ČÍSLO 103 JARO 2013

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR

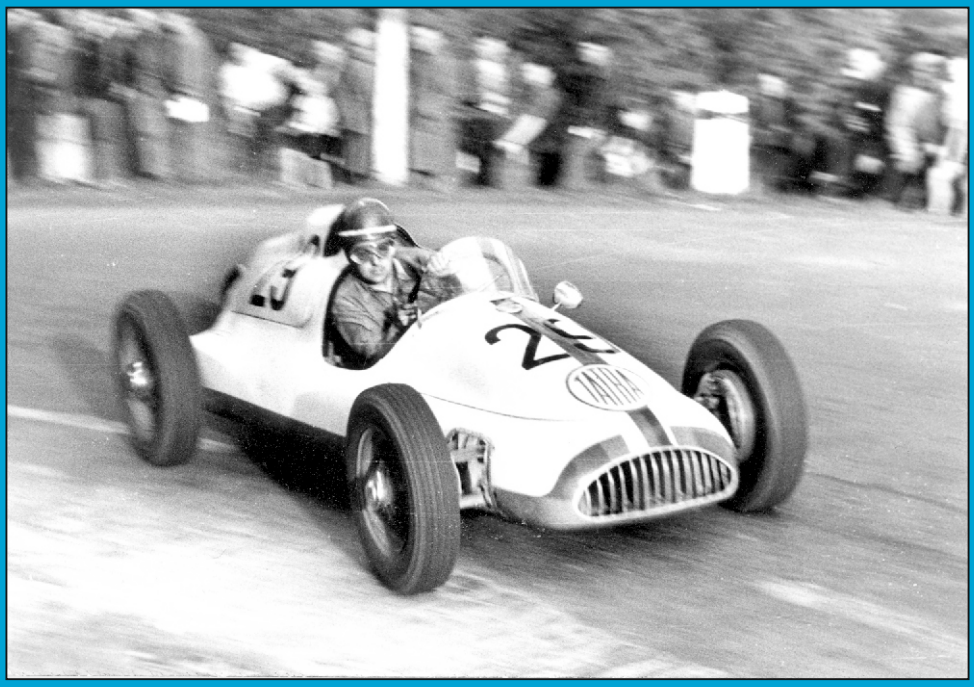


Foto na titulní straně:
V ulicích města Mladá Boleslav je za volantem nezapomenutelného vozu Tatra monopost Miroslav Berkman při závodě na Mladoboleslavském okruhu

VETERÁN

Číslo 103, Jaro 2013, ročník XXXII.
Zpravodaj Svazu závodníků veteránů při Autoklubu České republiky.
Vychází pravidelně, čtyřikrát ročně.
Vydává Svaz závodníků veteránů.
Redakční rada:
Zbyněk Hozák, Dalibor Janek,
Ing. Jiří Wohlmuth.
Redakce si vyhrazuje právo krátit dlouhé příspěvky. Za obsahovou správnost článků nesou odpovědnost jejich autoři.

© Svaz závodníků veteránů, 2013.
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 103 bylo předáno do tiskárny 7. 2. 2013.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE 1

VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR 1

SLOVO NOVÉHO PŘEDSEDY 2

ZÁVODĚNÍ NA DVA POLOČASY..... 3

ŠESTIDENNÍ PLNÁ BOLESTI A SEBEZAPŘENÍ 6

ELIŠKA PORAZILA ODVÁŽNÉ MUŽE 9

KALENDÁŘ ZÁVODŮ V ROCE 2013 ... 12

CO JSME ZAŽILI PŘED PADESÁTI LETY 13

VISAČKA KVALITY SE VĚKEM NEZTRÁCÍ 14

NAŠE POHÁRY BYLY ROZDÁNY JAKO VÝRAZ UZNÁNÍ 15

MALÁ HISTORIE JAWY 250 16

KNIHY 18

DVACET SEZÓN MISTROVSTVÍ ČR (2) 19

POKLONA LEGENDÁM NAŠEHO ZÁVODĚNÍ 23

TO BYLI... 24

TRATĚ POD KOLY NAŠICH JEZDCŮ..... 28

Z ALBA DĚDY MOTORISTY 29

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE

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

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

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

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

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

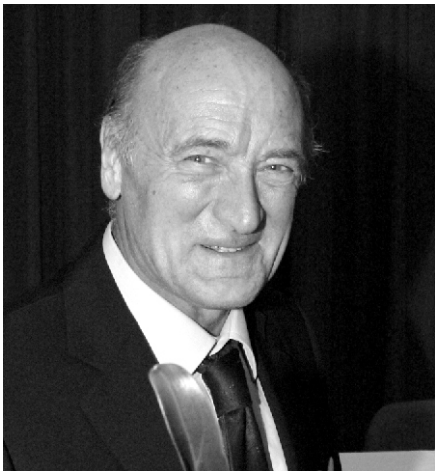
Vážení členové Svazu závodníků veteránů AČR

Je tady opět jaro, znovu krásný čas, k němuž patří něco hezkého. I u nás, navzdory všemu marazmu okolo, se z něčeho takového stále můžeme těšit. Náš Veterán jistě není ziskovou záležitostí, naopak žije bez honorářů za příspěvky a inzeráty na poslední straně jen v rozumné míře snižují výdaje na jeho vydávání.
Tam, kde jiní žádají tisícikorunové honoráře za fotografie, žije náš zpravodaj z hlubokého pochopení několika spolupracovníků a našich členů, bez nároku na honorář. Vedle několika našich členů, Oldřicha Klaudingera, Vladimíra Krátkého, Oldřicha Hameršmída, Vladimíra Hubáčka nebo Jaroslava Lohnického, či Jiřího Franeka, kteří poskytli našemu archivu vzácné fotografie, k nim patří i syn známého a populárního závodníka a později trenéra Františka Helikara Ivo, publicista a redaktor Antonín Matějka z Moto Public nebo Jan Martof z renomovaného časopisu Motor Journal.
I těm ťuká srdíčko pro stejnou věc a žádný kardiograf jim nevelí, aby v zájmu svého zdraví spolupráci s naším Veteránem přerušili a ukončili.
I proto je příchod jara hezký, bez stresů každodenního života a s nadějí, že náš Veterán bude mít dále podporu všech, kdo závodění a historii milují a ctí.

Příjemné čtení z jarního, už 103. čísla zpravodaje Veterán, přeje

Jiří Wohlmuth

Slovo nového předsedy



Vážení členové Svazu závodníků veteránů AČR

Na poslední podzimní členské schůzi mi byla Vámi dána důvěra, abych pokračoval v práci odstupujícího předsedy našeho SZV AČR Miroslava Čady. Velice si toho vážím a chtěl bych Vám co nejupřímněji poděkovat za důvěru, kterou jsem od Vás obdržel.
Takový okamžik se nestává každý den. Tím víc se Vám cítím zavázán. Vždyť zařadit se ke jménům, jakými byli Karel Dohnal, Viktor Mráz, Jan Křivka nebo Miroslav Čada je ctí.
Je před námi další čtyřleté období v životě Svazu závodníků veteránů AČR. Přál bych si, aby bylo pro všechny členy tak příjemné, plodné a všemi vážené. Aby bylo obdobím, které bude i nadále naše řady spojovat a tmelit a abychom stále v sobě uchovávali celoživotní vztah k motoristickým láskám. Mám radost, že se scházíme na našich členských schůzích v takovém počtu a budu se snažit udělat vše, aby chvíle, kdy společně vzpomínáme na naše závodění nás stále těšily. Vždyť čas letí, nejde zastavit a pociťujeme to i sami na sobě.
S úctou sledujeme dnešní závodění a možnosti, které naši mladí mají. Nám se pouze zdálo o vodním chlazení, kotoučových brzdách, bezkontaktním zapalování, spolehlivosti. Jen škoda a všichni na to vzpomínáme, že zvuk a postavení našich továren ČZ a Jawa jsou nenávratnou minulostí. Snad tím víc potřebujeme naše vzpomínky.
Rád bych oslovil naše nástupce – závodníky, aby přivedli do řad našeho svazu své kamarády a udrželi tak naši členskou základnu.
Během roku je naším jediným pojítkem zpravodaj Veterán, a tak bych rád popřál naší redakční radě v čele s Ing. Jiřím Wohlmuthem, ať má stále tak krásné materiály a fotografie z let minulých, které nám připomínají naše mládí a my s úctou hledíme na začátky motorismu.
Přeji vedení Autoklubu ČR, aby se mu dařilo vést krásný motoristický sport a zároveň vyslovuji dík za poskytnuté podmínky pro naší činnost.

Petr Válek
Předseda Svazu závodníků veteránů AČR

Jaroslav Pták – s ptákem na přilbě

Závodění na dva poločasy

Jeho jméno se neodmyslitelně řadí do historie západočeského závodění. Vyšel z Plzně a dnes dlouhá léta žije v Karlových Varech, rodný plzeňský dialekt nosí s sebou už bezmála 70 let.

