

ČÍSLO 102

ZIMA 2013

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR



Foto na titulní straně:

Skvělý mistr plochodrážních řídítek, odvážný bojovník a jeden z našich nejlepších závodníků historie Zdeněk Kudrna

VETERÁN

Číslo 102, Zima 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,
Jan Lahner, Ing. Jiří Wohlmuth.
Redakce si vyhrazuje právo krátiť 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 102 bylo předáno do tiskárny 3. 12. 2012.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE	1
VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR	1
ZPRÁVA Z PODZIMNÍ ČLENSKÉ SCHŮZE	2
SRDEČNÉ PŘÁNÍ NAŠIM JUBILANTŮM	5
FRANTIŠEK SUTNAR - KRÁL SEDMSETPADESÁTEK	6
MILOVNÍK MOTORŮ, MOTOCYKLŮ I AUT.....	7
CHTĚL MĚ TAKY CAMATHIAS	9
DALŠÍ JMÉNO NAŠÍ ZÁVODNÍ ABECEDY	12
KAREL PILAŘ - ZÁVODNÍK	15
BYLY KRUTÉ ZIMY, JEZDIL SE MOTOSKIJÖRINK	18
ZIMNÍ MOTOCYKLOVÁ SOUTĚŽ	21
JAK SI VEDLI NAŠI NÁSLEDOVNÍCI	23
DVACET SEZÓN MISTROVSTVÍ ČR	27
TO BYL...	31
TRATĚ POD KOLY NAŠICH JEZDCŮ	32
Z ALBA DĚDY MOTORISTY	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 salóňku 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

Dvanáctý rok nového milénia je minulosť. Nevím, jestli na něho vzpomínat v dobrém. Ty zmeny zasahujúci téměř denně naše životy neberou konce. Rozdeľujú spoločnosť a rozhodne úlevy nepriťahujú, zvlášť seniorom, jak je často proklamováno. Nic nemá platnosť déle, než pár mesiaců a Moskva už v tom dávno nehraje roli. Jen v krátkosti. Zavedení nového systému vyplácaní sociálních dávek – složitější (naštěstí nepotřebuji). Nový systém maturitních zkoušek – nevyhovující (naštěstí mám dávno za sebou). Nový registr motorových vozidel – pomalejší (náhodou jsem nepotřeboval) a nové zavedení internetových stránek našeho Autoklubu (dotkly se mě absolutně!). To jsou jen namátkou příklady, které rozhodně radost do života nepřinášejí. Mohu to tvrdit zodpovědně. Když jsem se konečně naučil orientovat na stránkách Autoklubu a hledat některé údaje z minulých sezón, zpravidla, až na výjimky, jsem se dobral výsledku.

V odcházejícím létě jsem s hrůzou zjistil, že minulosť je smazána, zapomeňte... V nových stránkách jsem se neorientoval a především výsledky nenašel. Na konci roku vyjde moje oblíbené zahraniční motoristické periodikum naposledy v tištěné podobě... Zadusil ho internet. Neskončí tak jednou i náš Veterán?

„Šlak ma z toho ide trafiť“, říkával oblíbený slovenský komik Juló Satinský. A já se ptám, proč lidstvo neustále bourá to, co funguje v době, v níž nejsou nikde peníze?

Čeká nás rok třináct. Číslo s přívlastkem nešťastné. Čeká-li nás méně nesmyslných změn než v nedávné minulosti, bude to šťastný rok i s tím, co k němu patří a to je zdraví.

To Vám přeji v novém roce 2013 z celého srdce

Jiří Wohlmut

Na konci volebního období

Zpráva z podzimní členské schůze

Naše poslední setkání v roce 2012, 3. listopadu 2012, bylo proti tradičnímu programu rozšířeno o volbu našeho nového výboru. Po čtyřech letech totiž vypršel volební mandát, a tak volby byly rozšířeným bodem programu. Pro archivní dokumentaci tradičně referujeme.

