

ČÍSLO 114

ZIMA 2016

# VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR



Foto na titulní straně:

Zdeněk Pohl se spolujezdcem Jájou Hausmanem jeli před osmdesáti lety, v roce 1936, slavnou soutěž Rallye Monte Carlo s vozem Škoda Popular S

# VETERÁN

Číslo 114, zima 2016, ročník XXXV.  
Zpravodaj Svazu závodníků veteránů při Autoklubu České republiky.  
Vychází pravidelně, čtyřikrát ročně.  
Vydává Svaz závodníků veteránů.

Redakční rada:

Zbyněk Hozák, Ing. Jiří Wohlmuth.  
Redakce si vyhrazuje právo krátit dlouhé příspěvky. Za obsahovou správnost článků nesou odpovědnost jejich autoři.

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

ISSN 1804-5103

Tiskne: Tiskárna EDIT, 252 19 Rudná

Číslo 114 bylo předáno do tiskárny 3. 2. 2016.

## OBSAH:

<b>SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE</b> .....	1
<b>VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR</b> .....	1
<b>ZPRÁVA Z PODZIMNÍ ČLENSKÉ SCHŮZE</b> .....	2
<b>SRDEČNÉ PŘÁNÍ NAŠIM JUBILANTŮM</b> .....	4
<b>V PLNÉ SÍLE STÁLE VE SLUŽBÁCH MOTORISMU</b> .....	5
<b>MIMOŘÁDNÁ OSOBNOST ČESKÉHO MOTOKROSU</b> .....	6
<b>PAMĚTNÍK LEGENDÁRNÍ FORMULE 3</b> ...	8
<b>STRAŠNICKÝ PŘÍBĚH I S JAPONSKÝM NÁDECHEM SLAVNÝCH</b> .....	10
<b>PAVEL SIBERA - ČESKÝ KRÁL NA SLAVNÉ RMC</b> .....	14
<b>ČESKOBUDĚJOVICKÝ POHLED DO HISTORIE</b> .....	18
<b>POHL S HAUSMANEM ZAŘÍDILI PREMIÉRU V RMC</b> .....	21
<b>VE ZNAMENÍ JMÉNA FORMÁNEK</b> ....	24
<b>IRMA FORMÁNKOVÁ</b> .....	25
<b>POMNÍK JANA JANOUŠE</b> .....	26
<b>ZÁVODNÍK, PODNIKATEL, UČITEL. LEGENDA, KTERÁ PŘETRVÁVÁ</b> .....	27
<b>TO BYLI...</b> .....	29
<b>TRATĚ POD KOLY NAŠICH JEZDCŮ</b> ...	32
<b>Z ALBA DĚDY MOTORISTY</b> .....	33

# 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 uvedené 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 salóncu 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 zaslání čtyř čísel Veterána ročně. Bankovní spojení: Česká spořitelna, pobočka Praha 2, Jugoslávská 19, číslo účtu 0011298359/0800.



## Vážení členové Svazu závodníků veteránů AČR

*Dlouhé týdny posledního podzimu jsem po neopatrné jízdě na kole, trávil na lůžku.*

*Léčil jsem si hlavu, asi 12 zlomenin a tvrdě opakoval rodnou češtinu, pravopis. V tom zavolał telefon. Byl to Oleg Ruboš. Vyslechl moje trápení a jeho slova byla tím, že se opět pouštím do psaní.*

*Pomáhali mě i členové výboru, Petr Válek, Míla Verner a další i Miroslav Flegr, Libor Kamenický, Jan Králík nebo Ludvík Houžvic, kteří byli velkými pomocníky. Hlavně psychickými. Všem velice děkuji.*

*Už byla několik týdnů tady zima a tak se pomalu začal rodit nový zpravodaj Veterán. Nechce se mi věřit, ale už zahajuje neuvěřitelný pětatřicátý ročník pro všechny naše členy. Nové číslo vyjde ještě před novou sezónou a pak už to začne. Uslyšíme opět závodní motory, sejdou se známé tváře, ožijí naše důvěrně známé okruhy. Řada*

*našich členů se vydá opět v duchu tradic do minulosti i do přítomnosti. Na stránkách Veterána si připomeneme naše historické mezníky, místa konání i životy závodníků, budou i další zajímavosti.*

*A tak čísla a stránky jubilejního ročníku, pětatřicátého, by měly být tradiční pro všechny členy SZV AČR.*

*Příjemný rok a hezké čtení dalšího ročníku Veterána  
přeje*

Jiří Wohlmuth

## Listopadové setkání v budově Autoklubu Zpráva z podzimní členské schůze

Poslední setkání členů Svazu závodníků veteránů AČR proběhlo tradičně v sále budovy Autoklubu v Opletalově ulici 7. listopadu. Pro archivní dokumentaci tradičně referujeme.

Znovu se před zahájením hlavního programu promítalo. Stříbrné plátno nabídlo barevné vzpomínání na několik ročníků silniční Velké ceny Československa z počátků šedesátých let. A byla to hezká nostalgie.

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

Stanislav VALÁŠEK	nar. 1931
František HEJNAL	nar. 1941
Helena HUCLOVÁ	nar. 1938
Chrudoš SCHMIED	nar. 1928
Zdeněk ŽIDLÍK	nar. 1938
Karel MAŘÍK	nar. 1940



*Místopředseda M. Verner blahopřeje Vladimíru Kazdovi*

Dále Petr Válek zmínil vydávání zpravodaje Veterán, který je považován za pojítka mezi našimi členy. Poděkoval redakční radě, Ing. Wohlmuthovi poděkoval za výbornou kvalitu článků. Současně poděkoval i všem sponzorům, kteří na jeho vydávání přispívají inzercí. Předseda SZV AČR poděkoval všem, kteří se organizačně podílí na zajištění a průběhu silničních motocyklových závodů třídy Klasik, které výbor SZV AČR pravidelně obesílá poháry vítězům. Jsou to závody v Starém Městě u Uherského Hradiště, Hořicích, Nepomuku, Radvancích, Jičíně a Branné.

Předseda SZV Petr Válek dále informoval, že v nově založeném parku Fr. Šťastného v Kochánkách n. Jiz. proběhlo první sázení mladých stromků, které organizoval místopředseda Míla Verner.

Mezi naši letošní významnou akci a na tu jsme patřičně hrdí, bylo odhalení pamětní desky k příležitosti nedožitých 85. narozenin úspěšného silničního jezdce Gustava Havla. Deska je umístěna v místech jeho smrtelné



*Pardubický nestor ploché dráhy 80letý Jiří Šmída*

nehody na motocyklu v 1967 v Praze Vršovcích. Desku odhaloval syn Gustava Havla a prezident Autoklubu Roman Ječmínek, konstatoval Petr Válek a zároveň poděkoval vedení Autoklubu za plnou podporu k uskutečnění této akce, která byla hojně navštívena našimi členy.

V další části programu byli oceněni tito členové – jubilanti:

Vladimír Štěpán, Vladimír Kazda (90), Václav Kvíz, Milos Prudík, Jaromír Černý, Jiří Šmída, Leon Seifert, dr. Hubert Procházka (85), Zdeněk Buchar, Roman Irmiš, Ing. Milan Jozíf,

Josef Verner, Milan Fiala, Jindřich Kottek, Milan Chalupník (80).

Přítomno bylo 235 členů.

Dle pravidel proběhla volba členů výboru SZV AČR. Zvoleni byli:

Petr Válek předseda, Miroslav Verner místopředseda, Eva Buriánková, Jaroslav Tupý, Ing. Pavel Tůma, Jiří Podskalský, Jaroslava Šebková, členové revizní komise - Mgr. Eva Trnkewitzová, Vladimír Kazda, redakční rada Jiří Wohlmut, Zbyněk Hozák.

V roce 2016 se sejdeme 19. března a 5. listopadu.



*Nositelé pohárů a ocenění*



*Dobrá nálada. Místopředseda SZV Verner, prezident AČR dr. Ječmínek a bývalý automobilový závodník Miroslav Adámek*

## **POZOR!!! SEJDEME SE 19. BŘEZNA**

členská schůze

Svazu závodníků veteránů Autoklubu ČR

se uskuteční v sobotu 19. března 2016 od 8 do 12 hod.

ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.



*Těšíme se na vaši hojnou účast.*

## Srdečné přání našim jubilantům

Některé z rubrik Veterána se postupem času staly neodmyslitelnou součástí obsahu zpravodaje. Jednou z nich je i připomínka jubileí našich členů, která na ně v daném roce čekají. Ať je oslaví v plné síle, v pevném zdraví, s přáním všeho nejlepšího a spokojenosti mezi svými nejbližšími.

### 90

Václav PARUS	18. 9.1926
Ing. Josef BROŽ	25.10.1926
Zdeněk FRIŠTENSKÝ	7.12.1926

### 80

Pavel BABKA	5. 1.1936
Ivan ZDENĚK	31. 1.1936
Jaroslav MLADÝ	15. 2.1936
Jaroslav ČERVENÝ	14. 3.1936
Libuše ŠULCOVÁ	7. 5.1936
Karel PILAŘ	29. 5.1936
Bedřich BENDÍK	6. 6.1936
Jiří BERGER	9. 6.1936
František KLIER	22. 6.1936
Václav MIČAN	16. 7.1936
Ivo KLÁN	21.7.1936
Ing. Vlastimil DVOŘÁČEK	7. 8.1936
Jiří BUŘIČ	15. 8.1936
Vladimír PTÁČEK	11. 9.1936
Karel KLEIN	16. 9.1936
Jaroslav POKORNÝ	26. 9.1936
Karel STEHLÍK	1. 11.1936
Bohumír MADĚJKA	8. 11.1936
Karel MOŠOVSKÝ	14.11.1936
Miroslav VAJNER	5.12.1936

### 70

Libuše VITVAROVÁ	5. 2.1946
František MRÁZEK	21. 2.1946
Jiří NOVÝ	25. 2.1946
Jan KVÍTKA	25. 2.1946

Ivan KORANDA	28. 4.1946
Luděk ŘEZNÍČEK	7. 3.1946
Antonín MANDÍK	9. 3.1946
Václav SUCHÝ	10. 4.1946
Vladimír BUBNÍK	3. 5.1946
Svatopluk SKÁLA	14. 5.1946
Václav LOUDA	24. 5.1946
Karel KUBIŠKA	3. 6.1946
Libor KADĚRKA	23. 6.1946
Ladislav ŠUP	26. 6.1946
Dáša SEMOTÁMOVÁ	29. 6.1946
Jan HONCU	21. 7.1946
Milena SIMONIDESOVÁ	3. 8.1946
Jan SPOUSTA	14. 9.1946
Václav PROCHÁZKA	29.10.1946
Jan CYTERÁK	31.10.1946
František ŠKARDA	22.11.1946
Alois SOCHOR	9.12.1946

### 60

Jiří KNĚŽOUREK	25. 1.1956
Miloš VELINSKÝ	16. 8.1956
Pavel JANDA	29.11.1956
Jiří NECHANICKÝ	3. 12.1956



## Vladimír Kazda 90

### V plné síle stále ve službách motorismu

**Dlouholetý člen naší kontrolní a revizní komise Vladimír Kazda se v závěru loňského roku dožil vzácného životního jubilea. Svých devadesátin.**

Dnes v Úvalech u Prahy žijící jubilant (nar. 27.12.1925), syn hodináře, nejprve vystudoval v roce 1945 Obchodní akademii ve středoevropském Kolíně, aby zůstal dosaženému vzdělání věrný prakticky po celý život. Ihned totiž nastoupil do velké obchodní společnosti s celostátní působností, která v tehdejší Československu zajišťovala import i export motoristických výrobků, opravárenství i další činnosti, včetně vazby na státní rozpočet a koordinace mezi podniky. Její název Mototechna, zůstává ještě dnes zřejmě našim členům v dobré paměti. Vladimír Kazda působil v Mototechně, ač celoživotní nestraník, ve vedoucí ekonomické funkci.