V západočeské metropoli se narodil 27. dubna 1943. Vyučil se automechanikem a začal brát motory a motorismus vážně. Byl to známý dlouhán Josef Sloup, který mu na plzeňském letišti půjčil poprvé závodní stopětasedmdesátku ČZ. Bylo to ohromné a od té chvíle se mladý Jarda zatoužil vyrovnat respektovaným plzeňským závodníkům jeho generace. Ta byla docela slavná a měla zvuk. Vždyť triumf Plzeňáků – Vaindla, Sloupa a Miloslava Vališe v roce 1954 v národním závodě stopětasedmdesátek v rámci Velké ceny Československa zůstává jedním z nejkvalitnějších výsledků jmenovaných.
Bylo mu osmnáct, když v roce 1961 v jihočeské Kaplici absolvoval svůj první silniční motocyklový závod. Vedl si na stopětasedmdesátce ČZ více než zdatně a dlouho držel třetí místo. Možná, kdyby měl tehdy kvalitnější signalizaci, pozici na stupních vítězů uhájil, ale nakonec ho předjel v samotném závěru berounský Jiří Havrlík a na Ptáka zbylo čtvrté místo v cíli.
Pak přišla vojna, kterou prožil v Písku. Ve vojenském si přivezl zlatý věnec z Chotusic u Čáslavi a na okruhu ve městě nad Otavou se stal malým hrdinou, když se stal v roce 1963 absolutním vítězem závodu v Písku. Dodnes na tehdejší atmosféru vzpomíná: *„Závodilo se tehdy 1. května a protože jsem jel, nemusel jsem do prvomájového průvodu“*. Jak stále to zůstává v našich pamětích…

Poslední dubnový den roku 1963 si Jaroslav Pták odvezl z Chotusic u Čáslavi první zlatý věnec

V polovině šedesátých let oslovil Jaroslava Ptáka renomovaný plzeňský konstruktér, výborný technik, vysokoškolský pedagog, jeden za zakladatelů zařízení Metalex a především báječný člověk Ing. Václav Pauer, CSc. Následně se začal rodit nový motocykl Pauer 175. Jeho vývoj ovšem zabrzdilo ukončení existence třídy stopětasedmdesátek u nás v roce 1967. Pták ještě stihl dojet na 5. místě v Ostravě

O dva měsíce poději v roce 1963 na trati v Nepomuku

a skončil na sedmém místě v rámci posledního ročníku mistrovství republiky.
Jaroslav Pták potom musel řešit otázku co dál. Se závoděním skončit nechtěl, a tak pomohl František Helikar. Sehnal odlitky ze stopětadvacítky Jawa, dále se sehnala převodovka, později i jeden válec z rava. S motocyklem Pauer startoval od sezóny 1968, o rok později dokončil všech pět závodů mistrovství republiky, šestý byl v Písku a v roce 1970 pátý v Gottwaldově. Ale motocykl začal jet až po tom, co Pták odkoupil motor MZ od otce tragicky zahynulého rokycanského závodníka Miroslava Pěnkavy. Ještě později byl motor MZ zabudován do rámu MTX a pozornost budil dvěma oddělenými chladiči, chladícími válec a karter motocyklu samostatně. „*Výkon motor měl a já se nebál naší špičky*“, vzpomíná dnes Pták na zajímavou konstrukci. Motor MZ byl opravdu rychlý a v roce 1977 přispěl nejen k šestému místu v Novém Městě nad Váhom, ale i k tomu, že se plzeňský závodník dostal do první republikové desítky, v níž se zařadil na osmé místo.

Znovu v Nepomuku, tentokrát v roce 1966

Na konci svého prvního poločasu si pořídil ještě dvouválcovou stopětadvacítku MBS postavenou strakonickým Bohumilem Stašou, dosáhl na ní několika slušných výsledků, ale po 20ti letech závodění aktivní činnosti v roce 1981 zanechal.

V plné jízdě ve Žďáru nad Sázavou (1977)

Ve svém druhém poločase se Jaroslav Pták orientoval na závody veteránů. Krásně zrestauroval stopětadvacítku Pauer a předvedl jí i na slavném německém okruhu Hockenheimring

Posledním jeho závodem byl podnik v Jindřichově Hradci. Za celou éru moc zranění naštěstí nenasbíral. Jen v Dobrušce si zlomil kotník a jeden z nejtěžších pádů prodělal ve slovenské Prievidzi. Tam jeho doslova rozpůlený a zlomený motocykl zůstal stát na kolejích. Ještě stihl zavolat na diváky, aby stroj odtáhli, jen chvilku před projíždějícím rychlíkem…Motocykl byl zachráněn.

Po skončení aktivní dráhy motocyklům ale Jaroslav Pták vale nedal. Řadu let doprovázel svého syna, který se na rozdíl od táty upsal ploché dráze. Byly to někdy krušné chvíle, to když Jaroslav ml. těžce havaroval v německém Mühldorfu.

Jakoby ten motocyklový bacil neměl z Ptákovy rodiny vymizet. Jednoho dne se za dveřmi objevil kamarád a bývalý závodník Jan Doležal a přinesl starý zrezavělý rám ze stopětadvacítky Pauer. Bylo rozhodnuto. Bezpočet hodin v dílně, měsíce práce. V roce 2009 předvedl Jaroslav Pták krásně repasovaný stroj Pauer 125, nasadil rukavice a helmu a od té doby začal opět závodit. Tentokrát v kategorii veteránů. Jeho druhý poločas mu přinesl zatím největší úspěch v sezóně 2010, kdy se stal celkovým vítězem kategorie T v závodech JPHZM Přeboru ČR. Čerstvý sedmdesátník Jaroslav Pták ani letos nekončí, životní láska se totiž neopouští. I když si žádá oběti.

(JW)

Jubilující soutěžák Jaroslav Bříza

Šestidenní plná bolesti a sebezapření

Patřil mezi naši soutěžáckou špičku sedmdesátých let. Na rozdíl od jeho generačních soukmenovců měl jeden problém navíc. Nechtěl udělat ostudu tátovi, známému aktivnímu motoristickému činovníkovi, který později stál několik let i v čele našeho Veterána.

Jeho kariéra byla spojena jednak s místem svého učení a jednak i s produkty, které tam každý den viděl. Učil se totiž v pražské Jawě a když se vyučil, v roli mechanika začal cestovat po závodech. Ještě před vojnou se s praxí zkušebního jezdce stačil přihlásit na svoji první zimní motocyklovou soutěž a brzy po tom v roce 1962 si koupil první ojetý soutěžní motocykl Jawa 250. Absolvoval krajský přebor, aby jako devatenáctiletý vstoupil do mistrovství republiky. Tam proháněl rovněž vlastní třistapadesátku.
Přímo v terénu měl více než vynikající učitele, kterými byli Šedina, Saša Klimt, Oldřich Hameršmíd nebo František Höffer a jeho výkonnost tak rychle stoupala. A tak mu bylo dvacet, když se v roce 1963 postavil na trať Šestidenní u nás ve Špindlerově Mlýně. S touto vizitkou nastoupil vojenskou základní službu do motoristického oddílu Dukla Praha. Tam ho navíc čekala bohatá a pestrá příprava.
V barvách Dukly se zúčastnil i své druhé Šestidenní ve východoněmeckém Erfurtu v roce 1964 a o rok později v Anglii jel už v družstvu Stříbrné vázy. Další dva roky už byl členem našeho Trophy teamu. Nakonec si Jaroslav Bříza zapsal na svoje konto 11 účastí v nejtěžší světové motocyklové soutěži. V letech 1970, 1971 a 1972 se mu splnil jeho celoživotní sen a jako člen našeho Trophy teamu získal Světovou trofej

a titul mistra světa. Stihl v sezóně 1974 vyhrát s družstvem i soutěž o Stříbrnou vázu. A aby byl jeho soutěžácký výčet úplný, byl úspěšný i v mistrovství Evropy v enduru, v němž byl vicemistrem pětistovek v roce 1967 a na třetím místě skončil v letech 1968 a 1970 v pětistovkách a v letech 1971 a 1972 ve třistapadesátkách. Není snad nutné připomínat, že vždy jel na jawách. Břízův výčet by se mohl zdát jednoduchý a poklidný, snad až nezáživný, ale je za ním ohromný kus umění i odříkání. Někdy i smůly. Ta přišla v roce 1965 na ostrově Man a pro Břízu byly následky

vcelku banální chybičky nepopsatelně kruté. Měl za sebou starty ve dvou Šestidenních, ale teprve ta třetí v Irském moři mu dala poznat, co znamená nejtěžší soutěž svět.
Snad nejpovolenější naši motorističtí žurnalisté v tomto oboru – Miroslav Ebr a Pavel Novotný ve své publikaci Zlato z bahna a kamení vylíčili Břízovu story asi nejvýstižněji. *„ Na mokré vozovce jsem projížděl úzkou silničkou, plnou zatáček, a právě ve chvíli, kdy jsem z jedné vyjel, vyrazilo z vedlejší cesty auto. Já se lekl, místo abych uhnul doleva, zareagoval jsem, jak zvyk kázal, napravo a neštěstí bylo hotovo. Škrtl jsem řídítkem a samozřejmě i rukou o zídku, kterou tvořily volně ložené kameny. Tak je na Manu, ale i všude ve Velké Británii takový letitý zvyk, jak ohrazovat soukromé pastviny.*
V první chvíli to nebylo tak hrozné. Cítil jsem sice v rukavici teplo, jak mi prýštila z odhalených kloubů krev, ale že jsou odhalené jsem nevěděl. Bolest žádná, a tak jsem pokračoval v cestě. Do časové kontroly mi zbývalo asi sedm kilometrů, dojel jsem tam vcelku v pořádku. Zastavím a František Mošna, můj náčelník z Dukly Praha, povídá: „Tak co, jak je?“ Zpozorněl, protože viděl, že mi něco kape z rukavice.
„Ukaž tu ruku!“ křikl zděšeným hlasem. Poslechl jsem, svlékl rukavici a v tun ránu se mi udělalo zle od žaludku. Dívat se na klouby, jak nehezky vykukují z potrhané kůže a šlach, není nic příjemného. Taky Mošna zbledl a hned se začal shánět po doktorovi. Za chvíli přiběhl s lékařem sovětské výpravy. Ten se na to podíval, pak na mne a povídá: „Ničevo, ty moloděc.“ Posypal ránu nějakým práškem, ruku obvázal, já si navlékl rukavici, on mě doprovodil slovy: „Davaj vperjod!“
Tak jsem jel. Ale rána přicházela k sobě, začalo v ní cukat a kalvárie započala. Pak se o mě začal starat náš lékař doktor Soldát, ale to nejhorší přišlo v noci. Já nevěděl jak ležet, sotva jsem měl poraněnou ruku dole, bolela, že nestydět se, řval bych na celé kolo. Musel jsem ji proto mít nahoře, bolest byla pak menší, ale zato jsem nemohl spát. Když už se to nedalo vydržet, ruku jsem kolem rány zmrazil, a přece jen na chvíli usnul. Pokud se to dalo označit za spánek, tak jsem spal, ale myslím si, že víc jsem byl vzhůru.
Ráno na mě koukali jako na blázna, tak jsem je v tom nechal. Ani na chvíli mě totiž nenapadlo, že bych měl vzdát. Jízda s tou bolestí byla očistec. Jediné, co mi pomáhalo byly prášky, které jsem bral v každé kontrole. Horší bylo, když na mne s nimi poslední den v jedné časové kontrole zapomněli. Za chvíli jsem byl úplně vyřízený a dostal jsem se do situace, že jsem docela nechlapsky brečel. Potom mě lékař, který se to dověděl, chytil na trati a nebýt toho, snad jsem nedojel.“

Jaroslav Bříza v sedle jawy plně soustředěn na záludnosti terénu

Bonbónkem každé Šestidenní byly vodní brody. Jeden z nich Jaroslav Bříza elegantně zdolává

Takhle Jaroslav Bříza protrpěl poslední dvě etapy. Všechno podstupoval s tím, že když dojede, vyhrajeme Stříbrnou vázu, protože jsme zatím jeli kompletní, zatímco většina ostatních družstev už ztratila jednoho nebo více členů. Vítězství nám ale nebylo přáno. Poslední den musel pro poruchu vzdát Jiří Jasanský.
Vše mělo ještě dohru ve střešovické nemocnici po návratu. Doktor mu řádně vyčinil, ale nakonec se vše zahojilo a Bříza pak zažil i Šestidenní v El Escorialu na jejímž konci bylo vytoužené vítězství.