Znovu v duchu minulých schůzí ožilo ještě před zahájením hlavního programu opět stříbrné plátno a přítomní v sále mohli shlédnout barevný dokument z přitažlivého závodu sajdkářů na trati brněnské Velké ceny Československa, dále snímek věnovaný nezapomenutelné Elišce Junkové, ale zřejmě největší odezvu si získal černobílý dokument Plochá dráha Dolní Čermná 1949 – 1967, který sledovalo s nadšením nejpočetnější publikum v sále.

Po skončení promítání filmů, krátce po desáté hodině, zahájil předseda SZV AČR Miroslav Čada setkání přivítáním hostů v čele s prezidentem Autoklubu ČR dr. Romanem Ječmínkem. Zvlášť byli tentokrát přivítáni hosté z německého Zschopau, kteří byli pozváni členy našeho výboru při návštěvě Šestidenní na Sachsenringu.

Po úvodním přivítání bylo následně minutou ticha vzpomenuo památky těch, kteří nás od minulých schůze opustili a setkání se nedožili. Byli to:

Josef NOVÁK	nar. 1916
Svatopluk DVORSKÝ	nar. 1929
Ema KINCLOVÁ	nar. 1930
Jaroslav PUDIL	nar. 1931
Vlastimil BAXANT	nar. 1931
Jaroslav GÖRNER	nar. 1937
Václav ČERNÝ	nar. 1938

Dále M. Čada konstatoval, že za čtyřletého volebního období stávajícího výboru našeho klubu jsme se navždy rozloučili s našimi věrnými členy,



Jubilant Jaromír Makovička byl mezi odměněnými

státními reprezentanty, kterým jsme slíbili, že na ně nikdy nezapomeneme, proto bylo povinností jejich jména připomenout. Byli to:

Emanuel MARHA
Jaroslav BOBEK
Ing. Jiří ROSICKÝ
Richard JANÍČEK
Jaroslav KMOCH
Josef KRÍŽEK
Miloslav ŠPINKA
Alois ROUČKA
Jiří ŠTANCL
Josef CHÁRA



Prezident AČR dr. Ječmínek předává vyznamenání odstupujícímu předsedovi SZV Miroslavu Čadovi

Adolf GORUS
František NOVÁK
Jiří PEROUTKA
Jaroslav JUHAN
Jiří VYSKOČIL
Bohuslav ROUČKA
Předseda SZV AČR Miroslav Čada bilancoval čtyřleté období výboru, konstatoval, že se dařilo udržet širokou členskou základnu, ocenil dobrou příspěvkovou morálku členů a vyslovil uspokojení nad tím, že se stále daří vítat v našem středu nové členy. Poděkoval celému výboru za vykonanou práci, současně stejné ocenění adresoval i na adresu redakční rady zpravodaje Veterán a ocenil, že bylo pravidelně zajišťováno vydávání čtyř čísel během roku. Poděkoval Ing. Wohlmuthovi za zajištění obsahu jednotlivých čísel. Následně ocenil, že se během jeho jedenáctiletého působení ve funkci předsedy SZV AČR setkal s plnou podporou vedení AČR, prezidenta



Držteli plakety SZV AČR se stali Miroslav Fiala, Lumír Indruch, Jaroslav Kratochvíl, Vasilis Tselidis, Bohumil Vlach a Josef Získal



Milan Wagner, Vladimír Hubáček, Oldřich Horsák, Miroslav Berkman, Jiří Vavrla, Antonín Kasper, Ing. Zdeněk Tichý, Jaroslav Lohnický

dr. Ječmínka i členů sekretariátu, paní Aleny Burianové a Karla Nauše. Podobně pochvalně se vyjádřil i k účasti na našich jarních a podzimních členských schůzích, které se pravidelně těší vysoké účasti.