Po seznámení se s Jaroslavem Břízou nebo Františkem Pokorníkem, se podílel i na založení AMK Mototechna a pak, ač nikdy aktivně nezávodil, bylo logické, že se jeho aktivity postupně soustředily na nevčetně administrativní funkce,



propagaci i financování. Tak je jeho jméno spojeno s organizováním motokrosů v pražské Šárce, slavných Mezinárodních šestidenní, ale také populárního Tachlovického trojúhelníku a dalších akcí. Jeho svědomitou mnohaletou činností v našich řadách netřeba připomínat, známe ji z našich svazových schůzí a činnosti výboru. Vše nejlepší k devadesátinám přejí do Úval nejen členové výboru, ale také všichni členové našeho SZV AČR .

(JW)



*Vpravo dlouholetý člen revizní komise 90letý Vladimír Kazda*

## Náš jubilant Miloslav Souček

### Mimořádná osobnost českého motokrosu

**Už druhý den letošního nového roku si český motoristický sport připomněl vzácné životní jubileum. V západočeském Stříbře ho tam oslavila mimořádná osobnost našeho motokrosu, pětasmdesátiletý Miloslav Souček.**

Rodák ze Stříbra stále považuje svoje rodiště za jakousi kolébkku terénní závodů u nás. Onoho 20. června 1948 byl totiž poprvé pořádán „Terén sv. Petra“, který odstartoval československou historii toho velice zajímavého motoristického odvětví. „*V té době působil tehdy jako prodejce motocyklů ČZ ve Stříbře známý a vynikající soutěžní jezdec Franta Černý. Spolu s Vlastou Hlavatým, který byl vynikajícím soutěžákem se mi stali vzorem. Pomohli radou i předáváním zkušeností, pro začínající jezdce tolik potřebné. Tyto skutečnosti spolu s tím, že jsem se též vyučil automechanikem, ovlivnily prakticky celý můj další život.*“, vzpomínal Souček na svoje začátky. Na již zmíněném prvním závodě byl pouze v roli nadšeného diváka, vždyť mu bylo teprve sedmnáct. Dojmy a zážitky byly tak silné, že už druhého ročníku se zúčastnil s ČZ 125 a skočil na čtvrtém místě. Svého prvního vítězství na této trati dosáhl v roce 1950. Ještě dnes cítí veliké uspokojení a radost nad tím, že byl u samotného zatačku a pomáhal tak při rozvoji a popularizaci tohoto mladého motocyklového sportu. Vzpomíná, jak pilovali kanály, stáčeli hlavy válců, navázeli šikmá hrdla karburátorů, zesilovali prasklé rámy a stupačky a tak dále. „*Všechny tyto detaily jsou na dnešních motokrosových speciálech naprostou samozřejmostí. A nejen stroje dostaly úprav a zlepšení. Spolu s vyššími výkony motorů rostla*



*i rychlost, která vyžadovala stále zlepšování jízdního stylu a celého výkonu jezdců. Historie dala za pravdu našemu pojetí terénních závodů jak po jezdecké stránce, tak i po stránce konstrukce motocyklů.*“, vrátil svými slovy k začátkům českého motokrosu. V roce 1952 nastoupil vojenskou službu. Jako nadějný jezdec měl štěstí a dostal se do ATK Praha, později ÚDA a ještě později do Dukly Prahy. Ale ještě před tím stačil vystudovat průmyslovou školu automobilní v Mladé Boleslavi, kde získal potřebné odborné a technické znalosti v oboru. V Dukle pak pod vedením kapitána Mošny a za asistence tak zkušených jezdců Saši Klimta, Oldřicha Klauđingera, Jaroslava Jenčíka, Františka Helikara a dalších známých jezdců získal nejcennější zkušenosti. Záslouhou Jaroslava Pudila se též uplatil jako spolehlivý soutěžní jezdec. Na zlatou jel několik významných soutěží,



jako byla Velká jihočeská soutěž, Velká soutěž Jeseníky, Heizova soutěž atd. Miloslav Souček jel i čtyřikrát prestižní Šestidenní a všechny na zlatou. V roce 1953 byl v roce 1953 byl členem vítězného klubového týmu. V roce 1955 byl členem vítězného týmu o stříbrnou vázu. V roce 1956 a 1957 už byl členem trophy týmu a v německém Garmich – Partenkirchenu se zasloužil v roce 1956 o vítězství. V týmu byli ještě Vladimír Šedina, Saša Klimt, Jaroslav Pudil, Zdeněk Polánka a Bohuslav Roučka. Další Součkovou kapitolou bylo působení v divišovské značce ESO. V roce 1956 nastoupil u pana Jaroslava Simandla, jako tovární jezdec závodu ESO. O rok později se pak rozhodl definitivně skončit se soutěžemi a specializovat se pouze na motokros. Svůj první závod na ESU jel v roce 1956 na pražské Šarce a obsadil třetí místo za Čížkem a Klimtem na Jawách 500OHC. Druhým Součkovým závodem byl závod Čertova díra v Liticích u Plzně, kde poprvé s motocyklem ESO vyhrál. Jako třetí Součkův závod již byl mezinárodní a konal se v francouzském Niortu.



*Souček a ESO, to byly pojmy*

Poprvé se postavil na start s nejlepšími jezdci Evropy a s ním jel i Jarda Čížek. V závodech si vedl velice dobře, skončil osmý a porazil i Čížka, co víc získal hodně nových zkušeností ve stylu jízdy. Tyto zkušenosti od něho pak přebírali i ostatní naši přední jezdci, takže úroveň terénních závodů u nás rostla závod od závodu.

*„V květnu roku 1957 jsem jel spolu s Čížkem, Kmochem a Hameršmídem Velkou cenu Švýcarska v Ženevě. Pällitry se jely jako první rozjíždka Mistrovství světa a dvěstěpadesátky jely o Evropský pohár. Čížek a já jsme startovali v soutěžích EP. Zatímco Čížek vyhrál dvěstěpadesátky, já měl pád a nedojel jsem. Přesto jsem vyhrál jednu z rozjížděk, takže to byl první mezinárodní úspěch pro značku ESO.“* Přiblížil Souček svůj švýcarský závod.

Po tomto závodě bylo definitivně rozhodnuto vedením Jawy a Svazarmem, že se nadále budeme zúčastňovat pouze v soutěži o ME ve třídě 250 cm<sup>3</sup>. Toto rozhodnutí silně ovlivnilo a dá se říci i poškodilo prestiž mladého závodu ESO, který takto ztratil na několik let kontakt s vývojem motokrosového pětistovek. Dvestěpadesátka byla v té době teprve v plenkách takže jsme prorazili mezi světovou elitu až v roce 1959, hlavně v roce 1960. Ten rok se mi podařilo zvítězit v Šarce a v celkovém pořadí skončit na pěkném třetí místě za Angličany Bickersem a Smithem. V roce 1961 přesedlal Souček opět na stroj ESO 500, který se mezitím znatelně zdokonalil. Dorostli i mladí závodníci jako Hřebeček a Krajčovič. V této sestavě se zúčastnili jednotlivých závodů mistrovství světa. Přesto, že nejel všechny závody, výborně se celkově umístil. Svůj velký závod jel v tentokrát v Přerově, kde dojel druhý za mistrem světa Nilsonem a porazil Lundina,



Tibblina, kteří skončili až za ním, přitom patřili k absolutní světové špičce. Skromně říká: „ Byl jsem několikrát mistrem republiky v různých třídách, vždy však na strojích ESO. Celkem jsem vyhrál 146 závodů z toho dvě Velké ceny.“

Součkův poslední závod se jel v roce 1963 v německém Bielsteinu a závodník jel na pětistovce ESO. Jednu rozjíždku dojel na druhém místě a ve druhé se mu zlomila řídítka, takže téměř vyhraný závod nedokončil.

„ V době, kdy já jsem končil s aktivní závodní činností, došlo k velkému nástupu dvoutaktních motorů, později hlavně japonských strojů. Takže znamenalo závěr čtyřtaktních strojů i značky ESO.“ Vzpomíná Souček na úspěšnou kapitolu našeho motokrosu. Miloslav Souček i v pokročilém věku stále žije motorismem. Pravidelně navštěvuje jarní a podzimní setkávání

*Dvě Součkova vítězství v letech 1958 a 1960 viděli v pražské Šárce*

závodníků v pražské budově Autoklubu, byl i u oslav výročí Terénu sv. Petra v jeho rodném Stříbře, nechyběl ani při vysazování mladých stromů v nově založeném parku Fr. Šťastného v jeho rodných Kochánkách nad Jizerou. Jedné z našich nejvýraznějších motoristických osobnosti přeje hlavně hodně zdraví výbor SZV AČR.



*V dobové výstroji na MS motokrosu veteránů v Holicích v roce 2004*

## Karel Buchar – oslavil osmdesátiny

### Pamětník legendární formule 3

K loňským jubilatům se uprostřed léta zařadil pražský automobilový závodník Karel Buchar. Tehdy se mu blížila teprve třicítka, když se s partou kamarádů pustil do stavby závodního vozu formule 3. Jen tak, to byla atmosféra šedesátých let v Československu.

Nejprve hledali se Zdeňkem Křivohlavým a Jiřím Peštou prostory, kde by auta začali stavět. Volba padla na autoklub Taxi Praha a na garáže v pražské Londýnské ulici na Vlnohradech. Až když se dílny odpoledne uvolnily, mohli se naši nadšenci pustit do práce. Když v noci končili, museli formule opět vytlačit na dvůr. Tři vozy na roku 1965 byly hotové, Křivohlavý ale svůj stroj nakonec prodal brněnského závodníkovi Stanislavu Chmelíkovi.