(JW)

Na trati motolského terénu tvrdě soupeří Jaroslav Bříza pronásledovaný dalším výborným jezdce Josefem Fojtíkem

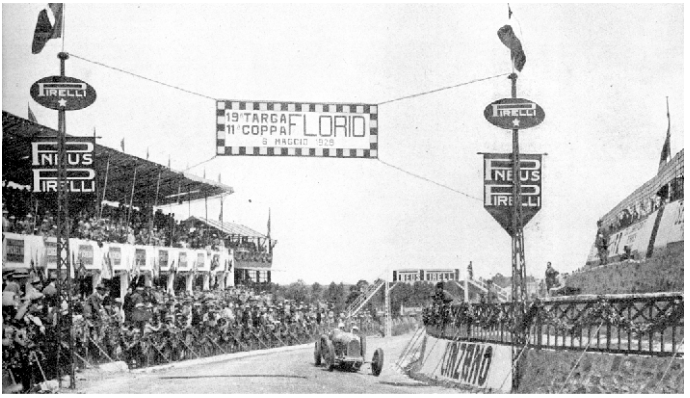
Životní výsledek závodnické legendy

Eliška porazila odvážné muže

Dodnes to je jeden z nejsvětlejších výsledků v československé závodní historii. Na žhavé italské půdě dokázala tehdy před pětaosmdesáti lety subtilní mladičká česká žena Eliška Junková porazit v závodě Targa Florio nejlepší muže té doby. Byl to výkon, který navždy vstoupil do análů závodění.

V krátkosti co byl závod Targa Florio na Sicílii. Jezdil se od roku 1906 na 108 km dlouhé trati, která od výšky 10 m nad mořem stoupala až do výšky 1220 m.n.m. a měla bezpočet ostrých a nebezpečných zatáček. Zakladatel závodu byl tamní majitel rozsáhlých vinic, průmyslových podniků a společnosti provozující paroplavební dopravu mezi Neapolí a Palermem a současně také předseda palermského autoklubu pan hrabě Vincenzo Florio. Stojí za připomenutí, že brzy byli na okruhu úspěšní naši jezdci i automobily české výroby. V roce 1914 obsadil Ital Lucca s vozem L&K 6. místo a v roce 1925 dva malé vozy Tatra 12 s dvouválcovým motorem obsadily první dvě místa ve třídě 1100 cm^3 s jezdci Fritzem Huckelem a Karlem Šponarem za volanty.

Manželé Čeněk a Eliška Junkovi se závodu Targa Florio poprvé zúčastnili se svojí bugatkou v roce 1927, ale po havárii závod nedokončili. O rok později se na Sicílii vydala sama už pouze Eliška. Povzbudit ji na Sicílii přijeli mimojiné pražský stavební podnikatel Ing. Václav Havel, otec pozdějšího prezidenta, s manželkou. Tři týdny před startem závodu se ubytovala v Grand Hotelu v Termini, kdy byla v předvečer závodu ubytována i řada známých závodníků a jejich nejbližších přátel z celé Evropy. Přípravě na závod se Eliška věnovala velice svědomitě a pečlivě. Každý den ráno volala telefonicky svého manžela Čeňka a za jakéhokoliv počasí vyjížděla časně z rána na trať, kterou nejméně třikrát projela. Brzy se stačila během toho seznámit i s lidmi, zejména dětmi,

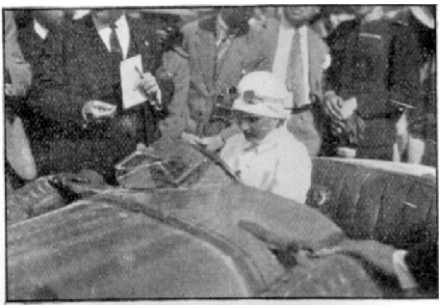


6. května 1928 projížděly závodní vozy před nabitými tribunami. Vstupné na ně činilo 80 – 120 lir, za auto se platilo zvlášť 30 lir, na ostatních místech se platilo 5 lir

a nebylo výjimkou, že ji lidé vítali a obdarovávali maličkostmi.
Celkem 40 vozů bylo připraveno ke startu 19. ročníku závodu Targa Florio. Všechny měly pouze sudá startovní čísla, která odpovídala minutě startu po osmé hodině ranní ponížené o 2, což umožňovalo mít přehled o pořadí v závodě. A tak Eliška se startovním číslem 58 odstartovala v čase 8 h. 56 min. Nejdříve odstartovala kategorie do 1500 cm^3, pak 2000 cm^3 a následovali Italové Lepori, Divo a poslední paní Junková v kategorii do 3000 cm^3. Po té vyjely vozy přes 3000 cm^3, které ovšem brzy odpadly, načež vyjely vozy do 1100 cm^3. První napětí začalo, když první vozy dojely cca do poloviny okruhu v Polizzi. A už bylo hlášeno pořadí podle časů – Divo, Junková, Campari, Conelli, Chiron, Hausser, přičemž Divo s Junkovou jeli shodně za 45 minut. A jak vypadala atmosféra v prostoru hlavních tribun? Příjezd vozů byl nadšenému publiku signalizován výstřelem, a tak obláček po výbuchu byl jasnou informací. Projeli Fagioli na maseratti, Campari na alfě romeo, konkurentka paní Elišky německá komtesa Einseidelová a další. Pořadí po 1. kole bylo následující: Chiron, Campari, Divo a Junková! Naše závodnice ztrácela pouhých 17 sekund na třetího a hnala svůj vůz neohroženě za soupeři. Z Polizzi už hlásili znovu pořadí: Campari, Divo, Juneck 2 h. 12 min., čtvrtý Conelli 2 h. 13 min. Napětí v obecenstvu bylo nevylíčitelné, konstatoval tehdy přímý účastník závodu Ing. Václav Havel. Slovo „Juneck“ provázené obdivem bylo slyšet všude. Konečně se znovu ozval výstřel – projíždí Divo a za necelou minutu opět výstřel! A už jede žlutá bugatka s č. 58 a Eliškou za volantem. To bylo po diváky úžasné překvapení a křičeli nadšeně: „Bravisima Juneck!“. Jel se

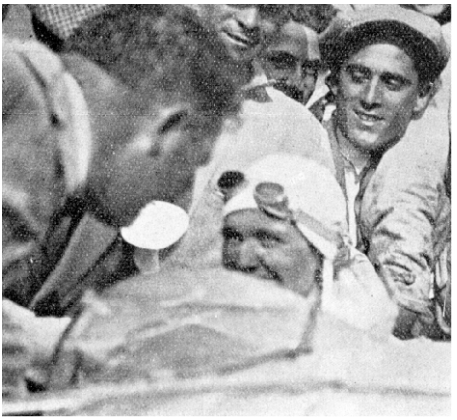
Eliška Junková v rozhovoru s domácím závodníkem Giuseppe Camparim krátce před startem závodu

vůbec nejlepší závod v dosavadní historii, jak se shodovali přítomní a později také italský tisk. Pořadí po druhém kole bylo neuvěřitelné:
1. Junková 2 : 54 : 31,2 h., 2. Campari 2 : 54 : 51,2 h., 3. Divo 2 : 55 : 10,0 h. Obdiv naší závodnici byl nepopsatelný, vždyť porážela nejlepšího závodníka Itálie, chloubu země Campariho a stejně tak porážela i nejlepší italskou značku Alfa Romeo. Ale do konce závodu chyběla ještě tři kola, předlouhých 320 km. V té chvíli Ing. Havel posílá zprávu o průběhu závodu z telegrafní stanice řediteli Junkovi do Prahy.
V dalším kole zajíždí Divo do depa pro výměnu oleje a naše závodnice favorizovaného Itala opět předjíždí. Na konci třetího kola bylo pořadí:



Minutu před startem sedí Eliška za volantem své žluté bugatky s č. 58

Jedním z prvních gratulantů po závodě byl naší závodnici vítěz Alberto Divo



1. Campari 4 : 23 : 17,2 h., 2. Junková 4 : 25 : 32,1 h., 3. Conelli 4 : 26 : 15,0 h., 4. Divo 4 : 26 : 38,2 h.
Vedení Itala na alfě romeo mělo velký ohlas, nicméně jeden z diváků si neodpustil glosu: „Paní Junková je zázračná, škoda jen, že nejede na voze Alfa Romeo. To by byla jistě první!“.
Ve čtvrtém kole drží Junková pravidelné tempo, ale musí zastavit v Polizzi k výměně oleje a pneu a doplnění paliva. Stejné učinil i Campari, přičemž mu to trvalo 50 sekund. Pořadí se navzdory přestávkám nezměnilo. Dále vedl Campari – 5 : 53 : 03,3 h. před Junkovou (5 : 54 : 03,3 h.), na třetí místo se posunul Divo (5 : 54 : 14,0 h.), čtvrtý jel Conelli (5 : 55 : 31,3 h.)
Závod byl před posledním pátým kolem stále nerozhodnut. Časové odstupy se snižovaly a i Eliška se přibližovala vedoucímu Camparimu. Napětí v publiku vrcholilo a každé hlášení z amplionů doprovázelo hrobové ticho. A byl tady cíl závodu. Italové drželi palce Camparimu, který dojel za velkých ovací. Rozhlas počítal, za jak dlouho by měl přijet Conelli, aby porazil Campariho. Nakonec mu k vítězství chybělo neskutečně málo – 17 sekund! A tak obecenstvo aplaudovalo Camparimu, avšak amplion upozorňoval, že ve hře byli ještě Divo a paní Junková a vypočítával čas jejich příjezdu.