V další části programu převzali ocenění tyto členové – Antonín Krčmář (103), Jaromír Makovička (90) a Jaroslav Bárta (85) a dále Miroslav Fiala, Lumír Indruch, Jaroslav Kratochvíl, Bohumil Vlach, Josef Získal, Vasilis Tselidis, Vladimír Hubáček, Jiří Vavrla, Oldřich Horsák, Miroslav Berkman, Milan Wagner, Ing. Zdeněk Tichý, Antonín Kasper a Jaroslav Lohnický (80).

Následně předal prezident dr. Ječmínek vyznamenání AČR odstoupjícímu předsedovi SZV Miroslavu Čadovi za dlouholetou aktivní činnost ve vedení svazu.

Po té člen kontrolní a revizní komise VI. Kazda přednesl zprávu o hospodaření a zrekapituloval příjmy a výdaje svazu, konstatoval dobrou platební morálku a na základě zjištění, že v hospodaření svazu nebylo shledáno závad a nálezů, doporučil schválení zprávy. Ta byla členy následně schválena.

V další části schůze požádal odstoupjící předseda M. Čada přítomné o rozhodnutí, zda volit nový výbor SZV buď aklamací nebo jednotlivě. Odsouhlasena byla volba aklamací. Do nového výboru SVZ AČR byli navrženi tyto členové.

Petr Válek (1941) *předseda SZV AČR*, **Miloslav Verner** (1938) *místopředseda*, **Zbyněk Hozák** (1934), **Ing. Jiří Wohlmutz** (1948), **Eva Buriánková** (1949), **Jaroslava Šebková**, **Alena Vyskočilová** (1937), **Vladimír Kazda** (1925), **JUDr. Miroslav Kamaryt** (1933) a **Jaroslava Navrátilová** (1929). Za čestné místopředsedy byli navrženi **Jan Křivka** (1920) a **Miroslav Čada** (1934).

Přítomní členové členské schůze navržený výbor odsouhlasili a zvolili. V závěrečné diskuzi vystoupil Jiří Šmída, připomněl mezinárodní závod veteránů na ploché dráze v Mariánských Lázních, tentokrát jako Memoriál bratří Juhanových a dále výstavu v Pardubicích věnovanou památce Františka Hladěny, válečného odbojáře a propagátora československého motorismu.

(JW)

Srdečné přání našim jubilantům

Některé z našich rubrik se postupem času staly neodmyslitelnou součástí obsahu Veterána a 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.