Do dokončených podvozků si Buchar a Pešta dodali motory a karosérie, leč zcela odlišné. Buchar měl motor Wartburg a vyosenou převodovkou velice nízkou. Auto dostalo laminátovou karosérii. Bucharův vůz pravidelně startoval na Mistrovství republiky v letech 1966 - 1968 a jel i v Sokolově, Oseku, Jičíně, Štamberku a dalších.

Zdeňk Buchar si vůz nechal až do současnosti. V roce 2005 ho repasoval a navzdory svému věku se zúčastnil setkání historických vozů v Brně, Sosnové. Tam všude je středem zájmu a jeho stále živé automobilové srdíčko pevně tlučce. (JW)



*Loňský jubilat Zdeněk Buchar v plném tempu na okruhu v Oseku právě před 40 lety v roce 1966*

**Milan Chalupník**

## **Strašnický příběh i s japonským nádechem slavných**

**Jeden z našich předních motocyklových silničářů šedesátých let, Milan Chalupník, oslavil krátce před Vánocemi už úctyhodnou životní osmdesátku. V letech 1960 - 1972 jezdil závody mistrovství republiky na Jawách, vyhrál závod v Mladé Boleslavi (1964) a ve stejné sezóně byl celkově třetí ve dvěstěpadesátkách a třístapadesátkách.**

Jeho životní cesta motocyklovým světem začala v malebné Proseči u Skutče v podhůří Vysočiny (nar. 18. prosince 1935). Později ho dali do učení v Ostravě, ale pro neduživého hochu to bylo špatné. Motocyklový začátek Milana Chalupníka to ale neovlivnilo. Dnes i po těch létech na tu dobu vzpomíná: „*První závody jsem viděl jako patnáctiletý kluk v Litomyšli a už to bylo. Prvně jsem se na motocyklu svezl u nás v Proseči ještě v době učení, a byl to dvoupísták Manet mého staršího kamaráda Vaška Částky. Po vyučení jsem dostal umístěnku do Letu Kunovice, ale já chtěl do Jawy.*“

Jak se tam dostal? To před nedávnem přiblížil našemu erudovanému kolegovi Miloslavu Strakovi: „*Já sám ani nevím. Pamatuji se, že jsem chodil na brigády vykládat vagóny s rudou, abych si vydělal nějaké peníze, a pak jsem prostě sedl na vlak a jel do Prahy. Šel jsem na Ministerstvo práce, nebo co to bylo, kde se umísťovaly tzv. pracovní zálohy. Musela to být úžasná náhoda, protože po nějakých telefonech ministerské úřednice s továrnou jsem dostal příslib nástupu do Jawy v říjnu 1953. Tam jsem nastoupil a do vojny pracoval v nástrojárně. V té době v Jawě vznikala série deseti závodních půllitrů a nástrojárna*



*se na její přípravě měla podílet. Mistr pan Kozderka věděl o mé snaze stát se závodníkem, a tak mě na tu práci poslal. Byl jsem přidělen k velkému závodníku Láďovi Štajnerovi. Jawa měla v tzv. zámečku v Krči svazarmovskou dílnu, kde jsem se potkal s dalšími adepty závodění Oldou Hameršmídem, Igorem Tichým a Karlem Nehasilem. Tam byla možnost vypůjčit si motocykl a jezdit soutěže, což bylo nezbytné pro získání závodní licence. Takže já jsem začal závodit na motocyklu už před vojnou. Dokonce jsem s tím pérákem na*



**Motocykloví přátelé i soupeři. Vlevo známý Pavel Slaviček a Milan Chalupník**

doporučení Jardy Čížka jel i dva motokrosy, v Písku a v Sedlčanech. Ale nebylo to ono, potřeboval jsem před sebou to plexi. Na vojně jsem sloužil v Lipníku nad Bečvou a měl jsem bezvadné nadřizené. Díky jim jsem se celkem často dostal domů. A protože se v té době naskytla možnost koupě závodního péráka, tak jsem se na jednom opuštěném pokoušel umluvit tatku, aby mi na něj půjčil. Trvalo mě to skoro dva dny, až nakonec po přímluvě mé maminky svolil. Půjčil mi 8 nebo 12 tisíc, to už nevím, ale půjčka to byla na věčné splátky. Motocykl jsem odvezl vlakem do Lipníku do kasáren. Sloužil tam nějaký kpt. Velendorf, báječný chlap, který motocyklům fandil, a tak jsem mohl v osobním volnu na moto-

cyklu pracovat. Podařilo se mi získat na Svazarmu v Olomouci licenci pro silniční závody a svůj první závod jsem jel ještě jako voják v roce 1957 v Opavě. Vlastně nejel, protože se mi rozpadl motor již o tréninku. Po vojně jsem nastoupil do Jawy rovnou už do závodního oddělení k panu Koenigsmarkovi. Líbily se mi dvojité rámy, na kterých jezdil Franta Šťastný, tak jsem si ho udělal a někdy koncem roku 1957 jsem do něj zamontoval motor z péráka. “

Povídání publicisty Straky a bývalého závodníka Chalupníka se posunulo do jawského zákulisí. Byla to další zajímavá kapitola, která vyvrcholila návrhem výroby vlastního závodního motocyklu. „Asi v roce 1960 jsem si koupil z továrny kartery, rozřezal jsem je, vyvařil a znovu vyvrtal za pomoci kamarádů nástrojářů. Použil jsem vyřazenou pětistupňovou převodovku ze závodní třístapadesátky a na to dal s pomocí konstruktéra Aleše Novotného podětverec s rotačním šoupátkem. Se svolením šéfa vývoje pana Josefa se motor odbrzdil, protože kdekoho zajímalo, jaký to má výkon. Průšvih byl, že můj motocykl měl na brzdě lepší parametry než tovární motor. Mělo to přes 30 koní. Víc než radost z výsledku, jsem byl zaskočen kyselými obličejí, když mi předávali ve zkušebně protokol o zkoušce. Tím jsem si teda v továrně



**S Jawou na oblíbené hořické trati**



**Michal Chalupník tradičně s Jawou a vytříbeným stylem. To měli diváci rádi**

*moc nepomohl, spíš naopak. Dodnes nevím, jestli to byla náhoda, anebo jsme my měli lepší nápady. V závodním oddělení jsem se nevěnoval pouze závodním strojům, ale i ověřování nových konstrukcí v cestovních motocyklech. A při jedné takové zkoušce selektivního řazení jsem pro technickou závadu havaroval s třístapadesátkou v Krči a narazil hlavou na obrubník. Byla z toho prasklá spodina lebeční a další zranění. Docela zázrakem jsem to přežil. Doktorři byli skvělí a během tří týdnů mě dali dohromady tak, že jsem se mohl vrátit k závodění.*

*Jezdilo to dobře. Pár závodů jsem s tím vyhrál. Vzpomínám si, jak jsem v Brně v roce 1960 s tím jezdil hodně vpředu před Němci na NSU, ale těsně před koncem závodu jsem v jedné zatáčce ve vjezdu do Libušína údolí jel rovně. Místo do cíle jsem jel po pěšině kolem nějaké myslivny, než jsem s tím praštil. Dobrý výsledek byl v prachu. Ještě jsem ani nevím jak, motorku zvedl, ta z kopce naskočila a já dojel do cíle ještě na nějakém slušném místě. Motorky jsem pak prodal, jednu Tondovi Pražákovi,*

*který mě pak na ní porazil v Hořicích. V roce 1961 jsem startoval na čtyřdobé ČZ 350, pak už jsem jezdil jenom Jawy. Jednoválec 350 OHC už zakoupený z továrny a 250, ale už v mém vlastním šasi. Později i dvouválec Jawa 350 OHC.*

*Byla to jednoválcová dvěstěpadesátka se čtyřmi ventily a šestistupňovou převodovkou. Dřevěné modely jsem si udělal sám, s odlitky mě pomohl ing. Kieslich z Hradce Králové, ze slévárny v Plotišti. S návrhem rozvodů mi pomohl Zdeněk Pohl. Motor měl ale jednu konstrukční*



**Jeden z Chalupníkových zahraničních startů. Tentokrát na trati v jugoslávské Opatiji, samozřejmě opět s Jawou**



**Nedávno s kamarádem Bohumilem Stašou při otevření Parku Fr. Šťastného v Kochánkách n. Jizerou**

vadu a to, že jsem královskou hřídel vedl skrz válec. Přestože válec měl bohaté žebrování, v horní části špatně odváděl teplo. Franta Šťastný na něm rád jezdil, ale občas zadřel píst právě v horní části. Ale jinak to jezdilo dobře. Výkon jsme nikdy neměřili, ale točilo to až 14000 otáček a sneslo to i trochu přes. Moc jsem se ale na tom nesvezl. Od roku 1963 nebyly v domácím mistrovství čtyřventily povoleny, tak jsem jezdil tovární Juniory. Ale Franta Šťastný na tom jezdil v zahraničí.

Bavilo mě obojí. Ono v té době nebylo moc z čeho vybírat, tak se každý snažil zlepšovat to, co měl. Mě bavilo hledat stále možnosti ke zvýšení výkonu. Ale hlavně já jsem si chtěl všechno udělat sám, jinak jsem tomu moc nevěřil. Ale byla to krásná doba.“

„Od roku 1969 jsem pracoval ve vývojové dílně na dvoudobém dvouválci s ing. Zdeňkem Tichým. Byl jsem tam až

do trpkého konce silničních závodůků Jawa. V roce 1972 jsem se oženil a to už jsem pomalu s ježděním končil. Ale dál jsem se kolem toho točil. V Jawě vyrostl nový talent Honza Bartůněk, a tak jsem mu to vlastně celý předal a připravoval jsem motocykly pro něj. Pořád jsme něco v dílně vymýšleli a kecali o tom, vždyť to znáš. Pracoval jsem také jako zajížděč v Jawě a asi v roce 1971 jsem se před fabrikou potkal s pošťáčkou dvanáctsettrojkou. Když jsem jí míjel, tak to pošťák otočil doleva. Bylo z toho ošklivé zranění hlavy s trvalými následky. Levé oko jsem měl posunutě, dodnes na něj špatně vidím. Uražený nos. Rok a půl jsem byl mimo. Pak přišla nabídka do obchodně technické služby Jawy na místo servisního inspektora. Měl jsem početnou rodinu a cesty do zahraničí byly přeci jen jisté přilepšení, i když dlouhé pobyty mimo domov mě také vadily.