V Polizzi jede ještě Eliška ve skvělém čase, pak ale informace o její jízdě končí. Havarovala? Vzdala? Nejede? Výstřel oznamuje příjezd Diva a jeho vítězství. Další výstřel patřil opožděnému vozu a pak další výstřel! Ano, nepopsatelný jásot v publiku, Junková dojela, je v cíli! Hrdince závodu vypověděla pumpa a motor se přehříval a nechladil se. Na vítězného Diva ztratila devět minut. Nakonec z toho bylo páté místo. Jeden z prvních gratuluje Divo, pan Vincenzo Florio, diváci, fotografové, žurnalisté. Byly svědky historické události v dějinách motorismu. O nic méně unavená než muži po závodě se Eliška šťastně usmívá.
Druhý den ji v Palermu aplaudují znovu nadšení Italové a v sicilských novinách je zpravodajství ze závodu na titulních stránkách. Asi nejvýstižnějí to tehdy napsal časopis „L´Avvenire de Sicilia“: „*Dnešní výkon paní Junkové v závodě Taga Florio nemá konkurenci ani v minulosti a tvoří zlatý hřeb v historii tohoto závodu.*“
Letos v květnu uplyne od startu Elišky Junkové v závodě Targa Florio pětaosmdesát let. (JW)

Po pravici Elišky Junkové stojí zakladatel závodu Vincenzo Florio

Targa Florio

6. 5.1928

do 1100 cm³ – 324 km

1. Eugenio Riccioli (I), Fiat 5 : 15 : 23,1 h.
2. Ezio Rallo (I), Fiat 5 : 58 : 35,0

do 1500 cm³ – 540 km

1. Giuseppe Campari (I), Alfa Romeo 7 : 22 : 33,3 h.
2. Caberto Conelli (I), Bugatti 7 : 22 : 50,0
3. Luigi Fagioli (I), Maseratti 7 : 43 : 25,0

do 2000 cm³ – 540 km

1. Louis Chiron (F), Bugatti 7 : 27 : 22,4 h.
2. Giulio Foresti (I), Bugatti 8 : 03 : 39
3. Ernesto Maseratti (I), Maseratti 8 : 21 : 12,2

do 3000 cm³ – 540 km

1. Alberto Divo (I), Bugatti 7 : 20 : 56,3 h.
2. Eliška Junková (CS), Bugatti 7 : 29 : 40,1
3. Mario Lepori (I), Bugatti 7 : 54 : 05

Kalendář závodů v roce 2013

Letošní seriál motocyklových závodů veteránských strojů je opět vypsán Autoklubem ČR v kategoriích JPHZM a Přeboru ČR na přírodních okruzích. Jistě zajímavé závody, které vyvolávají vzpomínky na zašlé časy uvidíte:

5. 5. Slovácký okruh *
19. 5. 300 zatáček G. Havla Hořice *
16.6. Česká TT Hořice *
23.6. Cena Fr. Šťastného Dvůr Králové
28.7. Nepomucký trojúhelník
11.8. Štít Strahova Praha *
8.9. Kolštejnský okruh
Cena V. Paruse Branná

* *Pohár na přírodních okruzích*

Doplnění

Seznam našich letošních jubilantů zveřejněný na str. 5 č. 102 doplňujeme:

JUDr. Miroslav KAMARYT 5.2.1933
Blahopřejeme k životnímu jubileu.

Co jsme zažili před padesáti lety

Také tentokrát neporušujeme tradici a přinášíme bilanci toho, čím motoristický rok dýchal právě před padesáti lety v roce 1963. Třeba i pro oživení paměti.

V roce 1963 už byla síla hond a italských strojů MV Agusta nad možnosti našich jaw. Šťastný dokončil jen dva závody (v Assenu 4. a na TT 3.), stejně tak Havel (na Hockenheimu a Sachsenringu, vždy 4.). Oba tak skončili v MS za sebou, Šťastný čtvrtý, Havel pátý. Na Velké ceně Itálie se blýskl nezapomenutelným výsledkem Pavel Slavíček, který dojel čtvrtý ve třistapadesátkách.
Ve dvěstěpadesátkách se poprvé prosadil také tovární jezdec strakonické ČZ Stanislav Malina, kterého body z německých Hockenheimu (6.) a Sachsenringu (6.) a italské Monzy vynesly na 10. místo závěrečné klasifikace.
38. ročník slavné Šestidenní se konal tentokrát u nás, ve Špindlerově Mlýně, ovšem krkonošské terény nám nepřinesly mimořádnou radost, ba spíše zklamání. V Mezinárodní trofeji náš favorizovaný sextet Vladimír Štěpán, Saša Klimt, Drahoslav Miarka, František Höffer, Arnošt Zemen a Zdeněk Polánka skončil až třetí, když nás porazili Italové a vítězní jezdci NDR.
Postavení největší domácí motoristické události si znovu udržela motocyklová Velká cena Československa na okruhu v Brně a jejím hrdinou byl Gustav Havel. Ten sahal dokonce na historické tři vítězství v jednom dni. Vyhrál dvě třídy (350 a 500) a jediným přemožitelem ve dvěstěpadesátkách byl Malina (ČZ). Stopětadvacítky vyhrál výborný Švýcar Luigi Taveri na hondě. Z našich se na stupně vítězů dostal ještě Pavel Slavíček, třetí v závodě dvěstěpadesátek.
Motokrosovou Velkou cenu Československa ve třídě 250 ccm vyhrál v Holicích Vlastimil Válek (ČZ) a ve třídě 500 ccm ve Šárce Švéd Rolf Tibblin na husqvarně.
Čtvrtý ročník naší nejvýznamnější automobilová soutěže, Rallye Vltava, se stal kořistí posádky Zdeněk Treybal/ Ladislav Sekáč na saabu.
Potřetí po svém přerušení se konala plochodrážní Zlatá přilba v Pardubicích a po 12. letech měla opět domácího vítěze. Stal se jím Antonín Kasper (ESO) před Britem Martinem Tatumem (JAP) a dalším našim jezdce Ervínem Krajčovičem (ESO).
Motocyklovými mistry Československa se stali v 125 cm^3 Stanislav Malina (ČZ), 175 cm^3 František Kročka (ČZ), 250 cm^3 Stanislav Malina (ČZ) a 350 cm^3 Pavel Slavíček (Jawa).
Mistrovské tituly v motokrosu získali v 175 cm^3 a 250 cm^3 Vlastimil Válek (ČZ), 500 cm^3 Karel Pilař (ESO).
Mistrovské tituly v mistrovských soutěžích vybojovali v 125 cm^3 Alois Roučka (ČZ), 175 cm^3 Zdeněk Polánka (ČZ), 250 cm^3 Arnošt Zemen (ČZ), 350 cm^3 František Höffer (Jawa).
Mistry Československa na ploché dráze se stali Luboš Tomíček v jednotlivcích a RH Praha v družstvech.
Mistrovství Československa v automobilových soutěžích se konalo v 7ti kategoriích a tituly získali v A1 1150 cm^3 Jiří Skalický/ V. Peer (Renault), v A1 1600 cm^3 J. Kučera/ J. Neumann (Škoda), v A2 1150 cm^3 Zdeněk Treybal/ Ladislav Sekáč (Saab), v A2 1600 cm^3 Josef Vidner/ Jaroslav Vylít (Škoda), v + 1600 cm^3 Jaroslav Pavelka/ A. Lacina (Tatra), v B3 1150 cm^3 Oldřich Horsák/ J. Kareš (Škoda), v B3 1300cm^3 Jaroslav Bobek/ Leo Hnatevič (Škoda). (JW)

Veteránské motokrosové medaile mistrů

Visačka kvality se věkem neztrácí

Uprostřed září se v Ledči nad Sázavou uskutečnil motokrosový podnik mistrovství světa veteránů. Pro české barvy to byl závod neobyčejně úspěšný. Dva tituly mistrů světa jsou toho dokladem.

Šampionátu se zúčastnilo 14 zemí – mimo jiné Německo, Švédsko, Nizozemsko, Dánsko, Anglie, Severní Irsko, Finsko, Švýcarsko, Francie a další. Jezdci soupeřili ve čtyřech kategoriích – 35+, 50+, 60 + a 66 a starší a to na strojích odpovídajících striktním předpisům. Naši startovali ve všech čtyřech kategoriích.
Největšího úspěchu dosáhli v domácím prostředí naši v kategorii 35+ . Obhajovali titul z roku 2011 a obhajoba se jim podařila dokonale. Kvartet Zdeněk Velký, mimochodem ve svých šedesáti nejstarší účastník, Karel Mitvalský, Petr Dokoupil a Eda Finěk, se stal mistrem světa. Na druhém místě skončilo družstvo Anglie, třetí dojeli Belgičané.
Ve třídě 50 + zněla naše hymna podruhé a český kvartet si proti roku 2011 polepšil své postavení o jedno místo. Sestava Miroslav Kotrla, Miroslav Nejedlý, Milan Kotrla a Jan Hrdina se stala mistry světa, když naši porazili Italy, kteří skončili druzí a Nizozemce, kteří si odvezli bronzovou medaili.
Čeští motokrosoví veteráni startovali i v ostatních třídách. Ve třídě 60 + se nám už tolik nedařilo navzdory tomu, že v mužstvu byli dva velice zkušení závodníci doby minulé, jako Jiří Stodůlka a Miroslav Hanáček. Oba postihly technické poruchy a tak spolu s Karlem Kozákem a Františkem Majerem nakonec skončili desátí. Mistry světa se stali Švédové.
Ve třídě 66 + skončili Antonín Křápek, Vladimír Tulka, Jan Verzijl a Jindřich Gref celkově pátí za vítěznými Němci. To jsou jistě příjemné řádky na stránkách našeho Veterána.

(JW)

V Ledči nad Sázavou si tituly mistrů světa v kategorii 50+ vybojovali zleva Miroslav Nejedlý, Milan Kotrla, Miroslav Kotrla a Jan Hrdina

Třída Klasik 2012

Naše poháry byly rozdány jako výraz uznání

I v minulé sezóně 2012 věnoval náš Svaz závodníků veteránů v duchu tradice svoje poháry v rámci seriálu závodů Přebor ČR třídy Klasik. Náš pohár je oceněním práce pořadatelů i uznáním jezdcům, kteří dál pokračují v jedinečné atmosféře závodů, jenž jsme tak důvěrně znali.

