strojní a traktorové stanici a závodilo se ve třech objemových třídách. V nejslabší třídě do 175 cm^3 bylo přijato velké množství jezdců, a tak se závod jel na dvě skupiny. Podle dosažených časů se pak určilo celkové pořadí v této třídě. V první jízdě vyhrál Zbyněk Havrda před Miroslavem Valentou z Holic a Vladimírem Samšeňákem z Horní Sloupnice, druhou jízdu vyhrál Oldřich Červený z Horního Jelení před jaroměřským Janem Stružkou. Všechny třídy jely svůj závod na dvacet kol. Cenu pro absolutního vítěze získal hořický Josef Trejbal, který na tomto okruhu vyhrál svůj první silniční závod. Dalšími vítězi byli ve Vrchlabí hradecký Zbyněk Havrda (175 cm^3) a semilský Vladimír Reichl (250 cm^3).
Tento závod byl prvním a zároveň posledním silničním závodem, který se v tomto krkonošském městě konal.
Na domácím okruhu se nedařilo vrchlabským jezdcům, a tak zdejší kronikář do městské kroniky k zápisu o tomto závodě jen suše poznamenal: *„z domácích jezdců se nikdo neuplatnil“*. Škoda, že ke svému zápisu neuvedl i výsledky tohoto závodu, které jsem pak pracně dva roky dohledával.

Jaroslav Kotrbáček

Pocta Josefu Hřebečkovi

První květnovou sobotu se na našem nejstarším motokrosovém závodišti ve Stříbře uskutečnil první ze třech závodů evropského mistrovství motokrosových veteránů (CEC - Classic European Championship). A byl to velmi vydařený den. Do Stříbra se sjelo více jak 180 závodníků ze 17 evropských zemí, nejen z blízkého okolí, ale třeba i z Walesu, Španělska nebo Moldávie. Z toho bylo 54 jezdců z ČR.

Na své si i přišli obdivovatelé motocyklové techniky. Procházka depem nabídla pohled na celkem 14 značek motokrosových speciálů pro pamětníky. Závod evropských veteránů zahajoval už sedmdesátou sezónu na nejstarším závodišti u nás, na terénu sv. Petra. O to pečlivěji připravili organizátoři z AMK Stříbro program, který měl sváteční nádech. To proto, že byl jako historicky první memoriál věnován skvělému jezdci a trenérovi Josefu Hřebečkovi, který nás loni v dubnu opustil. Jeho památku přijela uctít celá řada bývalých terénářů, na čele s těmi, které Josef Hřebeček spolu s Františkem Helikarem v pražské Dukle přivedl až do absolutní světové špičky. Jaroslavem Faltou, Antonínem Baborovským a Jiřím Churavým. Jiří Stodůlka se připojil aktivně jako závodník v kategorii 66+. Předešlou generaci zastupovali Karel Pilař, Honza Němeček, František Zelenka, Luboš Eichler, Jaroslav Doležal, Pavel Tůma a další. Přijely i legendy soutěžního sportu, Květoslav Mašita, Josef Fojtík a Stanislav Zloch. Přítomen byl i Josef Chára ml., který navíc zajišťoval jezdcům kvalitní pneu servis. Hlavní postavou byl místní rodák, legenda z největších, Miloslav Souček, jemuž Josef Fojtík projevil svoji úctu tak, jak jsme u něj zvyklí. Zarámovanou sérií fotografií připomínající doby Součkovy úspěšné sportovní éry. Současně si Miloslav Souček vyslechl mnohá slova díků za svůj literární počin vtělený do Srdcového Esa. Při společném fotografování bylo vidět, že se všichni rádi vidí, a v jejich tvářích bylo znát jisté pohnutí z vědomí, proč ve Stříbře jsou. Byl to vydařený den. Škoda jen, že ani veteránský motokros, ani free style Petra Piláta, ale ani přítomnost legend československého motocyklového sportu nepřilákaly více diváků. Tak přejme Memoriálu Josefa Hřebečka a všem těm, kteří se na jeho přípravě podíleli, šťastnou budoucnost.