V závěru povídání nešlo skončit poněkud nostalgicky. „V začátcích byl o Jawu, jako o značku, velký zájem i ze strany japonských firem. Když ale viděli výrobní prostory v Týnci, tak je přešla chuť i na nějakou montovnu na východě Evropy. Snažili se ale na našem trhu uchytit. Pracoval jsem pro Hondu, prezentoval jsem ji na první motocyklové výstavě, jednu chvíli to už vypadalo, že se domluvíme na zastoupení. Nakonec jsem kvůli Hondě Jawu opustil a po vzniku centrály Honda Česká republika jsem se začal živit prodejem a servisem motocyklů této značky jako dealer. Dnes je to náš rodinný podnik, a zaplat' Pán Bůh funguje dobře.“

(podle materiálu M. Straky pro časopis Supermoto)

**Nová významná tvář v našich řadách SZV**

## **Pavel Sibera - Český král na slavné RMC**

**Středočeská Stará Boleslav je město s památnou historií. Na počátku 10. století v místě, kde byl v roce 929 zavražděn kníže Václav bratrem Boleslavem, historie pokračovala. Ve Staré Boleslavi v minulém století dlouhá léta ale působil rod Siberů. V místě bývalých lázní Houšťky se totiž rodily na tamní dráze nejrychlejší československé časy domácích lehkých atletů. To bylo na začátku šedesátých let minulého století.**

Klasické škvárové dráhy skvěle připravoval náš největší odborník pan Jaromír Sibera. Když jsem se jako mladý věnoval atletice, měl jsem to štěstí, že pan Sibera dělal naši semilskou dráhu a tam jsem ho poznal. Netušil jsem ovšem, že jednou poznám i jeho syna.

Když bylo synovi pana Sibery Pavlovi (nar. 18. listopadu 1962) šestnáct, vyrážil do našeho města automobilů Škoda. Mladoboleslavská fabrika mu dala asi nezapomenutelné životní zkušenosti i zážitky. Dnes jeden z našich nejlepších automobilových soutěžáků historie žije na předměstí Mladé Boleslavi a dále se věnuje milovaným automobilům. Tentokrát ale v kosmonoském autosalonu francouzské značky Citroën. Stále má velký vztah k sportu. Miluje sjezdové lyžování na alpských kopcích



a sjezdovkách Tam toho prožil opravdu hodně a tak se před časem rozhodl, že



*První soutěže Pavla Sibery samozřejmě se škodovkou*





*Tovární posádka Pavel Šibera (vpravo)  
Petr Gross (vlevo)*

něco z toho, co zažil za volantem soutěžní škodovky, přiblíží své rodině. Před dvěma lety vyrazili směr Paříž a pak na jih, do oblasti Monte Carlo. Pavel Šibera se vrátil do míst, kde opět viděl nejslavnější místa zimní automobilové soutěže světa. Bylo sice léto, úžasné partie ale braly i tehdy. Rodině to ale nic skoro neřikalo. „Dokonce byli dost pěkně naštvaní“, vzpomíná Pavel Šibera. Sjezd dolů až k moři, u rodiny vyhrál....

„Poprvé jsem tam byl jako mechanik. V roce 1986 to jeli Nor John Haugland a Láďa Křeček. To jsem koukal překvapeně. Zažili jsme tak hodně věcí a atmosféra toho místa byla silná. Byli tam dál, než ve Francii. Nezapomenu na vyhlášení vítězů. Většinou se končilo ráno a druhý večer proběhlo vyhlášení

v knížecím paláci. Všichni byli ve společenském obleku a se soutěžním autem. Prvním třem předával pohár kníže Ranier, těm ostatním předával jeho syn Albert. My jsme většinou vyhrávali ve třídě, takže jsme byli u toho.“, vzpomínal Pavel Šibera na lednový týden v Monte Carlu a dodával: „RMC jsem jen jednou nedojel. A to s Octavií WRC. S autem jsem prakticky nejezdil, když přišel do týmu Němec Armin Schwarz. Ten dělal všechno proto, abychom se do auta nedostali. To mohu zodpovědně prohlásit. Ujel jsem 20 km před soutěží a po startu to prostě nejelo.“ Šibera dál vzpomíná. „RMC je klasická soutěž s tím, že tam hrají největší roli povětrnostní podmínky. Já starty pamatuji za sucha, za deště nebo kombinace led a sníh. Ta klasická je nahoře sníh, dále sucho. To není na jiné soutěži na světě. Od prvních startů jsme měli ledové testovače. Jeli před uzavřením trati a jeli pro nás. Pro nás to jezdili Sváťa Kvaizar s Janem Soukupem. Je to o velkých zkušenostech. Pak už jsme se vyznali a oriento-



*Nástup  
předního  
pohonu - Škoda  
Favorit*

vali se ve zkouškách. Denně se konalo pět až šest zkoušek 30 km i více dlouhých. Tam velice záleželo na volbě pneumatik. Vždy je to o kompromisu. Kde na čem proděláte, kde získáte. Měli jsme tabulku Michelinu, ta nám velice pomáhala, jaké pneu namontovat. Michaelini měli hromadu zkušenosti. Jen pro 36 km dlouhou zkoušku Sinteron to neplatilo. RMC je o zkušenosti a to platí pořád. Dnes se trať zkrátila, je kompaktnější, mnoho RZ se už nejezdí. Je to více o sprintu. Dnes už dávno nejezdí hvězdicová jízda atd. Ale ta atmosféra je báječná.

Byl jsem se tam podívat v rámci rodinné dovolené. Jel jsem z Mentonu do Col de Turini, jel jsem to ikrát, ale zdálo se mi, že vozovka je hrbolatější. Ale bylo tam krásně.“ Vzpomínal náš jeden z nejlepších soutěžáků historie a dál přidal i další vzpomínky. „Jednou si vymysleli, že se jelo na části okruhu F1 jako rychlostní zkouška. Ten rok byla dokonce v Monaku zima, napadl sníh, sice měkký, ale těžký. V RMC jsme zažili hodně věci.“

Jak to vypadalo po nástupu mladého Sibery do škodovky? „Po čase jsem se dostal až do oddělení motosport, jako mechanik a pak zásluhou Jiřího Kotka, jsem se dostal k závodění. Postupně až



**Felicia se Siberou a Grossem s novou generací soutěžních škodovek**



**V cíli australské soutěže mistrovství světa Rallye Australia 1996**

do federálního mistrovství v automobilových soutěžích v roce 1986. Moji první soutěží byla v roce 1984 Rallye Vamberk, ale v cíli první rychlostní zkoušky vše skončilo po smyku mého vozu. Už třetí start byl úspěšnější. Vyhrál jsem oblastní soutěž v Železném Brodě. Sváta Kvaizara a Křeček brzy udělali dobrou partu. Já s Kvaizarem jsme pracovali v dílně, Křeček dělal na autech. Byli jsme zaměstnanci škodovky a časem jsme se vypracovali.“ a Pavel přiznává. „Díky tomu, že jsme byli ve fabrice, jsme se závodními vozy naježdili na testech mnoho kilometrů. Člověk hledal limity auta i svoje. To bylo k nezaplacení, jen v Řecku jsme naježdili 1000 km.“

Sibera nakonec odjel 154 soutěží, čtyřikrát se stal mistrem republiky, 7x jel RMC, navštívil 21 zemí tří světadílů. Startoval v Austrálii a Novém Zélandě i Argentině. „Tam bylo výborné jídlo.“, dodává s úsměvem. Absolvoval úctyhodných 65 soutěží

mistrovství světa. Začínal s Favoritem s předním náhonem a přes Felicii skončil s Octavií. To bylo v roce 1999, kdy jel poslední dva podniky MS – RMC a Španělsko. Ve stejném roce jel s Octavia Kit i seriál ME, v němž skončil celkově druhý. „*To bylo v roce 1999. Byli jsme s Trinerem ve škodovce „skončení“. Tam vyhrál ten, kdo neměl český pas*“, dodává i dnes posmutněle. Ve škodovce ještě šéfoval testovacímu týmu, což bylo velice časově náročné. Byl třikrát v Africe, 5 – 6 měsíců byl mimo. Pak toho nechal. Ještě dvě sezóny byl členem týmu Car – Tec, kde jezdil s Octavia Kit a Octavia WRC. V roce 2001 skočil. Definitivně. Až do roku 1999 jezdil s Petrem Grossem, v roce 2000 s Jiřím Klímov a poslední soutěže jel s Karlem Jirátkem. Méně se ví, že si Sibera v roce 1985 vyzkoušel i sedadlo spolujezdce. Jel s Václavem Pechem st. a vyhráli všechny podniky mistrovství republiky. „*Pech byl velký pohodář.*

*Věděl jsem, že se od něho hodně naučím. To byla pro mne dobrá zkušenost a některé obraty z rozpisu jsem používal až do konce kariéry.*“, vzpomíná na dobu před třiceti lety. A jak se ještě dnes dívá Sibery na soutěžní škodovky? „*Škoda 130 LR byla na svoji dobu ohromné auto. Absolutně spolehlivé auto. Jeli jsme ji v Poháru míru a přátelství. 19 soutěží za sebou bez poruchy, dva roky jsme nevypadli.*

*Felicia Kit car byl velký krok dopředu. Octavia kit s předním náhonem jsme si zkoušeli ve Finsku. Měla obrovský výkon, který šlo jen s potížemi přenést, jinak byl velice dobrým přínosem. Octavia WRC bylo úplně jiné auto. Bylo u ní všechno jinak, včetně úplně jiné trakce.*“

Závěrem několika poznámkami udělal Pavel Sibera tečku za úspěšnou soutěžní kariérou i zajímavým povídáním v našem prvním letošním čísle zpravodaje. (JW)



*V závěru kariéry startoval Pavel Sibera s vozy Octavia Kit a Octavia WRC*

## František Uhlíř – plochodrážní život Českobudějovický pohled do historie

**Před půlstoletím byly v Českých Budějovických běžně k slyšení plochodrážní motocykly. To bylo a řada tamních závodníků mělo dobré jméno. Ostatně, podobných míst byla v naší republice řada.**

František Uhlíř (\*8. 1. 1938) byl jedním z velkých talentů budějovické ploché dráhy počátku šedesátých let minulého století. Jeho plochodrážní kariéra ale skončila ještě dříve, než pořádně začala. Podívejme se nyní ve zkratce na jeho životní příběh.

Do svých devíti let žil s rodiči ve Stráži nad Nežárkou, kde měl jeho otec na náměstí drogerii. Po komunistickém puči pan Uhlíř otec pochopitelně přišel o živnost i dům a Uhlířovi se přestěhovali do Českých Budějovic, kde je najdeme dodnes.

František pocházel z veskrze sportovní rodiny, on sám jezdil plochou dráhu a hrál hokej, jeho dva bratři byli lehcí atleti a dostali se až do reprezentace. Vladimír běhal čtvrtku (400 m) a Petr 100 a 200 metrů. František hrával první ligu v hokeji a jistě by se dostal i do plochodrážní reprezentace, vždyť už měl v kapse pozvánku na soustředění reprezentantů, když tu jeho kariéra náhle skončila. Nebylo za tím zranění, ani nemoc, ale funkcionář, který mu odmítl poskytnout dopravu na ono soustředění. A to byl Franta v tu dobu nejlepším jezdce Českých Budějovic a možná největším budějovickým talentem šedesátých let. Ale popořadě.