Jak dopadla ta poslední sezóna a kdo si vystoupil na pódium pro poháry jsme se dověděli poslední říjnovou sobotu v sále společenského domu Koruna v Hořicích. Díky tamnímu Autoklubu v AČR se tam sešli všichni naši nejlepší silničáři. Příjemným dopolednem provázel zkušený Karel Březina a poháry nejlepším postupně předávali prezident AMK Hořice Martin Sodomek, viceprezident Karel Křovina, ale také Gerhard Ittner a zástupci sponzorů.
Pořadí Přeboru ČR 2012 třídy Klasic. Třída 175 ccm – 1. Eduard Klimek (Kovrovec) , 2. Jaromír Tázler jn.(MZ), 3. Antonín Plevák (Jaha), 2 závody, bodovalo 17 jezdců, třída 250 ccm – 1. Lubomír Koudelka (Yamaha), 2. Pavel Navrátil (Yamaha), 3. Lukáš Korotvička (Pauer), 2 závody, bodovalo 23 jezdců, třída 350 ccm – 1. Vítězslav Hatan, 2. Lukáš Bělič, 3. Marek Koudelka (všichni Yamaha), 3 závody, bodovalo 26 jezdců, třída 500 ccm – 1. Pavel Novák (Honda), 2. Vladimír Svoboda (ESO), 3. Jan Volák (Honda), 3 závody, bodovalo 24 jezdců, třída 750 ccm – 1. Vladimír Kotland (Diatryma), 2. Petr Kunz (Honda), 3. Jiří Lefan (Honda), 2 závody, bodovalo 9 jezdců. Přebor ČR 2012 v závodech JPHZM - 1. Petr Bek jn. (Honda), 2. Martin Vala (ČZ), 3. Jiří Nechvátal (Honda), 3 závody, bodovalo 43 jezdců.

Vítězslav Hatan (Yamaha 350)

Atmosféra v sále byla jistě příjemnější, než venku za dveřmi, kde se hlásil nástup zimy se vším, co k tomu patří. Snad i proto někteří mezi odměněnými na pódiu chyběli. Nezbývá, než se těšit na nový kalendář roku 2013 a znovu hezké závody. (JW)

Po stopách jednoho motocyklu

Malá historie Jawy 250

Nedávno jsme si připomněli, že to bylo už šedesát let, co se Josef Vejvoda na legendárním „žlutém péráku“ stal prvním vítězem motocyklové Velké ceny Československa v její poválečné historii. Nad sportovní historií tohoto typu motocyklu se před nedávnem zamyslel náš člen Jaroslav Vojáček z Kolína.

Psal se rok 1946, kdy bylo vyrobeno prvních 1 360 kusů nového motocyklu Jawa 250. O jeho vzniku a konstruktérovi Josefu Jozífovi toho byla napsáno mnoho. Proto se chci na historii a současnost tohoto vyjímečného motocyklu podívat trochu z jiné strany. A to té závodní.

Nejdříve se ale zmíním o představení nového motocyklu na mezinárodních trzích. Premiéra se konala v září 1946 na autosalonu v Paříži. Nová Jawa 250 se stala pro všechny opravdovým překvapením. Není nadsázkou, že její konstrukce předběhla světovou konkurenci minimálně o pět let. Byla také právem oceněna zlatou medailí.

V druhém roce výroby už sjelo z modernizované výrobní linky 17 162 nových strojů, jimž se začalo říkat „pérák“, podle vynikajícího odpérování. V Anglii byl pérák poprvé vystaven v roce 1948 na londýnské výstavě Motorcycle Show díky stykům Dr. Jana Schulmanna, který tehdy pracoval jako obchodní delegát československé vývozní společnosti KOVO. Motocykl stál vystaven na vysokém podstavci aby ho viděli ti, kteří se do jeho blízkosti nedostali. Ovšem nikdo nepočítal s tím, že chladní Angličané si budou chtít „péráka“ vyzkoušet, alespoň tak, jak se na něm sedí. Tudíž jej z podstavce sundali a půjčovali ho z ruky do ruky. Pořadatelé byli bezmocní. Později se s motocyklem měli možnost seznámit i zákazníci v dalších 150 zemích světa, kam se začal vyvážet.

Ale zpět k závodní historii „péráka“. Touha bratří Štěpinů, kolínských rodáků, po závodění byla tak veliká, že se jako jedni z prvních začali zabývat přestavbou motocyklu Jawa 250 pérák pro sportovní účely. Jeden z bratrů byl strojním inženýrem a druhý leteckým mechanikem. Měli tudíž veškeré předpoklady pro tuto činnost. Z počátku to ovšem neměli vůbec jednoduché. Celý motocykl se dal tehdy koupit jen na poukaz a to pouze pro dělnickou třídu, dopravující se takto do práce. Bylo nutné najít způsob, jak se k motocyklu dostat. Jedním z nich byl nákup náhradních dílů, z nichž by bylo možné závodního péráka postavit. A tak všichni známí bratří Štěpinů nakupovali potřebné díly. Jeden kolínský cukrář chodil pro díly tak často, až to prodavačům začalo být podezřelé. Nic proti tomu však neudělali. Tržba a obchod byly v té době důležitější. Díky tomu vznikl jeden z prvních upravených péráků pro silniční závody v soukromé dílně. Jeden z bratrů se na tomtom stroji pokoušel dosáhnout větších úspěchů, ale nedařilo se mu to. Po nějaké době prodali klasický červený motocykl Jawa 250 pérák Otovi Jičínskému právě z Kolína. Ten na něm vyhrával, co se dalo. Však se také jezdilo na každé vsi a závodů bylo opravdu hodně. Další upravené péráky od bratří Štěpinů se od

sebe odlišovali barvou. Na žlutém péráku závodil Pepa Vejvoda z Rakovníka a kromě Velké ceny Prahy na kbelském okruhu, který vyhrál, se zúčastnil v roce 1950 i Velké ceny Československa v Brně. Za stálého deště bojoval Vejvoda na trati i se stroji silnějších kubatur. Za Antonínem Vitvarem na nortonu 350 sice zaostal o celých 5 vteřin, ale svoji třídu dvěstěpadesátek opět vyhrál. Po tomto velkém úspěchu začali všichni závodníci jezdících v té době na pérácích přebarvovat na žluto. Nebyli jim to však nic platné. Úpravy motocyklů od Štěpinů a Vejvodovo umění nemělo opravdu konkurenci.
Po přestěhování bratrů do Děčína se objevil závodní pérák černý. O něm se nám v pamětech moc údajů nedochovalo, ale v případě, že si někdo z široké veřejnosti vzpomene na některé zásadní informace, rádi je zadokumentujeme.
Zpátky ovšem k historii červeného péráka. Po Otovi Jičínském se stal jeho majitele další Kolíňák Bohuslav Lhotka. Ten na něm zvítězil například v Kutné Hoře o Stříbrného havíře.
V roce 2002 měl oslovil kamarád, právě Bohuslav Lhotka, že likviduje v garáži pozůstatky ze své závodní éry, zda něco z toho nechci. Jako sběratel veteránů a bývalý závodník v době o něco pozdější, než zmiňovaní pánové, přijel jsem se tedy na ty „věci“ podívat. Jaké pro mě bylo překvapení, když jsem v jednom z vraků jeho původních strojů objevil tzv. „Štěpiňáka“. Dar torza rámu, základ motoru (karterů), předních vidlic byl skoro danajský. Přesto jsem se pustil do renovace. Po pěti měsících práce jsem motocykl za spolupráce Rudy Guštara dokončil. A co by to bylo za závodní motocykl, kdyby se nezúčastnil závodů? Dnes se s takovým motocyklem dá závodit hned ve dvou kategoriích silničních motocyklů. Jsou to kategorie Přeboru ČR Klasik a Jízdě pravidelnosti historických závodních motocyklů (JPHZM). Musíte ovšem dokázat, že se stroj zúčastnil závodů v letech, která si spousta lidí nemůže pamatovat. Dnes na tomto motocyklu jezdí syn, Tomáš Vojáček. Ve Dvoře Králové nad Labem v roce 2004 skončil na druhém místě .
No a protože mě láska k silničním motocyklům neopustila, „oprášil jsem ve svých 67 letech Jawu 350 Bol d´Or, po svém synovci, Zdeňkovi Javůrkovi a v sezóně 2005 jsem se s ní umístil v celkovém pořadí na třetím místě.
O tomto motocyklu zase někdy příště.

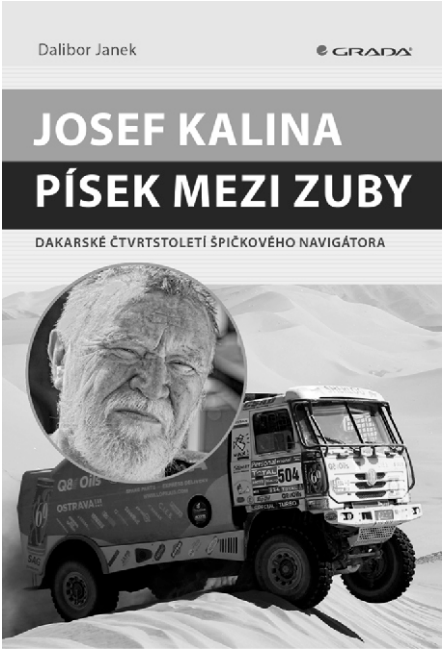
Jaroslav Vojáček

Slavný žlutý pérák je stále k vidění v parkovištích závodních strojů při oblíbených závodech veteránů. Podobně, jako tomu bylo při české TT v Hořicích v roce 2006

Knihy

Písek mezi zuby

Další publikaci z pera našeho kolegy a renomovaného autora Dalibora Janka připravilo pražské nakladatelství Grada. Africké příběhy už dávno nejsou jen vyprávěním některých slavných cestovatelů dobrodružnou přírodou, které dělaly reklamu českým automobilům, proto tentokrát mají v nové knize moderní, mimořádnou „závodní“ prioritu, tak žádanou a lákavou v dnešní adrenalinové době. Bonusem příběhů je to, že pocházejí ze života jednoho z našich nejzkušenějších navigátorů Josefa Kaliny, který v této specifické disciplíně působí bezmála čtvrtstoletí. (JW)



Rychlá řídítka

Druhé vydání úspěšného titulu je nově doplněno motocyklovými značkami Bohemia, Blata, Mali a MOK, mnoha novými fotografiemi, rozšířenou barevnou přílohou a také novou kapitolou přibližující vzácné výkresové dokumentace závodních strojů. V knize najdeme i první český motocykl kategorie Moto3 startující v mistrovství světa.
Na stránkách tak znovu ožívá jedinečná doba, kdy se na svět dostala řada domácích unikátních strojů, díky jimž se podařilo zachránit existenci silničních motocyklových závodů v tehdejším Československu.
Knihu Jiřího Wohlmutha opět vydalo pražské nakladatelství Grada. (red)

Čeští mistři

Dvacet sezón mistrovství ČR (2)

V roce 1993 došlo k rozdělení tehdejšího Československa a tak letošní motoristická sezóna určila již podvacáté nové mistry České republiky v motoristickém sportu v novodobé historii českého státu. A protože ne vše je dnes na spásném internetu nebo dokonce chybí v archivech, připomeneme si v našem Veteránu jejich jména.