100 let

Vladimír HOUŠKA 22.7.1913

90 let

Emil BOČEK 25.2.1923

Ing. Jiří KRÁMEK 3.5.1923

80 let

Ing. Albert MOHYLA 14.1.1933

Jiří TRMÍNEK 23.1.1933

Jiří ČÁP 30.1.1933

Milan ADAMEC 24.3.1933

Jaroslav CHLOUPEK 10.4.1933

Jiří EJEM 29.4.1933

Oldřich VISINGR 9.5.1933

Ing. Pavel BLÁHA 17.5.1933

Zdeněk KOVÁŘ 23.6.1933

Jaroslava BRUTAROVÁ 28.6.1933

Ing. Pavel TŮMA 16.8.1933

Zdeněk STRNADL 30.9.1933

Rudolf MÁCHA 14.10.1933

Zdeněk KŘIVOHLAVÝ 20.11.1933

Jiří VACEK 21.11.1933

Václav STEHNO 27.11.1933

Jaroslav ČERVINKA 23.12.1933

70 let

Richard BÍLÝ 18.2.1943

Bohumil KUBA 26.2.1943

Jaroslav BŘÍZA 14.3.1943

Jaroslav BLAŽEK 3.4.1943

Zdeněk PAZNOCHT 7.4.1943

Jiří ČERNÝ 17.4.1943

Jaroslav HRDLIČKA 21.4.1943

Jaroslav PTÁK 27.4.1943

František MRÁZ 11.5.1943

Pavel MISÍK 24.5.1943

Jaroslav ROLC 25.5.1943

Jan WIESNER 1.7.1943

Bořivoj ZÁBŘESKÝ 11.7.1943

Robert KUDRNA 21.7.1943

Josef DITRYCH 26.7.1943

Rudolf GREPL 12.8.1943

Ing. Petr SVOBODA 9.9.1943

Václav VRTAL 20.9.1943

Ing. Václav PRCHAL 24.9.1943

Václav ČIHÁK 30.9.1943

Petr SKÁLA 8.10.1943

Julius BRANDA 12.10.1943

Jindra RUNŠTUKOVÁ 30.10.1943

Josef KRÍŽEK 5.11.1943

Mgr. Eva TRINKEWITZOVÁ
24.12.1943

60 let

Marie ZÁLUSKÁ 26.1.1953

Josef PEŠEK 19.3.1953

Karel ŘEPA 4.4.1953

Miloš DRAHOKOUPIL 7.5.1953

Petr SAMOHÝL 4.8.1953

Jiří DĚDIČ 15.12.1953

POZOR!!!

členská schůze

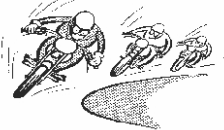
Svazu závodníků veteránů Autoklubu ČR

se uskuteční v sobotu 23. března 2013 od 8 do 12 hod.

ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.

Těšíme se na vaši hojnou účast.

SEJDEME SE 23. BŘEZNA



Příběh, který začal před sto lety

František Sutnar – král sedmsetpadesátek

Stal se z toho zajímavý a poučný životní příběh překračující závodní svět. Sutnarova cesta se stala směsí talentu, houževnatosti, podnikání, schopností i zmaru. Ale také marné snahy odolávat cizí zvlůli, byrokracii, závisti i trestům až k opuštění rodné, tolik milované země.



Příběh plzeňského rodáka (nar. 28. ledna 1913) začal bezmála před sto lety v tamní Smetanově ulici, kde mladý František poprvé viděl, jak pracuje motor a v opravářské dílně ho očaroval svět součástek, koleček, ojníc, svíček a tak svůdného oděru oleje a benzínu. Doma sice byla prosperující živnost s textilem a umělými květinami, ovšem první automobilové zážitky na služebních cestách probudily něco, co udělalo Sutnara daleko známějším, než jako prodavače. Jeho zájem o motorismus byl na světě a otec to cítil jasně, když mu po získání čerstvého řidičského průkazu zakoupil první motocykl. Začal tedy jako motocyklista v Klubu plzeňských závodníků. Táhl ho nejdříve plochá dráha, která se v Plzni těšila mimořádné

popularitě, ovšem brzy poznal, že jeho leč výkonná pětistovka BSA není zrovna tím pravým nářadím pro takový sport. Poté se dal s „besárnou“ na motocyklové soutěže. Jen na nějaký čas, neboť volant přece jenom táhl jeho srdce daleko silnější. Sice absolvoval s manželkou soutěže 300 km zemí Českou, Napříč Šumavou a další, fascinovaly ho ale závody na okruzích. Když získal postarší vůz Singer z roku 1939 už nic nebránilo tomu, aby stál na startu svého prvního závodu. A hned v pražském Motole na druhé Velké ceně hlavního města Prahy v roce 1947. A bylo z toho vítězství! To už bylo na světě přátelství s Otto Krattnerem, s nímž se krátce po válce angažovali v plzeňské odbočce AKRČs, finančně podporovali i závod na Lochotíně a když se v té době narodila automobilová třída sedmsetpadesátek, jejíž závodní pole tvořily povětšinou vozy Aero Minor, otevřela se bez nadsázky hvězdná kapitola Sutnarova sportovního života. Jel na soukromém voze prakticky všechny závody v Československu a kráčel od vítězství k vítězství. Jen v sezóně 1950 vyhrál závody v Poděbradech, v Praze, Plzni, Hradci Králové, Mladé Boleslavi, Lidicích, Liberci, Karlových Varech, Ostravě, Gotwaldově, Šternberku i samozřejmě v Brně. Ještě před tím se ovšem zapsal nesmazatelně do historie nejslavnějšího vytrvalostního automobilového závodu