Jednoho krásného dne roku 1960 jel František Uhlíř na kole kolem Dlouhé louky a slyšel ze stadiónu dunění plochodrážních motorů. Šel se podívat, co se tam děje, a tak se stalo, že zčista jasna stál ve frontě asi šedesáti uchazečů a čekal na zapůjčení plochodrážního



speciálu. Na Dlouhé louce probíhal nábor do plochodrážního oddílu a světe div se, Franta prošel, ačkoliv na plochodrážní motorce jaktěživ neseděl a na ta tři kola, která na ní objel, vzpomíná takto:

*„Nikdy jsem na tom neseděl, zalehl jsem na motorku jako na silnici a jel. Asi jsem se líbil, protože mě vybrali, začal jsem chodit na tréninky a ještě téhož roku jsem se objevil v družstvu, nejprve jako ligová rezerva, pak dokonce i jako člen základní sestavy.“*

Z celého náboru z celkem dvaasedmdesáti adeptů zůstali nakonec dva, Franta a Standa Kubíček mladší, což byl bratranec Standy Kubíčka staršího, v té době již zavedeného jezdce a hvězdy Budějovic. František se v oddíle rychle

zabydlel a jeho výkonnost rychle stoupala. Už v červenci 1960 se objevil jako náhradník v utkání proti Praze a protože se dostal i do závodu a bodoval, zaujal místo v ligovém družstvu. Kromě toho se 8. října v budějovické katedrále oženil a vzal si, jak jinak, také sportovkyni. Jeho paní závodně plavala, hrála druhou ligu ve volejbale a u svých oblíbených sportů vytrvala až do důchodového věku.

Sezónu 1961 začínal František s nemalými ambicemi, stal se rychle oporou ligového družstva, ale přišel 8. květen a havárie se zraněním v utkání proti Praze. Ironií osudu bylo to, že se to stalo v poslední jízdě závodu, o jehož výsledku bylo rozhodnuto, družstvo Prahy už bylo jistým vítězem.

*„První velkou bouračku jsem měl v Divišově, v utkání proti Praze. Docela mi to tam šlo, ale v poslední jízdě mě pražský Hanuš vytlačil až do mantinelu. Chtěl jsem ho předjet venkem, byl jsem rychlejší a bylo by se mi to povedlo, jenomže on mě natlačil až do mantinelu. Byl to unfair zákrok, o kterém tehdy psaly i noviny. Pravá noha mi zůstala zaklesnutá mezi motorkou a mantinelem, mě to vyhodilo ze sedla, pravé koleno se mi nepřírozeně ohnulo do strany a já letěl přes mantinel až mezi diváky. Když jsem se probral, první co jsem slyšel, bylo: ten je mrtvej. To jsem našťástí nebyl, ale koleno ukrutně bolelo, měl jsem zpřetrhaný vazy a taky oba menisky dostaly svůj díl.“*

Přesto se na ovály rychle vrátil a bylo opravdu nanejvýš nutné. V utkání s Plzní sice chyběl, ale koncem června v Hradci Královém už na startu byl. V tomto nešťastném utkání došlo k pádu, při kterém se zranili oba Kubíčkové, starší Standa byl vyřazen na zbytek sezóny a mladší Standa se bohužel na ovály už nevrátil. František Uhlíř se stal toho

roku nejúspěšnějším ligovým jezdcem Budějovic před Romanem Irmišem a Janem Holubem.

Rok 1962 měl být jeho nástupem mezi elitu. Všechno ale bylo nakonec jinak. Ve zmoklém ligovém střetnutí v Olomouci spadl na promočeném kluzkém povrchu hned v první zatáčce, vykloubil si rameno, a když se z toho vylízl, spadl pro změnu v Budějovicích na startu tak nešťastně, že si roztrhl kostrč a jeho motocykl ještě sejmul týmového partáka Karla Buříče. Přesto jeho výkonnost stoupala. Jedním z odrazových můstků do vyšší plochodrážní společnosti měl být dobře obsazený podzimní mezinárodní závod doma na Dlouhé louce. Motorku mu půjčil kolega z budějovického družstva Pepík Slunéčko, bylo to ESO vyladěné samotným Simandlem a s takovým strojem si František dělal nemalé naděje.



*V roce 1961 jako nejlepší českobudějovický plochodrážník*

„V první jízdě to šlo, byl jsem třetí za Samorodovem a Volfem. Přišla osmá jízda, ve které jsem jel s Tomičkem, Honzou Holubem a Polákem Pogorzelskim. Honili jsme s Holubem Pogorzelskiho, Tomiček zůstal vzadu. Jelo mi to jako hrom, tak jsem v posledním kole na Poláka zaútočil, předjel jsem ho, jenže to bylo těsnější, Polák to neustál a šel k zemi. Pak po mně v depu škaredě koukal, ale naštěstí zůstal jen u toho koukání. V další rozjížděce jsem odstartoval suverénně první a vedl jsem, jenže mi upadla spojka, jezdec co jel za mnou nestačil reagovat na moje náhle zpomalení, narazil do mě a byla další bouračka. Navíc jsem přitom Pepíkovi přetočil motor a byl jsem na zabítí.“

V žebříčku Budějovických jezdců skončil v celkovém hodnocení sezóny 1962 třetí za Holubem a Kubíčkem, a byť to nebylo tak dobré jak čekal, dostal počátkem roku 1963 pozvánku na soustředění reprezentantů. Těšil se, ale přišla nečekaná podpásovka, tentokrát ze Svazarmu. Potřeboval půjčit auto, protože se tam neměl jak dostat, ale předseda KV Svazarmu pplk. F. Smejkal byl bohužel jiného názoru a poslal jej s motocyklem a dvěma kufry bagáže vlakem, neboť auto by nebylo vytížené. Nenašel se ani kolega, který by jej s výstrojí a motorkou do Slaného odvezl, tak nikam nejel. Bylo to zlé, bojovala v něm uražená hrdost s obrovskou chutí závodit, ale nakonec motorku odevzdal a z ploché dráhy se poroučel. Bohužel navždy.

Rozchod s plochou dráhou Franta odstonal, je to na něm znát i dnes. Bez sportu ale být nemohl, a tak se vrátil k hokeji. Začínal ve Stadionu AC Č. Budějovice, v období základní vojenské služby hrál první ligu za VTŽ Chomutov, což byl tehdy náš špičkový tým. Skončila vojenská služba



**O více než půl století později. Na pražské Markétě**

a v Budějovicích o něho dost nepochopitelně nebyl zájem, tak šel hrát do Písku. Hrál tam řadu let a stal se oporou TJ Jiskry Jitex Písek. Však mu také ve výročních klubových ročenkách věnovali zaslouženou pozornost. Kariéru končil v Hluboké nad Vltavou v místním Tatranu, kde přitahoval do ochozů přírodního hřiště u slepého ramene Vltavy stovky diváků. Ani poté, do hokej definitivně pověsil na hřebíček, nebyl bez sportu. Dokázal vozit medaile i ze závodů jachet.

Když po dlouhých létech zavítal František na Grand Prix na Markétu, náhle jako by zapomněl na svá umělá kolena a řekl:

„*To je nádherná dráha, na takovej jsem v životě nejel. Kdyby mi to někdo půjčil, já bych si tak sjel!*“

Škoda, že nelze máčknout „enter“, vrátit čas zpátky a pustit chod dějin jinou cestou. Tou, ve které František u ploché dráhy zůstal. Dnes už je všechno dávno zapomenuto, co se stalo, stalo se a nelze nic změnit. Přesto, když listuji zažloutlými programy a pročítám dávné novinové zprávy lituji, že Františkova plochodrážní kariéra byla tak zoufale krátká.

V. Černý

## Škoda před osmdesáti lety

### Pohl s Hausmanem zařídili premiéru v RMC

**Před osmdesáti lety byly zimy úžasné. Sněhů a mrazů bylo a ten, kdo měl peníze, to mohl na zasněžených zavátých silnicích zkusit i autem. Ti nejobdůbnější v závěru ledna propadli kouzlu dnes legendární Rallye Monte Carlo.**

Byla to opravdu velká událost. Řada závodníků i bezpočet nejmenovaných doslova hltali všechny zprávy o této ohromné automobilové soutěži.

V roce 1930 startovaly v Rallye Monte Carlo poprvé i československé automobily. Vozy Tatra startovaly z rumunské Jasse a Lvově, Praga pak jela z Varšavy. O rok později jely poprvé i vozy Praga – Jiří Rechziegel jel z Tallinu a Míla Sochor z rumunské Jassy. Rechziegel jel v roce 1932 ze švédské Uemy a v roce 1934 jel zatím největší počet československých jezdců. Bohdan Destin, Karel Vlašín a Ivan Hodač jeli z Athén na voze Z, Jindřich Knapp jel z Valencie na Walteru Junior a na stejné značce jelo i trio Vladimír Formánek, Bohumil Vydra a Emil Stokuč z Bukurešti. Poprvé startovali i Bohumil Turek a Jaroslav Netušil na Aero 1000 a to



*Jája Hausman*

z Athén. Ti v tom roce dosáhli největšího úspěchu, když obsadili celkové deváté místo v závěrečné klasifikaci. Letos si připomeneme, že to bude právě osmdesát let, co si svůj první start v RMC zapsala i mladoboleslavská značka Škoda. Typ Škoda Popular S speciálně karosovaný anglickou firmou, tenkrát řídil vynikající Zdeněk Pohl a spolujezdce mu dělal velice renomovaný muž Ing. Jaroslav Hausman. Ti v roce 1936 startovali v řeckých Athénách, ale RMC startovala i z dalších 12 míst.

Z Athén to bylo 3 868 km, jelo se po balkánských silnicích a přiděleno bylo 506 bodů. Naši jeli v třídě do 1,5 l, dalších 20 vozů jelo v kategorii přes 1,5 l. Z Tallinu po špatných silnicích to bylo 4000 km, přiděleno 503 bodů, ve třídě



*Zdeněk Pohl*

1,5 jely 3 vozy, přes 1,5 l jelo 25 vozů, 6 z toho byli Angličani. Dále se startovalo z rumunské Bukurešti, 3 844 km šlo přes Rumunsko a dále přes Československo. V třídě 1,5 l jel pouze jeden Opel 1,3 l, v třídě přes 1.5 l jelo 5 vozů.

Z anglického John O'Groats trať měřila 3 338 km, přidělených bylo 196 b., v třídě 1,5 l jelo 7 vozů, přes 1.5 l jelo 10 vozů, 8 Angličanů a 2 Němci. Ze švédského Umea se jelo 3 812 km, bylo za ně 501 b, v třídě 1,5 l jely 2 vozy, v silnější třídě 7 jelo 7 vozů. Cesta z italského Palerma měřila 4 136 km, bylo za ně 501 b, v nižší třídě jel jen 1 vůz, přes 1,5 l jely dva vozy. Jezdci ze Stawangeru ujeli 3 728 km, body 501 b., do 1,5 l jely tři vozy, přes 1,5 l jelo pět vozů.