(pokračování)

Enduro

125 cm3

1993 Lubomír Vojkůvka, TM
1994 Lubomír Vojkůvka, TM
1995 Radek Matoška, Husqvarna
1996 Zdeněk Gottvald, Suzuki
1997 Radek Matoška, Suzuki
1998 Roman Michalík, TM
1999 Roman Michalík, TM
2000 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2001 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2002 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2003 Víťa Kuklík, KTM
2004 Martin Gottvald, Husqvarna

nad 125 cm3

1993 Dušan Kotrla, Kawasaki

nad 175 cm3

1997 František Hrobský, Suzuki
1998 Lubomír Vojkůvka, TM
1999 Milan Baroš, TM
2000 Milan Baroš, TM
2001 Bohumil Poslední, Husqvarna
2002 Martin Macek, Yamaha
2003 Martin Malát, KTM

250 cm3

1994 Dušan Kotrla, Kawasaki
1995 František Hrobský, Suzuki
1996 František Hrobský, Suzuki

nad 250 cm3

1994 Libor Podmol, KTM
1995 Libor Podmol, KTM
1996 Karel Scheder, Husqvarna

250 cm3 4T

2001 Marek Nešpor, Yamaha
2002 Pavel Melichar, KTM
2003 Martin Gottvald, Husqvarna
2004 Víťa Kuklík, KTM

400 cm3 4T

1996 Otakar Kotrba, Husqvarna
1997 Karel Scheder, Husaberg
1998 Martin Macek, Yamaha
1999 Martin Macek, Yamah
2000 Martin Macek, Yamah
2001 Martin Macek, Yamah
2002 Luboš Klimeš, Yamaha
2003 Martin Macek, Yamaha
2004 Zdeněk Gottvald, Husqvarna

nad 500 cm3 4T

1996 Jaroslav Katriňák (SK), KTM
1997 Bohumil Poslední, KTM
1998 Martin Kremel, Husqvarna
1999 Bohumil Poslední, KTM
2000 Richard Číla, Husqvarna
2001 Richard Číla, Husqvarna
2002 Milan Baroš, KTM
2003 Jaroslav Katriňák (SK), VOR
2004 Bohumil Poslední, KTM

4T

1993 Jaroslav Katriňák (SK), Husaberg
1994 Jaroslav Katriňák (SK), Husqvarna
1995 Martin Macek, Husqvarna

E1

2005 Martin Gottvald, Husqvarna
2006 Martin Kuklík, KTM
2007 Martin Kuklík, KTM
2008 David Čadek, KTM

2009 David Čadek, KTM
2010 Jakub Horák, KTM
2011 Milan Engel, KTM
2012 Víťa Kuklík, KTM

E2
2005 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2006 Radek Toman, KTM
2007 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2008 Martin Kuklík, KTM
2009 Michal Rudolf, Husaberg
2010 Víťa Kuklík, Husaberg
2011 Radek Toman, KTM
2012 Michal Kadleček, Husaberg

E3
2005 Víťa Kuklík, KTM
2006 Víťa Kuklík, KTM
2007 Víťa Kuklík, KTM
2008 Radek Toman, KTM
2009 Víťa Kuklík, Husaberg
2010 David Čadek, KTM
2011 Radek Pilař, Husaberg
2012 Radek Toman, Husaberg

absolutní pořadí
1994 Lubomír Vojkůvka, TM
1995 František Hrobdký, Suzuki
1996 Jaroslav Katriňák (SK), KTM
1997 Bohumil Poslední, KTM
1998 Roman Michalík, TM
1999 Roman Michalík, TM
2000 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2001 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2002 Milan Bartoš, KTM
2003 Bohumil Poslední, KTM
2004 Víťa Kuklík, KTM
2005 Víťa Kuklík, KTM
2006 Víťa Kuklík, KTM
2007 Víťa Kuklík, KTM
2008 David Čadek, KTM
2009 David Čadek, KTM
2010 David Čadek, KTM
2011 David Čadek, KTM
2012 Michal Kadleček, Husaberg

Junioři
1996 Karel Scheder, KTM
1997 Jan Sivák, KTM
1998 Martin Malát, KTM
1999 Martin Malát, KTM
2000 Milan Baroš, TM
2001 Milan Baroš, TM
2002 Milan Baroš, TM
2003 Víťa Kuklík, KTM
2004 Víťa Kuklík, KTM
2005 Víťa Kuklík, KTM
2006 Víťa Kuklík, KTM
2007 Martin Kuklík, KTM
2008 Jakub Horák, KTM
2009 Milan Engel, KTM
2010 Jakub Horák, KTM
2011 Milan Engel, KTM
2012 Patrik Markvart, KTM

Družstva
1994 Army + MEFO
1995 Suzuki-Contest
1996 Suzuki-Contest
1997 JAMI-PEI team
1998 Valašský enduro team
1999 Cagiva Praha
2000 KBS ÚAMK Team Unhošť
2001 Cagiva Praha
2002 KTM CZ „A“
2003 Cagiva Praha
2004 KBS ÚAMK Team Unhošť I.
2005 KTM CZ
2006 KTM CZ
2007 SK Městská policie Praha
2011 KBS Unhošť
2012 KRTZ IV.

Cross Country

125 cm3
1998 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2001 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2002 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2003 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2004 Martin Gottvald, Husqvarna

nad 175 cm3
1998 Bohumil Poslední, KTM
2001 Milan Baroš, Husqvarna
2002 Martin Macek, Yamaha
2003 Michal Rudolf, KTM
2004 Robert Šíp, KTM

4T 250 cm3
2001 Víťa Kuklík, KTM
2002 Pavel Melichar, KTM

4T 400 cm3
1998 Karel Scheder, Husaberg
2001 Martin Macek, Yamaha
2002 Luboš Klimeš, Yamaha
2003 Martin Macek, Yamaha
2004 Zdeněk Gottvald, Husqvarna

4T nad 500 cm3
1998 Bořivoj Klečka, KTM
2001 Richard Číla, Husqvarna
2002 Milan Baroš, KTM
2003 Milan Baroš, KTM
2004 Luboš Klimeš, Yamaha

2T
1999 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2000 Zdeněk Gottvald, Husqvarna

4T
1999 Martin Macek, KTM
2000 Martin Gottvald, Husqvarna

E1
2005 Martin Gottvald, Husqvarna
2006 Martin Gottvald, Husqvarna
2007 Marek Nešpor/Tomáš Dokoupil, KTM
2008 Milan Engel, KTM
2009 Jan Unger, Yamaha
2010 Matěj Macháček, KTM
2011 Milan Engl, KTM
2012 Vít Kuklík, KTM

E2
2005 Radek Toman, KTM
2006 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2007 David Pabiška/ Radek Pabiška, KTM
2008 Martin Volný, KTM
2009 Michal Rudolf, Husaberg
2010 Martin Kuklík, Husaberg
2011 Radek Toman, KTM
2012 Milan Engl, KTM

E3
2005 Robert Šíp, KTM
2006 Karel Scheder, Husaberg
2007 Michal Rudolf/ Robert Šíp, KTM
2008 Zdeněk Šourek, TM
2009 Robert Šíp, Gas Gas
2010 Víťa Kuklík, Husaberg
2011 Víťa Kuklík, Husaberg
2012 Radek Toman, Husaberg

absolutní
1998 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
1999 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2000 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2001 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2002 Milan Baroš, KTM
2003 Milan Baroš, KTM
2004 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2005 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2006 Zdeněk Gottvald, Husqvarna
2007 Michal Rudolf/ Robert Šíp, KTM
2008 Martin Engl, KTM
2009 Michal Rudolf, Husaberg
2010 Víťa Kuklík, Husaberg
2011 Patrik Liška, Husaberg
2012 Radek Toman, Husaberg

junioři
1999 Milan Baroš, TM
2000 Milan Baroš, TM
2001 Milan Baroš, TM
2002 Milan Baroš, KTM
2003 Milan Baroš, KTM
2004 Robert Šíp, KTM
2005 Robert Šíp, KTM
2006 Tomáš Císař, KTM
2007 Tomáš Loukota/ Lukáš Sedláček, KTM
2008 ---
2009 Milan Engl, KTM
2010 Milan Engl, KTM
2011 Patrik Liška, Husaberg
2012 Milan Engl, KTM

Trial

jednotlivci
1993 Miroslav Lisý, Gas-Gas
1994 Miroslav Lisý, Gas-Gas
1995 Miroslav Lisý, Gas-Gas
1996 Pavel Balaš, Gas-Gas
1997 Pavel Balaš, Gas-Gas
1998 Pavel Balaš, Gas-Gas