světa – 24 hodin v Le Mans. V něm startovali s Otto Krattnerem v roce 1949, jak jinak, než s minorem. V jeho 17. ročníku tehdy mezi 60ti startujícími vozy slavných značek jako Ferrari, Simca, Talbot, Aston Martin, Bentley a další stály dva československé vozy Aero Minor Sport. S číslem 58 v národní barvě bílo-modro-červené vůz posádky Sutnar/Krattner a s číslem 59 v modré francouzské barvě vůz posádky Jacques Poch (F)/ Ivan Hodáč. Nechybělo mnoho a skvělý výsledek nemusel vůbec být. Naši jezdci se totiž dostavili po komplikacích na cestě do Francie na technickou přejímkou s půlhodinovým zpožděním. Mimořádný výsledek se začal formovat v osmácté hodině závodu. To byli naši sedmí, ve dvacáté

hodině už pátí, o hodinu později čtvrtí... Nakonec ujeli úctyhodných 2391,932 km a skončili nakonec druhí v klasifikaci podle indexu výkonnosti a 15. v klasifikaci podle ujeté vzdálenosti.

Proti vkladu 25 000 franků vyhráli Plzeňáci půl milionu franků. Při cestě zpět je uložili ve švýcarských bankách a za to krutě zaplatili. Na konci roku 1950 byli zatčeni a odsouzeni. Sutnar k patnácti letům vězení, Krattner k jedenácti. V Československu vládli komunisté...

Propuštěn byl nakonec 30. listopadu 1963. Jako absolvent Obchodní akademie zničen skončil jako dělník a řidič. Počátkem sedmdesátých let emigroval. Zemřel 1. července 1990 v Zurichu.

(JW)

Jaroslav Lohnický, dlouholetý člen výboru

Milovník motorů, motocyklů i aut

Čerstvý osmdesátník Jaroslav Lohnický nebyl sice nikdy závodníkem, jeho celoživotní vztah k motorismu ho ale do prostředí napínavé podívané a vzrušujících závodů přivedl. Posléze ho přivedl i do řad SZV a později i do řad jeho výboru, v němž si získal vážnost i popularitu.



Pražský rodák (nar. 16. listopadu 1932) prožil snad nejkrásnější dobu motorismu v našem hlavním městě. Když dnes povídá, před očima běží všechny ty ulice, dílny, dílničky a nekonečná plejáda jmen, která v těch místech působila. Je to úžasný výčet.

Mladý Jaroslav se nejprve vyučil na pražských Vinohradech u firmy BMW Justina Löschnera. V tamních dílnách se prováděly opravy vozů slavné značky, s nimiž jezdily známé postavy, jakými byly Arnold Buchta, bratři Bruno a Zdeněk Sojkovi, František Dobrý,

Stanislav Kohout, Erik Spěvák nebo bratři František a Jaroslav Juhanové či Viktor Mráz. Nebylo divu, že takové prostředí nahrávalo k upsání se motorismu a závodnímu světu.

Ani ve chvíli, kdy v roce 1949 přešla vinohradská firma po znárodnění pod křídla Mototechny, neztratil kontakt se zajímavými jmény. K nim patřilo i jméno Františka Dohnala, přísného a erudovaného mistra firmy Ing. Zdeňka Kliky, dovozce značek MG, Jaguar, SS Triumph a Jawa. Dohnal byl navíc vyhledávaným mechanikem a pracoval pro známého závodníka Vladimíra Formánka. A tak to bylo tolik důležité povolání mechanika, které si Jaroslav Lohnický dokonale osvojil a zůstal mu věrný po celou dobu aktivního života. Ještě před válkou pomáhal připravovat motocykl Manet závodníkovi Josefu Koutníkovvi, později přešli na stopadesátku ČZ. Po návratu z vojny v roce 1954 začal pracovat v Motorletu Jinonice a u své lásky zůstal. V roli mechanika pomáhal Jiřímu Pelcovi. Ten si pořídil ESO od Jana Novosada, ale už při testovacích jízdách stroj nezvládl a tragicky havaroval. Odešel z Motorletu, nastoupil