Ve Stříbře byli naše velké legendy. Zleva Květoslav Mašita, Josef Fojtík a domácí nestor Miloslav Souček

Miloslav Straka

To byli…

Jaromír Makovička

Jeho rodné Podkrkonoší vystřídalo po roce 1947 Krušnohoří, kde v Dubí u Teplic oslavil jubilant Jaromír Makovička (nar. 3. září 1922) také i svoji devadesátku. Makovičkovo srdce není jen srdcem odvážného závodníka, ale také srdcem velkého vlastence. Dnešní válečný veterán oceněný vyznamenáním za chrabrost, založil v roce 1944 se svým bratrem Otakarem odbojovou skupinu. Původní pětičlennou skupinu rozšířili o jednoho nového člena, což se stalo osudným. Zrada právě jeho znamenala zatýkání i zastřelení bratra Otakara v domě ve Vrchovině v noci z 9 na 10. března 1945, když bylo Gestapem zastřeleno i šest Rusů nasazených v Hostinném, jimž skupina pomáhala k útěku. Makovička skončil na měsíc v kartouzské věznici a jen štěstí, že Terezín přestal přijímat, mu zřejmě zachránilo život.

Ve 14ti letech se naučil jezdit na motocyklu a ve stejném čase stačil také zrušit strýcova Ogara. Krátce po válce si koupil od pana Vitvara v bedně rozebraného Triumpha 250 a záhy pocítil touhu závodit. Už 28. července 1946 se přihlásil na vypůjčeném motocyklu Viktoria v Nové Pace k prvnímu závodu. Ve třídě juniorů mu byli soupeři vedle jezdců z blízkého okolí také pražští Václav Polák, Mirek Baierle nebo Josef Mirovský.

V roce 1947 už pilně upravoval dvoupístový motor TWN s rotačním šoupátkem a úspěšně posunoval jeho výkon i maximální rychlost. Svůj první závod absolvoval v Poděbradech a hned v dalším roce byl zařazen mezi seniory. Makovičkovo jméno se v té době zapisovalo do výsledkových listin na řadě našich míst a to často jako vítěze závodu. Několikrát startoval i v Praze. Ve Velké ceně Prahy ve Kbelích v roce 1949 se setkal poprvé s Františkem Bartošem, ale ještě silnější bylo setkání v prostorách tamní cihelny, kde bylo parkoviště závodních strojů, s legendárním komikem Vlastou Burianem, velkým kamarádem Václava Bubeníčka. V roce 1951, mu strakonická továrna ČZ zapůjčila motor ČZ 350, s nímž závod vyhrál. Po tréninku na závod na ním přišel brněnský závodník Bořivoj Sedlák s nabídkou, že pojednou pro diváky, budou se střídat ve vedení a v posledním kole si to rozdají kdo z koho. Pro Makovičku to bylo něco neslýchaného! Takovou „levárnu“ neznal a od té doby se jejich vztahy zhoršily.

Makovička si nenechal ujít příležitost vyzkoušet svoji rychlost i na Dnu rekordů na silnici pod Barrandovem, kde dosáhl rychlosti 172 km/h ve třídě třistapadesátek. Byl nejrychlejší a porazil Jawy i ČZ.

Svoji úspěšnou závodní kariéru ukončil na prahu své čtyřicítky, v devětatřiceti letech v roce 1961.

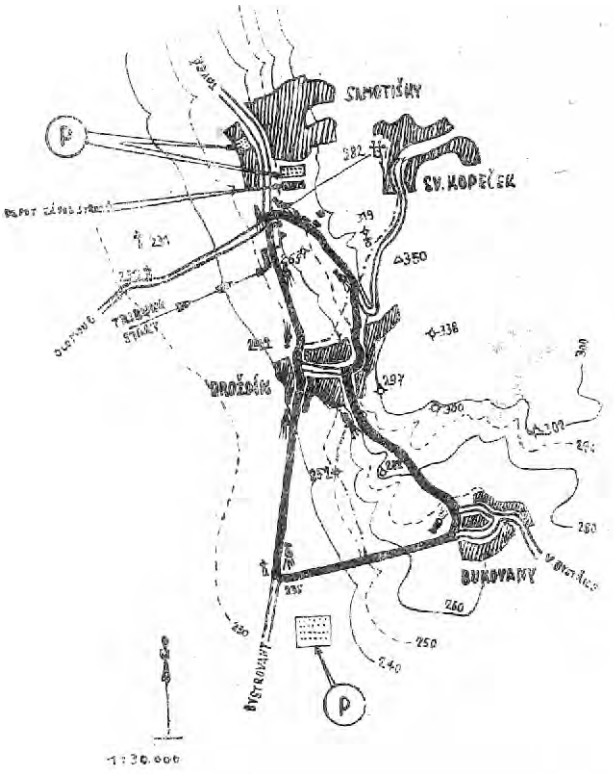
Vlastenec, bojovník a čestný člověk zemřel 18. dubna 2017. (JW)