1999 Pavel Balaš, Gas-Gas
2000 Martin Křoustek, Beta
2001 Pavel Balaš, Gas-Gas
2002 Pavel Balaš, Gas-Gas
2003 Martin Křoustek, Beta
2004 Martin Křoustek, Beta
2005 Martin Křoustek, Beta
2006 Martin Křoustek, Beta
2007 Martin Křoustek, Beta
2008 Martin Křoustek, Beta
2009 Martin Křoustek, Beta
2010 Martin Křoustek, Beta
2011 Martin Křoustek, Beta
2012 Martin Křoustek, Beta

junior

1995 Pavel Balaš, Gas-Gas
1996 Martin Křoustek, Beta
1997 Martin Křoustek, Beta
1998 Martin Křoustek, Beta
1999 Martin Křoustek, Beta
2000 Jiří Svoboda, Montesa
2001 Jiří Svoboda, Montesa
2002 Lukáš Petráček, Montesa
2003 ---
2004 ---
2005 Lukáš Petráček, Montesa
2006 Lukáš Petráček, Montesa
2007 Lukáš Petráček, Montesa
2008 Lukáš Petráček, Montesa
2009 Jiří Fikejz, Sherco
2010 Jiří Fikejz, Sherco
2011 Martin Matějíček, Gas-Gas
2012 Marek Wunsch, Gas Gas

senior

2004 Jiří Kněžourek, Gas-Gas
2005 Jaroslav Šrédl, Montesa
2006 Jaroslav Šrédl, Montesa
2007 Roman Schmid, Gas-Gas
2007 Roman Schmid, Gas-Gas
2009 Roman Schmid, Gas-Gas
2010 Pavel Kohout, Gas-Gas
2011 Pavel Kohout, Gas-Gas
2012 Pavel Kohout, Gas Gas

halový

1996 Miroslav Lisý, Fantic
1997 Pavel Balaš, Gas-Gas
1998 Pavel Balaš, Gas-Gas
1999 Pavel Balaš, Gas-Gas
2000 Pavel Balaš, Gas-Gas
2001 Pavel Balaš, Gas-Gas
2002 Jiří Svoboda, Montesa
2003 Pavel Balaš, Gas-Gas
2004 Pavel Balaš, Gas-Gas
2005 Pavel Balaš, Gas-Gas
2006 Jiří Svoboda, Beta
2007 Martin Křoustek, Beta
2008 Jiří Svoboda, Beta
2009 Jiří Svoboda, Beta
2010 Martin Křoustek, Beta

družstva

1996 David Kadlec, Gas-Gas, Robert Mikunda, Fantic, Milan Vepřek, Beta, Dalibor Šulc, Beta
1997 Pavel Balaš, Gas-Gas, Martin Čihák, Beta, Přemysl Vlček, Beta, Petr Hůla, Fantic
1998 Pavel Balaš, Gas-Gas, David Kadlec, Gas-Gas, Miroslav Švanda, Gas-Gas, Milan Vepřek, Beta
1999 Pavel Balaš, Gas-Gas, Petr Mašek, Montesa, David Kadlec, Gas-Gas
2000 Pavel Balaš, Gas-Gas, Martin Křoustek, Beta, Martin Krejsa, Gas-Gas
2001 Pavel Balaš, Gas-Gas, Martin Křoustek, Beta, Roman Krober, Gas-Gas
2002 Martin Křoustek, Beta, Jiří Svoboda, Montesa, Pavel Kohout, Montesa
2003 Pavel Balaš, Gas-Gas, Jiří Svoboda, Montesa, Pavel Kohout, Montesa
2004 Pavel Balaš, Gas-Gas, Pavel Kohout, Montesa, Martin Čihák, Montesa
2005 ---
2006 Pavel Balaš, Gas-Gas, Pavel Kohout, Montesa, Jiří Kněžourek, Gas-Gas
2007 Petr Mašek, Montesa, David Kadlec, Sherco, Dalibor Šulc, Montesa
2008 ---
2009 ---
2010 Jiří Svoboda, Beta, Jiří Šmíd, Montesa, Miloš Pospíšil, Montesa
2011 Jiří Svoboda, Beta, Jiří Šmíd, Montesa, Miloš Pospíšil, Montesa

(pokračování) (JW)

Memoriál bratří Juhanových

Poklona legendám našeho závodění

Mariánskolázeňská plochá dráha má letitou tradici. Slavnou a bohatou. I když je tato kapitola převážně minulostí, zůstává burácení plochodrážních motorů na tamní dlouhé dráze stále velice přitažlivé. Alespoň pro dříve narozené.

Potvrdilo se to i v závěru loňského dubna 2012, kdy se konal na tamní dráze mezinárodní závod veteránů o Zlatou křišťálovou přilbu. Bylo to už po dvanácté, co z iniciativy našeho dlouholetého člena Jiřího Šmídy z Pardubic, viděla na mariánskolázeňské dráze více než půltisícovka diváků velice hezký plochodrážní podnik s mezinárodní účastí. Také díky tamnímu AČR a jejímu předsedovi Miroslavu Musilovi. Už podruhé byla vítězná trofej nazvána vedle Františka Juhana i jménem jeho bratra Jaroslava. Memoriál, který má mezi vítězi jezdce z V. Británie, Rakouska i Německa měl tentokrát na startu 40 jezdců, mezi nimi nejstaršího 71letého Sigmunda Finnestada z Norska. Dařilo se především zahraničním závodníkům. Ve finálové jízdě dvouventilových strojů se na stupních vítězů sešli němečtí závodníci, vítězný Josef Goldbrunner, druhý Franz Greisel, vítěz Zlaté křišťálové přilby z roku 2009 a třetí Jürgen Jucknies. Všichni jeli na našich jawách 500, takže alespoň symbolicky se prosadily i naše barvy. Goldbrunner tak získal krásnou přilbu. V kategorii 4 ventilových strojů byl nejrychlejší Brit Bob Dolman.

Cena pro vítěze – Zlatá křišťálová přilba

Nor Finnestad (vlevo), vítěz Goldbrunner a iniciátor závodu Jiří Šmída

Šťastný vítěz Goldgrunner s přilbou a druhý v cíli Greisel

Pamětní medaile vydaná k 80. výročí plochodrážního Memoriálu J.K. Lobkowicze

Náš člen Jiří Šmída z Pardubic patří k velice agilním a zapáleným plochodrážním nadšencům. Stojí za založením Memoriálu Franty Juhana a později Memoriálu bratří Juhanových, ale také vzpomínkových akcí na Jiřího Lobkowicze či pardubického Františka Hladěnu. Šmída se z vlastních prostředků podílí i na cenách a medailích závodníkům veteránům. Dnes ho zná řada vítězů Zlaté křišťálové přilby pořádané na plochodrážním stadionu v Mariánských Lázních. Němci Ernst, Greisel, Vrábel, Angličané Smith, Jones nebo Tester, Američan Cohstock. Škoda jen, že krom Jaroslava Ptáka, není tento seznam bohatší o české závodníky. Šmídovo nadšení by si to zasloužilo.

. (JŠ + JW)

To byli…

Jan Lahner

Začátkem letošního roku zasáhly životní odchody i redakční radu našeho zpravodaje Veterán. 20. ledna 2013 odešel z našich řad přerovský publicista a historik Jan Lahner (nar. 1. srpna 1942). Jeho jméno se dostalo do povědomí především rozsáhlými publikacemi „Česká silnice 1945 – 1954“, kterou vydalo brněnské nakladatelství K. Kupky Motor Journal, „Motocykly z Divišova“ a především „Šest dní, které otřásají motocyklovým světem“, vydané vydavatelem Antonínem Matějkou, které byly představena před nedávnem díky společnosti Auto Jarov v Praze. Při křtu knihy tam za mimořádný dokument přišla poděkovat Janu Lahnerovi celá řada legend našeho soutěžáckého sportu. Pamětník závodů v blízkém okolí svého bydliště, tzn. Svatokopeckého okruhu u Olomouce, Hanáckého okruhu v Prostějově či dalších známých podniků na Moravě nebo samotném Přerově, jistě netušil, že nás třetí lednový víkend tak moc zarmoutí. Krátce po sedmdesátce se pero tohoto skromného a tichého člověka odmlčelo navždy.
Jene, díky moc za všechno. (JW)

Antonín Krčmář

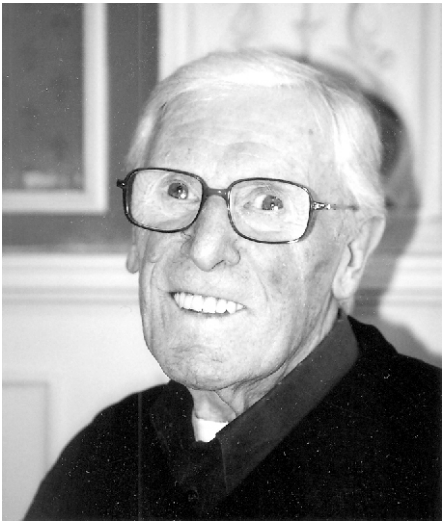
První den nového roku 2013 nás opustil jeden z posledních pamětníků zlatého věku československého motorismu a v poslední době náš nejstarší člen, Antonín Krčmář.

Věrný svému celoživotnímu zájmu byl úvalský rodák (nar. 11. srpna 1909), žijící od roku 1922 v Praze, nejspokojenější v kruhu svých motoristických přátel, o čemž svědčí i jeho poslední účast na naší podzimní členské schůzi v roce 2012.

Jako mladý jinoch jezdil s nákladním autem ve firmě Karla Dohnala. Tam začalo i jejich přátelství na celý život. Nejprve měli oba blízko k motocyklům, Dohnal měl matchlesse, Krčmář harleye davidsona. Pak si Dohnal pořídil BMW a Krčmář naopak pro změnu matchlesse. A tak se absolvent dvouleté obchodní školy a pozdější likvidátor u pražské lihovarnické firmy Pospíšil Krčmář, postupně seznámil se závodníky Formánkem, bratry Pohlovými či Jiřím Lobkowiczem. Později poznal i Elišku Junkovou.

Rok prodával i motocykly u smíchovského pana Vaňka, aby v roce 1938 nastoupil u čokoládovny Orion. Tam také po únoru 1948 zažil kontrolu StB a hrozily mu až tři roky vězení. Byl však velice schopným a poctivým obchodníkem a v jeho účetnictví nebylo shledáno chyb, to ho zachránilo.