v Hostivicích do STS a ještě později do opravny motocyklů ČSAO v holešovické Stroj-nické ulici. Mimo řádné zaměstnání dalších několik následujících let pracoval Lohnický s Josefem Michálkem, dále pomáhal a mechanikoval Milanu Chalupníkovvi, Miroslavu Špakovi, Armandu Ondrikovi i Radku Mildnerovi, tedy řadě našich předních silničních motocyklových závodníků. U všech se podílel na dobrých výsledcích, radoval se s nimi, prožíval i nezdary. Pomáhal ale všem, kdož pomoc potřebovali.

Mezi závodníky sdružených do obnověného Svazu začal Jaroslav Lohnický docházet na pozvání tehdejšího skladníka Mototechny a závodníka Karla Navrátila už od roku 1972. Od roku 1985 byl členem výboru, v němž působil přes čtvrtstoletí.

Rukama čerstvého osmdesátníka Jaroslav Lohnického prošla logicky i řada vlastních motocyklů, první Manet, pak ČZ 125, Jawa Ogar 350, krátce Norton Internat, Scott 600, dále Jawa 500 OHC a naposledy kývačka Jawa, ale také automobilový volant vozu Aero 662 či Simca Elysée. Prostě motorista tělem i duší v tom nejlepší slova smyslu.

Na konci posledního volebního období se Jaroslav Lohnický svého působení ve výboru SZV AČR vzdal. Zůstává ale mezi námi dál, neboť jeho motoristický naturel mu jinak nevelí.

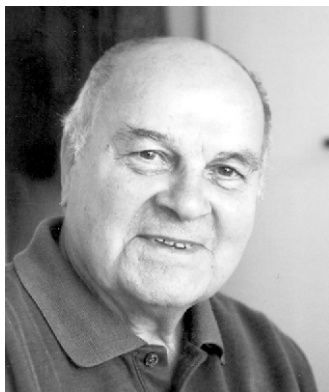
(JW)

*Jaroslav Lohnický (vlevo)
s Josefem Michálkem na jednom úspěšném
závodě*

Jiří Třmínek – život na plošině sajdkáru

Chtěl mě taky Camathias

V minulém čísle Veterána jsme vám představili našeho prvního mistra republiky v kategorii motocyklových sajdkárů Rudolfa Sůvu. Dnes představujeme druhého z úspěšné dvojice, čerstvého letošního jubilanta, osmdesátníka Jiřího Třmínka.



Železnobrodský rodák Třmínek (nar. 23. ledna 1933) vyrůstal ve městě sklářů od dětství a řada jeho životních peripetií se podobá osudům jeho sajdkárového „parťáka“. Byly mu tři roky, když vyhrál ve svém rodišti dětský koloběžkový závod a dodnes vzpomíná

na svoji první čokoládovou medaili. Později samozřejmě lyžoval, hrál fotbal a házenou, jezdil na lodi po Jizeře. Prostě sportu dával všechno, neměl rád ovšem nějaký diktát, chtěl být samostatný a bral všechno s humorem. Bylo mu patnáct, když se mu dostal do ruky belgický stroj FN po strýci. Rozjel ho a překvapivě zpozorněl, když ho předjížděl utržený setrvačnick. Mladý Jirka zastavil, havarovanou součástku našel a motorku na místě opravil. Bylo jasné, že šikovnost, nástrojářské řemeslo i vztah k technice mu nebudou cizí. A pak se seznámil s řidičem nákladního automobilu v tamní vápence Rudolfem Sůvou z nedaleké obce Smrčí. Příběh pro dva mohl začít. Třmínek brzy trávil více času v Sůvově dílně, vyráběl součástky a u kamarádů zajišťoval některé speciální práce a když začal