Václav Parus

Jako kluk (nar. 18. září 1926) začínal s fotbalem v pražské Slávii. Ale v patnácti se vzhlédl v dráhové cyklistice. Mnohokrát se utkal s našimi proslulými kolečkáři, Cihlářem, Veselým a dalšími a v osmnácti, v roce 1944, získal titul mistra Čech v závodě na 50 kilometrů. Přání závodit na motocyklu se mu splnilo dva roky po konci války, kdy ze šesti strojů DKW 125 poskládal jeden funkční. Brzy nevynechal jediný závod, upozornil na sebe a v roce 1949 se na něho usmálo štěstí v podobě přijetí do pražské Jawy. V ní se seznámil i s tehdejším ředitelem a skvělým konstruktérem Josefem Jozífem.
V roce 1953 ovšem přešel postavou subtilní závodník do strakonické ČZ. Tam se pro změnu jako tovární jezdec sblížil s dalším legendárním konstruktérem Jaroslavem Walterem.
Ve Strakonicích byl jeho závodnickým druhem František Bartoš, s nímž procestoval se stopětadvacítkou ČZ OHC kus světa. Za hranicemi startoval poprvé na německém Sachsenringu v roce 1953, ale pro poruchu nedojel. Rok po té zvítězil v nizozemském Zandvoortu, ve švédské Hegemoře, byl druhý na Sachsenringu. V roce 1955 jel ve Švédsku znovu a jeho jediným přemožitelem byl výborný Ital a pozdější mistr světa Provini na Mondialu. Výborně si vedl také v Brně, odkud si přivezl dva stříbrné věnce za druhá místa v závodech stopětadvacítek a dvěstěpadesátek.
V následující sezóně se připomíná jeden z největších úspěchů kariéry, když mu byla udělena za šesté místo v závodech stopětadvacítek bronzová replika Tourist Trophy. Na ostrově Man byli s Bartošem prvními Čechoslováky od startu Františka Juhana v roce 1947 a v konkurenci největších světových es se ani v nejmenším neztratili. Úspěšný rok završil Parus na brněnském okruhu, kde porazil německé tovární motocykly IFA s Fügnerem a Petruschkem za řídítky. To už ale závodil v barvách pražské Dukly, kam ho jak sám říkával, zázračně dostal později známý manažér našeho Trophy teamu v Šestidenní, František Mošna. V Dukle pobyl deset šťastných let, pak ještě dva roky závodil a v roce 1968 skončil.
Postavou malý závodník byl v depu často k přehlédnutí. Ne tak na závodní dráze. Parus byl zapsán často jako vítěz, často i několikanásobný, našich nejznámějších závodů v Hořicích, Jičíně, Hradci Králové, Litomyšli nebo i ve slovenských Piešťanech.
Mnozí z nás pamatují, že ještě před několika lety trávil celé dny přípravou své třistapadesátky ESO, s níž se plné

čtvrtstoletí zúčastňoval závodů veteránů Jeho láska k závodům byla celoživotní. Stal se další naší závodnickou legendou, potvrzuje to i skutečnost, že na jeho počest je každoročně pořádán v Branné veteránský závod o Cenu Václava Paruse.
Z našich závodních legend šedesátých let minulého století, Fr. Bartoš, Fr. Šťastný, G. Havel, J. Košťíř a S. Malina, dostal Václav Parus největší životní díl, který ho přivedl až za hranice úctyhodné devadesátky. Velký nestor československého závodění nás opustil první květnový den letošního roku. (JW)