Bylo také možné startovat v Neapoli, 3 300 km, 493 bodů, 1 vůz přes 1,5 l., ve Valencii 2 978 km, 495 bodů, 1 vůz v třídě 1,5 l a 5 vozů v silnější třídě.

V Glasgow 2 714 km, 497 bodů, 1 startující v třídě přes 1,5 l. V Berlíně 2 096 km, 480 bodů jel jeden vůz přes 1,5 l. Jelo se také z Amsterdamu, odkud jelo 8 startujících, měli ujet 1 524 km za 475 bodů.

Nakonec jelo v kategorii 1,5 l celkem 23 vozů, v silnější třídě jelo 81 vozů.

Rallye Monte Carlo byla dosud mladá a její pravidla byla vyhledávaná mezi všemi, kdo se o automobilové závodění zajímali. Mezi naše největší odborníky byl považován tajemník Autoklubu ČR pan Vilém Ronovský. Možná, že ti naši starší členové ještě na toto jméno pamatují. V roce 1936 zaujal jeho článek v časopisu Auto.

Několik Ronovského postřehů si pro lepší paměť zopakujeme. Každý účastník si mohl libovolně zvolit místo startu. Musel projíždět stanovenými časovými kontrolami a musel dodržovat předepsané rychlostní průměry. V Monte Carlu se musel v daný čas hlásit u cíle. Přípuštěny byly vozy, které měly alespoň výpravu sportovních vozů předepsanou mezinárodními sportovními řády, vyloučeny byly vozy s kompresorem. Chassis, motor, přední a zadní osy, jakož i chladiče, byly před odstartováním zajišťovány plombou. Ztráta každé plomby byla trestána ztrátou pěti bodů. Startovalo se jednotlivě a v jednominutových intervalech, malá čísla startovala napřed, podle startovní listiny. Kdyby se některý účastník nedostal do města, z něhož mohl startovat, mohl startovat z některé kontroly bližší, s menším počtem bodů.



*Za volantem vozu s číslem 54 Pohl s Hausmanem a skupinka nejbližších přátel na chodníku*



Vyloučení nastalo při použití doprovázejícího vozu nebo při výměně podstatných částí vozu, výměně kol nebo pneu jiných rozměrů, i výměně plomb. Toto kontroly tajné kontroly, vyloučením bylo i překročení průměru 65 km/h. Soutěžící měli ve svém kontrolním deníku určeno, kdy nejpozději se musí v té kontrole hlásit. Opoždění větší než 5 hodin, bylo trestáno vyloučením. Od příjezdu do Monte Carla až do absolvování konečné zkoušky, nebylo dovoleno cokoli upravovat. Ta se konala 30. ledna mezi 8. – 16. hodinou. Vůz musel být obsazen dvěma osobami po celou dobu soutěže.

15. ročník RMC v roce 1936 přivedl na start nakonec 92 vozů, tedy méně, než v minulých letech a soutěž byla méně náročná, než tomu bylo dříve. Kvalitou účastníků však za minulými ročníky nezůstala. Patnáctý ročník dokončilo 72 jezdců, z nich 32 s trestnými body. Nakonec z Palerma jely 3 vozy a dojely 2 vozy. Z Tallinu jelo 22 jezdců, do cíle jich dojelo 17. Z Athén jelo 18 a dojelo 14 vozů. Z Bukurešti jely 4 vozy a všechny dojely, ale bez většího úspěchu. Byly klasifikovány na 13., 18., 38., a 39. místě. Ve švédském Umea startovalo 9 jezdců a všichni dokončili, mezi nimi i posádka Miss Richmond/ G. S. Brooks na voze Triumph, která byla

se stejným počtem bodů společně ex aequo jako naši Pohl/ Hausman, tzn. 20. místo celkově 2. místo v klasifikaci do 1500 cm<sup>3</sup>. Z Stavangeru vyjelo 6 vozů, 5 bylo v cíli. Start v John O 'Groats byl nejhorší. Z 13 vozů na startu se do cíle dostalo jen 7 vozů.

A jak nakonec vypadalo celkové pořadí 15. ročníku. Ve třídě do 1500 cm<sup>3</sup>:

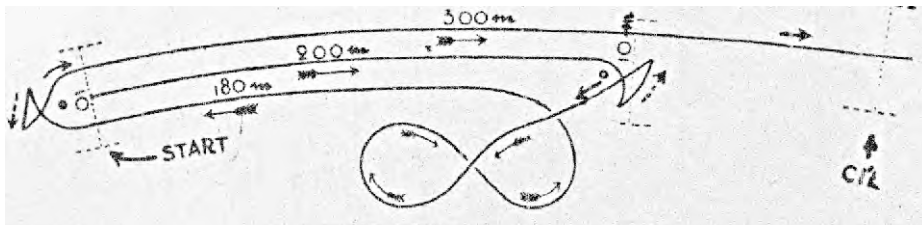
1. E. Kozma / I. Martinek (Fiat),
2. Z. Pohl/ J. Hausman (Škoda Popular S), 2. Miss Richmond/ G.S. Brooks, oba 625,9 bodů.

Celkové pořadí – 1. I. Zamfirescu/ P.G. Cristea (Ford), 2. L. Schell/ L. Schell (Dalahaye) a 3. Ch. Lazhaye/ R. Quafresons (Renault)

V „Poháru pro dámy“ bylo 7 klasifikovaných posádek.

V rychlostní zkoušce si dobře vedli znovu naši Pohl s Hausmanem, kteří skončili sedmí a jen potvrdili 20. místo pro českou značku Škoda.

Vítězem 15. ročníku byl bývalý rumunský motocyklový závodník Zamfirescu vedoucí na voze Ford, který obdržel peněžitou cenu 50 000 franků. A o kolik se v roce 1936 soutěžilo? O 150 000 franků. Dámské posádky dostaly 5000, 2000 a 1000 fr., malé vozy 12 000, 6000, 4000, 2000 a 1000 fr. V absolutní klasifikaci bylo rozdáno celkem 117 000 franků. (JW)



*Zkouška v cíli: pevný start, akcelerace na 200 m, obrátiti na šíři 10 m s použitím zpátečky, udělati osmu kol dvou tyčí 12 m od sebe vzdálených, akcelerace na 180 m, opět otočení, akcelerace na 300 m, ležmý cíl. Měří se celkový čas — za chyby jsou trest. body. Za 0.1 vteř. — 1 bod.*

## Osobnosti naší minulosti

### Ve znamení jména Formánek

#### Vladimír Formánek

**Uprostřed prosince uplynulo již neuvěřitelných 110 let od narození známého obětavého motoristického nadšence a závodníka Vladimíra Formánka. Skvělého všestranného závodníka, legendy značky Aero. Patřil k významným postavám především předválečného závodění.**

Narodil se 13. prosince 1905 ve středočeské rodině a pocházel z mlynářské rodiny. Jeho otec byl navíc kolínským starostou a poslancem zemského sněmu. Formánek sice vystudoval zemědělské školy, ale po jejich ukončení byl motivován mimořádným zájmem o techniku, nastoupil do známé firmy Ing. Zdeňka Kliky. V ní se také pod patronací Ing. Kliky a Dr. Freie začal věnovat závodění. Získal potřebné odborné znalosti a brzy s bravurou ovládal těžký sajdkár. Radami, jak se vyvarovat spousty chyb v začátcích závodění přispěli dobří kamarádi Václav Liška a Míťa Vychodil.

Jeho prvním podnikem byla Zimní soutěž v roce 1928, získal zlatou plaketu a definitivně se rozhodl pro závodění. Jeho kariéra se rozeběhla naplno a jezdil doslova co se dalo. Plochou dráhu na Letné, závody do vrchu, orientační a noční soutěže i dálkové jízdy.

V závodě do vrchu Mělník – Pšovka startovali v roce 1928 tři nováčkové – domácí Jiří Kristián Lobkowicz, Robert Uvíra a Vladimír Formánek. Ten závod vyhrál a všichni se pak upsali závodění natrvalo. O rok později už „Forman“ se sajdkářem porazil na Letné Kaisera, Uvíru i bratry Pohlovy. Na závodě Zbraslav – Jíloviště byl se sajdkářem nejrychlejší, porazil dokonce mistra Evropy Němce Langa a v závodě



Ploskovice – Řepčice porazil i dalšího evropského šampióna Möritzte. V roce 1931 přešel Formánek do továrny Aero, kde byl nejprve prodejním úředníkem u ředitele Slavíka a později byl inspekčním úředníkem. Byl živý a odvážný sportovec a učarovaly mu malé vozy Aero, na nichž později vyrostl ve výborného závodníka. Na voze Aero 662 jezdil soutěže i závody. Vyhrál všechny ročníky Brandýského okruhu v letech 1934 – 1936. V roce 1934 jel na voze Walter Junior poprvé těžkou zimní soutěž Rallye Monte Carlo se spolujezdci Bohumilem Vydrou a Emilem Stokučem a startovali z Bukurešti. V témže roce vyhrál závody na ledě v polském Zakopanem a v těžké šestidenní Alpské soutěži dojel na zlatou.

Několikrát byl přihlášen na Česko-brodský okruh a v roce 1936 dokončil tento prestižní podnik nedaleko Prahy na druhém místě za Karlem Vlašínem. V roce 1935 získal Cenu ministerstva národní obrany v závodě 1000 mil československých. V závodě 500 km slovenských se stal absolutním vítězem a v roce 1939 byl druhý na Velké ceně Polska a vyhrál i Velkou cenu Bělehradu. Za všechny tyto výsledky byl vyznamenán Zlatým odznakem Autoklubu RČS a třikrát Zlatým odznakem Aero Car Clubu Praha.

Se spolujezdcem Steinbergem (1937) a Svatoplukem Zahrádkou si před válkou v letech 1937 - 1938 připsal ještě další tři starty v zimní Rallye Monte Carlo, když postupně startovali z Budapešti, Bukurešti a z Athén. V posledním předválečném ročníku v roce 1939 pak skončili 13. ve třídě. Až v posledních letech překonali Formánkovy rekordní čtyři starty v nejslavnější zimní automobilové soutěži světa RMC jezdci současné generace.