Přátelství s plejádou našich závodníků ho přivedlo ještě před válkou i do řad Svazu závodníků, kde krátký čas působil jako jednatel výboru. Ale ctil regule a jako nezávodník se funkce vzdal. I to dokládá jeho vztah ke svědomí a poctivosti…



Ve vzpomínkách se vracel i ke smutným okamžikům, které prožil. Těmi byly tragická úmrtí Čeňka Junka a Jiřího Lobkowicze, naopak co posilovala setkání s kamarády v kavárně Slavia i dlouholeté pevné přátelství s Karlem Dohnalem. Nakonec ale všechny své souputníky přežil a snad o to víc neskrýval radost z účasti na setkáních SZV AČR. Vždyť byl i u toho, když se vracela budova Autoklubu zpět do rukou naší nejprestižnější autority.

Ve věku úctyhodných nedožitých 104 narozenin se život Antonína Krčmáře naplnil. V té chvíli odešla generace elegance. Mužů vždy elegantně oblečených, elegantního chování i vládnoucích elegantní mateřštinou. Generace dnes už opravdu vzácných mužů. (JW)

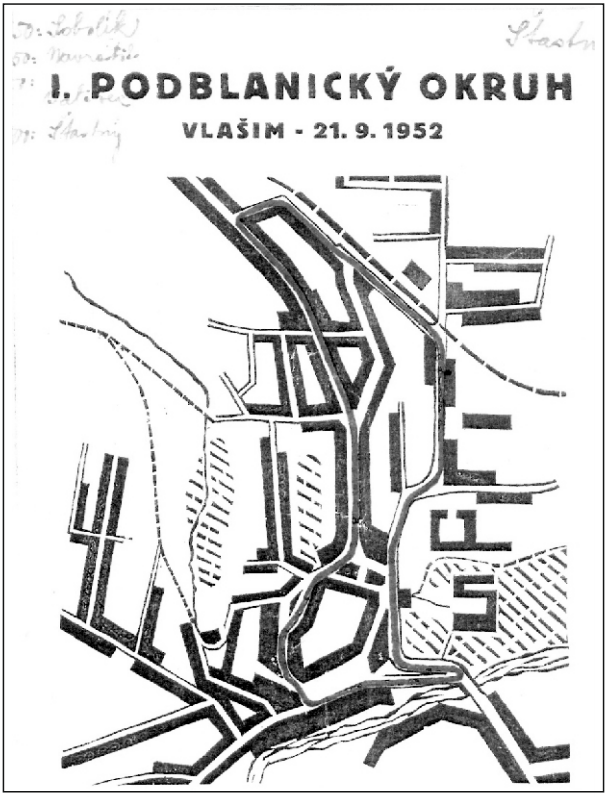
Jan Novotný

Život si na výročí nehraje. Ani na ta smutná. Motocyklový závodník Jan Novotný by si v květnu letošního roku připomněl 60. výročí tragického skonu svého otce na Lochotínském okruhu. Vzpomínka ovšem zůstane nenaplněna. Řízením osudu se jí syn slavného otce nezúčastní. Opustil tento svět poslední den roku, 31. prosince 2012.
Bylo mu 12 let (nar. 12. března 1941), když jeho táta, v té chvíli tovární jezdec pražské Jawy, odjel poslední závod svého života. Navzdory rodinnému osudu se mladý Jan motocyklům nevyhýbal, navíc závodním. Do povědomí veřejnosti, která ještě nezapomněla na jméno jeho otce, se zapsal v sezóně 1962 do klasifikace mistrovství Československa. Na začátku června dojel na stopětasedmdesátce ČZ třetí ve Kdyni . Bylo mu jedenadvacet let. O dva roky později už startoval s jawou 250, porážel řadu známých jmen, Oldřicha Kábu, Františka Helikara a další a dokončil všech 5 závodů MR. V závěrečném závodě v Olomouci stál znovu na třetím stupínku stupňů vítězů a jeho kariéra nabírala strmý vzestup. V roce 1965 zvítězil ve Kdyni a Hořicích a na konci sezóny se už těšil z prvního titulu mistra Československa. Byla to nejlepší Novotného léta.
V letech 1966 a 1967 získal po sobě i dva tituly vicemistra republiky a jeho jedinými přemožiteli se stali mistři republiky Miroslav Špak a resp. Bohumil Staša.
Následně se jeho jméno z nejrůznějších důvodů na čas odmlčelo, na začátku sedmdesátých let byl rychlý, odvážný a dlouhovlasý závodník opět mezi našimi nejlepšími. V další úspěšné sezóně 1974 získal tři stříbrné věnce a opět byl druhý v mistrovství republiky. Tentokrát za Peterem Balážem ve třistapadesátkách. Ve svém druhém poločase střídal obě nejsilnější třídy, dvěstěpadesátky a třistapadesátky. Vždy věrný značce Jawa se ale továrním jezdcem nikdy nestal a spokojil se jen s tovární podporou.
Jan v poslední době dlouho bojoval nerovný boj s těžkou nemocí. Boj, který zpravidla vyhrávají zázraky, a protože se zázraky nedějí, jsou napsány i tyto řádky… (JW)

Vladimír Samšeňák

Rodák ze slovenského Vyšného Kubína (nar. 11. února 1937) často oslovovaný Vladko, byl celoživotním Východočechem. Nejprve žil dlouhá léta v Hradci Králové, v závěru svého života v Náchodě.
Se závoděním začal povoláním řidič automobilu už jako šestnáctiletý v roce 1953, tedy letos právě před šedesáti lety. Absolvoval desítky regionálních i větších závodů, ale až nepoměrně později, ve svých osmatřiceti letech, se dostal v roce 1975 do silničního motocyklového mistrovství Československa stopětadvacítek. Bohatost jeho závodění dokladovaly starty na strojích mnoha motocyklových značek – Manet 100, ČZ 125,175, Jawa 250, 350, Walter 350, Velocette 350, VAB 125, Yamaha 125 a Morbidelli 125, ale rovněž desítky zlomenin rukou, nohou, páteře, lebky, lícní kosti, nosu, 72 stehů v obličeji nebo bezpočet zhmožděnin. Co víc dát oblíbené silnici, když je člověk navíc řádně zaměstnán a má rodinu, i dvakrát. To všechno Vladimíra charakterizovalo, všechno stačil zvládnout i když to někdy bolelo fyzicky i psychicky.
Za řadou více než pětiset startů zůstala spíše skromnost. Stříbrný věnec ze závodu stopětasedmdesátek ve Skutči v roce 1964 či zelený vavřínový věnec za třetí místo v Jaroměři ve stejném roce. Ani působení v mistrovství republiky nepřineslo zásadní výsledkový průlom, ale po tři roky za sebou byl Samšeňák součástí druhé republikové desítky. Bylo to také v závodě mistrovství republiky v Jindřichově Hradci, kde ho další těžká havárie na morbidelce v roce 1977 definitivně zařadila mezi kolegy, kteří se závoděním skončili.
Vladimír Samšeňák zemřel náhle 17. ledna 2013 v Náchodě. (JW)

Tratě pod koly našich jezdců



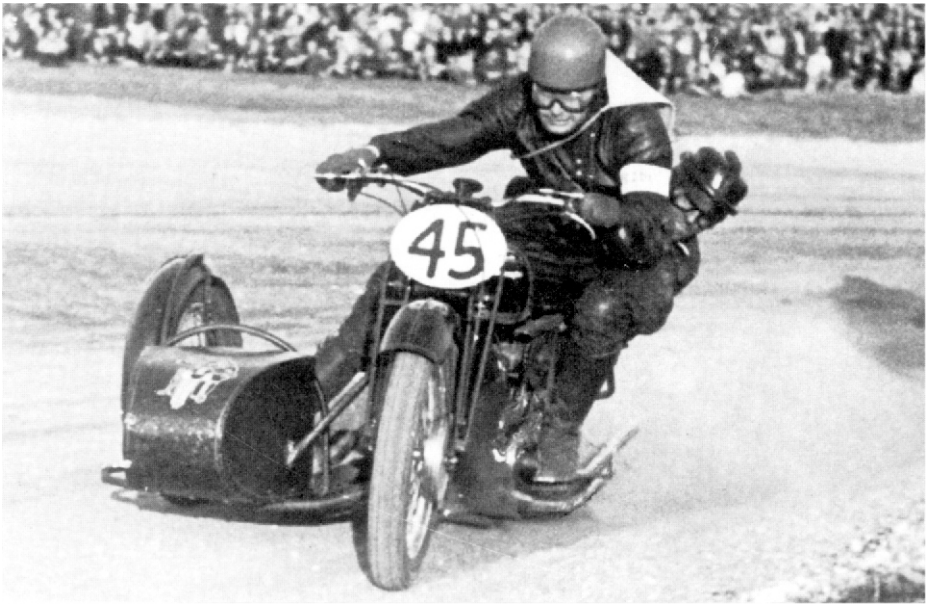
Podblanický okruh

Podblanický okruh pořádaný v ulicích středočeské Vlašimi patří dnes k těm skoro zapomenutým. Jeho první ročník uspořádali tamní pořadatelé sdružení v tehdejším Dobrovolném svazu lidového motorismu Vlašim 21. září 1952, tedy nedávno před šedesáti lety. Na nejvyšší stupeň vítězů tehdy vystoupili František Sobolík z Protivína ve třídě 150 cm^3
Josef Navrátil z Prahy na jawě 250, Ladislav Batovec na walteru 350 a také tehdy vojín Fr. Šťastný na blesku ve třídě pětistovek.

Na startu se vedle závodníků krajské provenience objevila i řada renomovaných borců – Emanuel Marha, František Rón, Jan Horák, František Chaloupka, Oldřich Kába, Miroslav Berkman či Jiří a Jaroslav Simandlové na strojích ESO 500.
Druhý ročník závodu se konal pod památným vrchem Blaník v roce 1953. Podoba vlašimského městského okruhu už vzala za své, stala se minulostí. Především stavebními úpravami a modernizací tamních komunikací, včetně kruhových objezdů. (JW)

Z alba dědy motoristy

Žulová dlažba, startovní postavení v čarách na vozovce a bezprostřední kontakt davu fanoušků se startujícími. Za volantem vozu MG legendární Jiří Pohl před startem jednoho z takových závodů



Prvním poválečným podnikem na Strahově byla zářijová plochá dráha. Vítěze kategorie sajdkárů Jana Kallika nám přibližuje snímek z archivu Jaroslava Lohnického

Vratislav Hromádko

Klasické české čtyřtaktní silniční závodní motocykly ČZ a Jawa

e-mail: vratihrom@volny.cz