Tratě pod koly našich jezdců

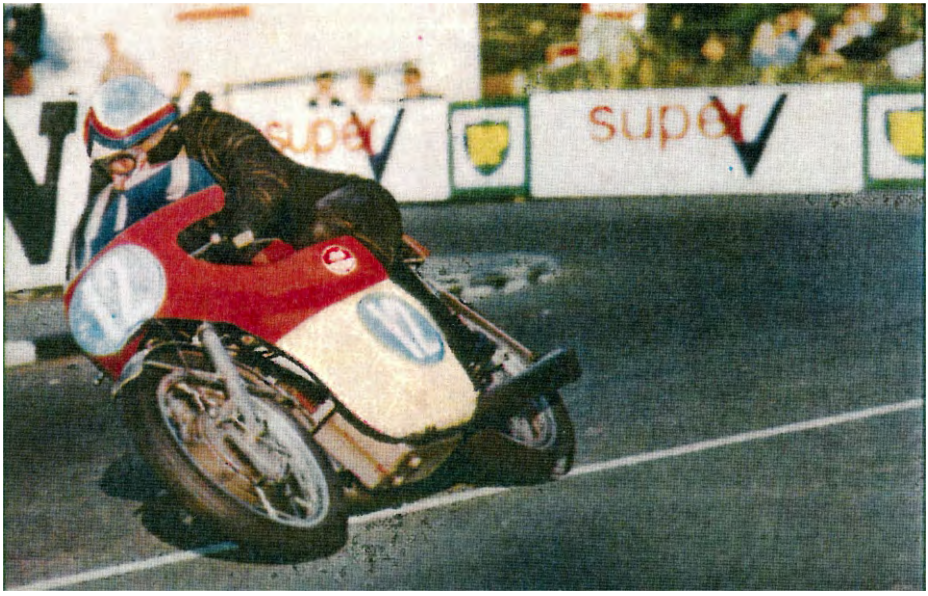


Svatokopecký okruh

Jedno z nejznámějších poutních míst na Moravě se zapsalo mimo jiné i do historie motorismu.
Poválečná historie Svatokopeckého okruhu byla odstartována 25. srpna 1946 a pořádal ho Autoklub Olomouc, odbočka AKRČS. Premiéra závodu na 6,578 km dlouhém okruhu měla čtyři kubatury a první vítězi byli O. Černý, L. Štajner, J. Kostlivec a V. Bubeníček. Ve druhém ročníku přibyly kategorie juniorů a sajdkárů.
Po roční přestávce zaviněné změnou poměrů u nás, byl 3. ročník konán v roce 1949 na zkráceném 2,7 km dlouhém okruhu a znovu zvítězil pozdější mistr světa Angličan Fergus Anderson. Další dva ročník byly ve znamení našich nejlepších, Bartoše, Vitvara a Štajnera. V roce 1953 se jelo znovu na krátkém okruhu a závod měl poprvé název Olomoucký okruh.
Po více než 10ti letech se na Svatokopeckém okruhu konal v říjnu poslední závod mistrovství republiky 1964. Ten vyhráli Malina, Kročka, Pražák a Havel. (JW)

Z alba dědy motoristy

Trochu s malým předstihem přeje zpravodaj Veterán k nedožitým devadesátinám Františka Šťastného. Byl opravdu mimořádným závodníkem. Svoji jízdu na brněnské trati Velké ceny Československa zdokumentoval kamerou na přilbě, jindy dosáhl skvělých výkonů na legendární Tourist Trophy, kde patřil k miláčkům publika



NAVŠTIVTE PARK FRANTIŠKA ŠŤASTNÉHO V KOCHÁNKÁCH NAD JIZEROU

Park Františka Šťastného s Fontánou borců je jediným pietním místem v ČR věnovaným památce československých motocyklových závodníků. Díky obětavosti zřizovatele Dr. Tomáše Lasáka a za přispění obce a Svazu veteránů závodníků, a také mnoha přátel se Park utěšeně rozvíjí. Přibývají stromy v Aleji mistrů věnované největším osobnostem tohoto sportu, vzpomínkové akce se stávají tradicí. Naposledy jsme připomenuli výročí Jaroslava Simandla a chystají se další.

www.parkfrantiskastastneho.cz

Inzerent: Miloslav Verner