## Irma Formánková

**Ještě deset let před tím, než se narodil v Kolíně Vladimír Formánek, začal se shodou okolností v rovinaté středočeské krajině psát další zajímavý životní příběh. Tentokrát ženský.**

Vloni jsme si totiž také připomněli, že se narodila právě před 120 lety v rodinném statku v Bylanech u Českého Brodu v rodině tamního agronoma Irma Formánková, jako prvorozená dcera, která musela převzít práva i povinnosti nejstaršího syna. Cesta k motorismu u ní

Přerušení automobilových a motocyklových závodů v době okupace a definitivní rozloučení s sérovkou po válce byly pro Vladimíra Formánka dobou, na níž nerad vzpomínal. Jezdil ale dál, na vozech různých značek. Na Aero Minoru II vyhrál v roce 1947 soutěž 300 mil zemí českou a to průměrnou rychlostí 71 km/h jako jezdecke na nejmenším voze s uzavřenou karosérií. Zajel ještě řadu dalších závodů a soutěží, ale tu živelnou radost, jakou mu byly kdysi nejfantastičtější jízdy na aérovkách, už v těch poválečných letech nepocítil.

Ale osud mu ukázal i nepříjemné dny. Byl zavřen gestapem, v padesátých letech ho zavřeli komunisti. V roce 1968 celá rodina odjela do Kanady. Sotva po roce se vrátil. Příliš se mu stýskalo po českém prostředí.

Jeden z průkopníků československého sportovního motorismu byl dlouholetým členem Svazu závodníků veteránů AČR. Zemřel v květnu roku 1987. (JW)



začala malou oklikou. Otec Army brzy rozpoznal, že má ráda koně a zasvětil ji proto do chovu a výcviku ušlechtilých koní a v tomto oboru platila později za znalce s velikou důvěrou sportovců. Úspěšná majitelka dostihové stáje Irma se někdy v roce 1929 seznámila s tehdy 24letou Jiřinou Zavřelovou (později Kadainkovou), samozřejmě v dostihovém prostředí. O deset let starší Formánková se brzy s mladou vdovou spřátelila a prakticky na první pohled si porozuměly. Jak se také ukázalo, začala je spojuvat i další společná záliba, kterou byl právě motorismus. Netrvalo dlouho a měly brzy spoustu cestovních a soutěžních plánů po celé Evropě. Zajímavý příběh pokračoval dál. Irma se stala výtečnou navigátorkou, otužilou cestovatelkou, společnicí, která znala řeči, ale neznala únavy ani bázně z neznámých cest. Zažily spolu tvrdé zkoušky, bezmezně si věřily a přátelství si zachovaly dlouhá léta, ale plných 40 let společné cesty se nepřestaly vykat... V roce 1930 vyměnila Zavřelová, snad i pod dojmem skvělých výsledků Elišky Junkové, jezdecké sedlo za volant

soutěžního vozu. S belgickou jedenáctistovkou Imperia ji motorismus chytil naplno a s Irmou společně najezdily půltuctu mezinárodních rallye po Evropě a doma četné závody, které se u nás pořádaly skoro každou neděli.

O rok později už společně zdolávaly za krutých podmínek vyhlášený alpský kopec Arlberg a za slunného červnového rána se po strmé silnici s hořícími brzdami řítily do údolí a pak dál uháněly k cíli na Štrbském plese ve Vysokých Tatrách. A ta radost na Štrbském plese! Vyhráli celou mezinárodní soutěž.

V roce 1935 stály pro změnu v Brně na startu Mezinárodní rallye na Světovou výstavu v Bruselu. Ženská posádka Božena Seyfriedová, Jiřina Zavřelová a Irma Formánková s tovární osmnáctistovkou Praga Piccolo dosáhla dalšího velkého úspěchu. Z 13 ženských posádek na startu byly nejúspěšnější a získaly dámskou cenu. V absolutní klasifikaci 300 vozů z 11 zemí pak dobyly úžasné páté místo.

Život odvážné a úspěšné ženy Army Formánkové se uzavřel 12. března 1969 v Praze. (JW)

## Pomník Jana Janouše nově

Na konci loňského srpna se náš SZV AČR zasloužil o důstojné připomenutí nedožitého 85tin závodníka Gustava Havla. O odhalení pamětní desky v pražských Vršovicích jsme informovali.

Ve středu 11. listopadu 2015 se předseda SZV AČR Petr Válek zúčastnil odhalení pomníčku Jana Janouše u Milína, který v těchto místech zahynul tragicky 20. září 1961. Nový pomníček je v novém místě. Velký díky patří našemu členu Zdeňku Čiprovi, který tuto akci organizoval a panu starostovi Slámovi. Jemu Petr Válek předal plaketu SZV jako poděkování.

Jan Janouš byl mistr republiky ve třídě 350 cm<sup>3</sup> v roce 1961, vyhrál závod v Sezimově Ústí, jezdil také třídu dvěstěpadesátek. (red)



**Antonín Vitvar**

## **Závodník, podnikatel, učitel. Legenda, která přetrvává.**

**V každém oboru, sport nevyjímaje, působí někdo, kdo se stává legendou. I za svého života. Pro Antonína Vitvara to platí dvojnásob. Ovlivnil vývoj i úroveň československého motorismu a to je jistě nemalý vklad do historie.**



Zřejmě náš nejvšestranější motocyklový závodník všech dob. Pocházel z Vrchoviny u Nové Paky (narodil se 28. října 1904). Po první válce ve svých patnácti odešel do učení ve Vrchlábí, kde se naučil německy a seznámil se s automobilem. Bylo to zajímavé seznámení. S vozem svého šéfa vyrazil vrata... O dva roky později už založil vlastní obchod. Byl šikovným podnikatelem, brzy vlastnil mlýn ve Staré Pace. Později ho prodal a v Nové Pace postavil dům s prodejnou a benzinovou pumpou. Znovu netrvalo dlouho a stal se velice úspěšným prodejcem značky Jawa, což mu vyneslo neobyčejnou důvěru továrníka Ing. Františka Janečka. Vedle svého podnikání byl Vitvar neobyčejně čínorodým člověkem.

Organizačně pomáhal zajišťovat naše slavné závody - Zlatou přílbu. Krakonošův okruh, absolvoval s úspěchem automobilových 1000 mil československých a od roku 1932 jezdil za pražskou Jawu. Svoji předválečnou úspěšnou kariéru odstartoval ve zmíněném roce při prvním startu československého týmu



*Antonín Vitvar v roli rádce a trenéra v rozhovoru s Gustavem Havlem*



*Antonín Vítvar na trati předválečného Krakonošova okruhu, který spoluzakládal, organizoval i propagoval. Krásný okruh poblíž Nové Paky byl Vítvarovou srdeční záležitostí a zajel na něm několik krásných závodů.*

v Šestidenní, když na Jawách 350 spolu s jezdcí Brandem, Kaiserem a Kronbergem obsadili výborné třetí místo. Vítvar byl velkou oporou našeho Trophy týmu až do roku 1938 a jako manažer byl i u největšího úspěchu v roce 1947, kdy naši motocyklisté poprvé vyhráli Šestidenní. Současně se začal prosazovat i v silničních závodech. Vítězil na mnoha regionálních okruzích, v těch prestižních nechybí jeho jméno v seznamu vítězů v Hořicích a na Krakonošově okruhu, v Českém Brodě a Zdíbech. Na konci třicátých let potvrdil svoji všestrannost i výborným výsledkem v Rallye Monte Carlo, v níž startoval s vozem Jawa. Vítvar byl velkým milovníkem hudby, ovládal několik hudebních nástrojů, proslul ale především výbornými obchodními a technickými nápady. Méně se ví, že se mu krátce po skončení druhé světové války podařilo zachránit dva ze tří vyrobených německých závodních vozů Mercedes W165, z nichž je jeden dodnes chloubou stuttgartského muzea, druhý je

v majetku našeho Národního technického muzea v Praze.

Po změně politických poměrů u nás v roce 1948, se stal zaměstnancem podniku Mototechna. byl už v pokročilém věku, ale ještě si pořídil závodní Nortony a v závodění pokračoval. Čtyřikrát vyhrál Hradecký okruh, byl absolutním vítězem okruhu v Litomyšli a stal se i nezapomenutelnou postavou Masarykova okruhu. Jeho poslední vítězství v roce 1952, bylo nakonec symbolicky spojeno se značkou Jawa. Závodění příliš miloval, než aby odřekl nabídku pražské továrny i když už v té době několik měsíců nezávodil. Když se pak v roce 1955 v Brně naposledy postavil na start, bylo mu bezmála 51 let.

Po skončení kariéry ještě dlouho působil roli trenéra mladých nastupujících závodníků. Byl přísný, ale oblíbený, a lidský. Jeho úspěchy připomíná samostatná expozice v prostorách novapackého automuzea V.I.T.V.A.R. Zemřel 18. března 1978.

## To byli...

**Poslední podzim byl plný dnů slunce i tepla. Ne všechny dny ale byly plné pohody. Stačil jen měsíc, aby ze seznamu našich členů navždy odešli výborní moravští motocykloví závodníci Zdeněk Židlík a Zdeněk Strnad.**

### Zdeněk Židlík

Rodák z Brna (\* 12. dubna 1938) měl báječného tátu. Motocykly byly jeho velkou zálibou, kterou zanedlouho přenesl na i svého syna. V té době bylo peněz málo a tak otec nejprve do starší ČZ 175 osadil novější motor ČZ 150C a mladý Zdeněk, jako učeň autoklempíř, pilně pomáhal. Už v roce 1955 vyjel na terénní soutěže, vyjel si 20 bodů a otevřel si cestu k získání licence na rychlostní závody.

Mladému Židlíkovi bylo osmnáct, tedy měl věk, kdy mohl získat závodní licenci a na upraveném motocyklu začal na třídě 175 cm<sup>3</sup>. Více padal a nedojížděl. O rok později se to změnilo, dojížděl a dočkal se věnce.

Už v roce 1959 měl II. výkonnostní třídu a stále se zlepšoval a posunul se do stopětadvacítek. Krátce potom si závodění na trati československé GP v Brně velice považoval. Byla to dobrá jezdecká příprava, jak v 175 cm<sup>3</sup> v národním závodě, tak v 125 cm<sup>3</sup>, kdy se jelo mezinárodně, Židlík mnohokrát připomínal. Ostatně se také rád pochlubil tím, že jezdil čtyři varianty v Brně, přes Žebětín, přes Kohoutovice, na zkrácené trati mimo Nový Lískovec i nový Masarykův okruh.

V roce 1969 se poměry u nás trochu změnilo. Židlík opustil domácí techniku a zkusil německý soutěžní motor Maico 125, který získal od kroměřížského závodníka Richtera, tehdy žijícího



v Rakousku. Byli s Richtermem kamarády, protože Zdeněk už dlouhou dobu žil v Kroměříži.

Změna se dostavila poměrně brzy. Už v roce 1970 se Židlík stal mistrem Československa ve 125 cm<sup>3</sup>. Druhý dojel v Gottwaldově a Ostravě, vyhrál v Novom Městě n. V. a Velkém Meziříčí. Navíc vyhrál i mistrovství ČSR. Až za ním skončili Vaňous, Hlavatý i Krmíček. V úspěšné sezóně byl i v mezinárodních závodech – třetí v Karviné, druhý ve Frohburgu.

Od roku 1971 byl Židlík zařazen do reprezentace a bylo mu povoleno startovat na mistrovství světa. Prvním jeho startem byla GP Rakouska na Salzburgringu, kterou dokončil na 19. místě. Uprostřed sezóny ale přišel první ze tří těžkých pádů, které v kariéře

prodělal. V Novém Městě n.V. se zadřel píst a bylo z toho půl roku léčení. Až na konci sezóny se vrátil a stihl v Klatovech vyhrát finále mistrovství ČSR a stát se podruhé mistrem.

V letech 1972 a 1973 jezdil stroj Jawa Junior 250. V německém Frohburgu prodělal druhou těžkou havárii.

V roce 1973 v Židlich opět startoval v domácí velké ceně v Brně, znovu ve stopětadvacátkách a skončil na slušném 13. místě.

Pak přišla sezóna 1975 a Zdeněk nasadil motor MZ 125. Hned v prvním závodě dojel druhý v Břeclavi a skončil na pátém místě na mistrovství republiky.

V roce 1976 dokonce opět vítězil v Hradci Králové a získal mistra ČSR.

V roce 1978 se Židlík pustil do svého

prvního vlastního motocyklu. Byla to dvouválcová stopětadvacítka a měla značení Gemini. Byla velice poruchová, proto už v další sezóně předsedal na originální italskou Morbidelli. S ní dojel třetí na německém Schleizu v roce 1980, ale v Banské Bystrici ho čekala třetí těžká havárie.

V roce 1984 si dojel na Sachsenringu ještě pro páté místo a poslední dva závody absolvoval v roce 1988.

Na všech úspěších se podíleli mechanici, syn Zdeněk a M. Náleza.

Bylo to 32 roků závodění, 21 let působení na mistrovství republiky a 56 účastí na stupních vítězů.

Zdeněk Židlík zemřel 21. října 2015.

(JW)

## Zdeněk Strnad



I on byl také brněnským rodákem (26. května 1945). Když přišel do sportovních let, bylo mu čtrnáct a lyžování vyměnil za motokros. Jemu zůstal věrný po celý život. Bylo

pozoruhodné, jak vše zvládal a se vším se dokázal vypořádat.

Zda se v Brně víc fandilo silnici, to je otázka. Strnad se upsal motokrosu a posléze se dostal až do československé motokrosové elity. V ní působil v letech 1964 – 1979. Jako člen tamní Rudé hvězdy dosáhl mimořádných výsledků. V roce 1968 se stal mistrem republiky (pozn. společně s J. Stodůlkou) ve dvěstěpadesátkách. O rok později dosáhl největšího výsledku – osmého místa v mistrovství světa, ve Švédsku byl čtvrtý, pátý ve V. Británii a Švýcarsku, šestý v Německu, sedmý ve Francii a devátý u nás.

Dvakrát byl i mistrem Československa v pětistovkách (1976 a 1978) a Strnad se podílel na 3. místě v družstvech dvěstěpadesátek (1969) a 4. místě v pětistovkách (1972).

Zemřel 6. listopadu 2015. (JW)



## Pavel Slaviček

Druhý letošní týden nám z Moravy přinesl další smutnou zprávu, tentokrát z Boskovic. Oznámila nám odchod Pavla Slavička, jednoho z našich nejlepších motocyklových silničářů šedesátých let minulého století. Sportovní kariéra rodáka z Mladkova u Boskovic (nar. 23. června 1934) mohla být možná ještě bohatší, kdyby nebylo zranění, které nakonec slibné výsledky Pavla Slavička ukončilo.

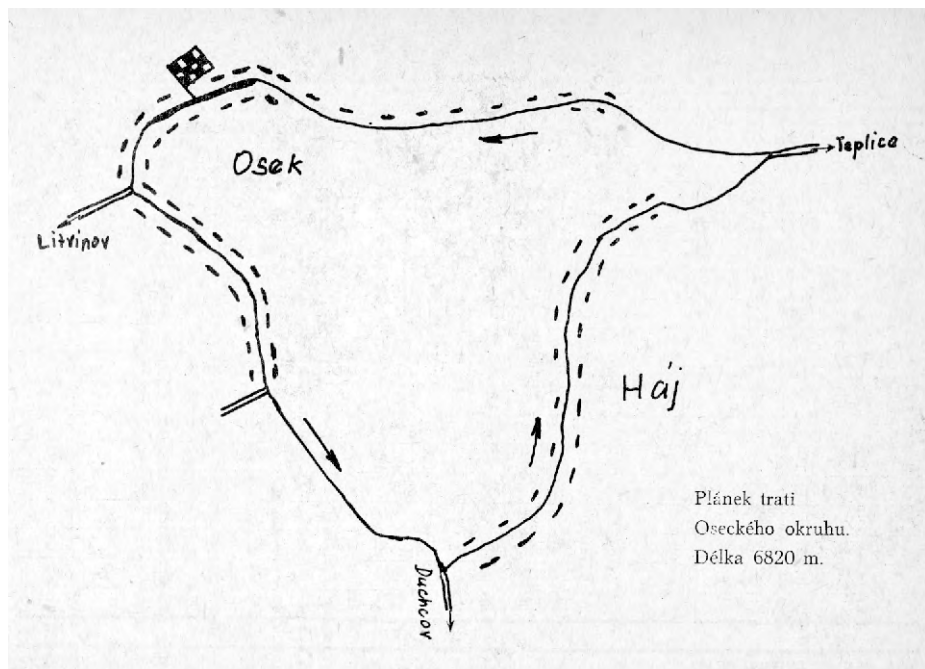
Po škole se v brněnské Mototečně seznámil se závodníkem Jankou, u něhož se hodně naučil. Pak v roce 1954 vyhrál dvěstěpadesátky před domácím publikem v Boskovicích. Brzy vyhrál v Oseku a už v roce 1956 nastoupil do závodního oddělení pražské Jawy. Ještě před zahájením sezóny 1957 byl sportovní komisí Svazarmu zařazen do státní reprezentace a byl nominován pro první zahraniční závod. Tím byl francouzský Bol d'Or. Slaviček jel s Gustavem Havlem, celkově skončili na 13. místě a těšili se z vítězství ve třídě. O rok později vyhrál mezinárodní Cenu města Litomyšle a v roce 1961 vyhrál v Budapešti Velkou cenu Maďarska. A jeho výborné výsledky pokračovaly. V Opatii vyhrál v roce 1962 hned dvě třídy, 250 a 350 cm<sup>3</sup>, a následně ve stejných třídách dojel druhý v domácí Velké ceně Brna. V roce 1963 startoval Pavel Slaviček ve třístapadesátkách na německém Sachsenringu. V rámci Velké ceny NDR, v závodě mistrovství světa. Už o měsíc později se dočkal životního výsledku. Na italské Monze, v závodě mistrovství světa, byli než Slaviček rychlejší jen vítěz Redman a Britové Woodman a Robb. Náš jezdec nakonec skončil na sedmáctém místě mistrovství světa 1963. Tyto výsledky zname-



naly pro čerstvého mistra republiky nominaci na celé mistrovství světa v roce 1964. Ještě před jeho startem odjeli naši závodníci do Itálie k několika předsezónním závodům. Jeden z nich se konal na známém okruhu Imole. Slaviček z našich jako jediný dojel v závodě třístapadesátek do cíle a šesté místo v silné konkurenci rozhodně nebylo špatné. Sportovní štěstí ho však v následujícím závodě slabších dvěstěpadesátek opustilo. Poté, co zařadil pětku, se motor jeho motocyklu zadřel a po těžkém pádu se náš závodník probudil z komatu v pražské vojenské nemocnici ve Střešovicích. Navzdory těžkému zranění hlavy se po několika měsících léčení pokusil vrátit na závodní dráhu v roce 1965. Na oblíbené trati v Rosicích dojel těsně pod stupni vítězů čtvrtý, ale poznal, že jeho velká láska se vzdaluje a nebude schopen navázat na své nejlepší závody. Bylo to statečné rozhodnutí čestného člověka a reprezentanta. Učitelování v autoškolě ani služba v taxislužbě už pochopitelně nemohly krásné dny sportovní radosti napodobit.

Pavel Slaviček zemřel v lednu 2016.

## Tratě pod koly našich jezdců



### Osek u Duchcova

Pamětníci si přiblíží, že před šedesáti lety se závodilo i na našem severu. Na okruhu v Oseku u Duchcova si měřili síly motocyklisté a automobilisté. Trat' v podobě trojúhelníku měřila 6820 m a dosahované rychlosti překračovaly hranici 120 km/h. První ročníky byly záležitostí tamních závodníků. Pospíšila z Děčína, Karlík z Mostu a Kukly z Ústí nad Labem. Po roční přestávce pokračoval závod 4. ročníkem, který byl ve znamení Františka Šťastného. Ten vyhrál třídy 250 a 350 cm<sup>3</sup>, sajdkáry byly záležitostí Ladislava Štajnera s Josefem Lukšíkem.

V roce 1960 se poprvé jelo o body mistrovství ČSSR. Nízké kubatury byly ve znamení strakonických Maliny (125) a Bojera (175), silnější byl opět František Šťastný (250 a 350 cm<sup>3</sup>). Podruhé se v Oseku jelo o body mistrovství republiky v roce 1963 a závod byl opravdu přehlídkou velkých jmen, včetně letos devadesátiletého Václava Paruse nebo čerstvého osmdesátiníka Milana Chalupníka. Na stupních vítězů stáli Malina, Boček, Bojer (125), Kročka, Parus, Boček (175), Havel, Srna, Helikar (250) a Slaviček, Chalupník, Helikar (350). (JW)

## Z alba dědy motoristy



*Připomínka zimních měsíců padesátých let. Ani tehdy nebylo sněhu příliš. 7. února 1954 si jede Oldřich Klaudinger pro zlatou medaili v Zimní soutěži. Ve stejné soutěži jeli naše motoristické tváře – zleva č. 277 Balej, č. 276 Oldřich Klaudinger a č. 278 Miloslav Souček, všichni na Jawách*





**KRUŽÍK** | „určujeme směr“



## kvalitní garážová a průmyslová vrata

Centrála Kroměříž:

Veleslavínova 2357

767 01 Kroměříž

[tel.] 573 336 233

[fax] 573 343 582

[e-mail] [kruzik@kruzik.cz](mailto:kruzik@kruzik.cz)

Pobočka Praha:

Náměstí Bratří Jandusů 22

104 00 Praha 10

[tel.] 267 710 901

[fax] 267 710 696

[e-mail] [paha@kruzik.cz](mailto:paha@kruzik.cz)

- tradiční český výrobce
- 14 let zkušeností na trhu
- certifikovaná kvalita
- vrata přesně na míru
- cenová kalkulace ZDARMA



**zelená linka 800 100 231 [www.kruzik.cz](http://www.kruzik.cz)**