Start závodu ve Voticích v roce 1959. Sůva s Třmínkem na BMW zcela vlevo



Úsměv, věnec a květiny po vítězství ve votickém závodě

„pracovat“ na jejich sajdkáře, stálým cvičením trénoval svoji obratnost a vytrvalost. První seznamovací jízda ale málem skončila průšvihem, to když nezkušený Třmínek neodhadl správné vyvažování. Vše nakonec zvládli, ale starší Rudolf musel dát důkladnou instrukci. Jiří byl ale učenlivým žákem, jemuž nechyběla odvaha získaná na krkonošských sjezdovkách. Že byl výborným lyžařem dokládá i jeho vzpomínka na jilemnický motoskijórink, kterého se ve své době zúčastňoval.

„Tam jsem přijel s kamarádem. Nejprve jsme vyhráli stopěťadvacítka, s jiným klukem jsem vyhrál dvěšředesátka a ve třistapadesátkách už jsme vedli o kolo. Ale kousek před cílem jsme havarovali. Lidi šleli, mohl jsem vyhrát třikrát za neděli“.

Třmínek postupem času pronikal i do technických záležitostí jejich sajdkáru. Vylepšoval některé součástky, přívod paliva, pumpu a další díly, dodnes však vzpomíná na motor BMW typ Sahara. Zkoušky sajdkáru probíhaly zpravidla na silnici ze Smrčí do Záhoří a někdy se

vraceli až s přicházející nocí. Nikdy se ale nic nestalo.

V roce 1957 obdržel Rudolf Sůva dopis z pražského ústředí Svazarmu, jímž byli zařazeni do reprezentace. Na první pohled to bylo jistě příjemné. Mělo to ovšem háček. Sůva se Třmínkem byli syny živnostníků a tak jejich výjezdy, byť do země socialistického bloku, byly nežádoucí a tak se pojem reprezentace vztahoval paradoxně na těch pár startů doma...

Z okruhů, které v roli spolujezdce ve své aktivní dráze Třmínek absolvoval, vzpomíná především na technický, zatáčkový okruh v Novém Boru, kde se naplno vyzávodil. Naopak příliš mu neseseděl okruh v Šumperku. Ještě dnes ale vzpomíná na trať brněnské Velké ceny Československa. *„Těch 17 km bylo velice těžkých, taky jsem za závod shodil 4 kg, ale neztěžoval jsem si“.* Znovu si v duchu okruh, tak náročný na kondici, projíždí a dodává. *„Když v Brně startoval výborný Švýcar Camathias, přišel za mnou a tak jsem se mu líbil, že chtěl, abych jezdil s ním. Dlouho jsem*

*Odvaha,
mrštnost
i elegance.
To vše lze
vyčíst
z Třmínkova
líbivého stylu.
V roce 1959
na pro něho
neoblíbeném
okruhu
v Šumperku
a se strojem
s velkou
kapotáží*





Třmínkův dokonalý styl na brněnském okruhu při Velké ceně Československa v roce 1960

mu vysvětloval, že mě nikdo z nadřízených politických ani sportovních orgánů nedá povolení k odchodu a startům v zahraničí. Nechápal to. Ze všeho sešlo...“ Možná, že osudově dobře. Dva Camathiasovi spolujezdci tragicky zahynuli a ani legendární Švýcar se nevyhnul v roce 1965 osudovému konci na okruhu v britském Brands Hatch.

Třmínkova kariéra se odehrála bez větších úrazů, snad až na zhmožděnou pravou ruku. To, když se Rudolf Sůva ve Kdyni na poslední chvíli vyhýbal lanu zajišťující sloup v těsné blízkosti trati. Mohlo dokonce Třmínkovi uříznout hlavu, ale nakonec skončili na dvoře blízkého statku.

Příběh těch dvou na jedné sajdkáře má hodně podobného. Těšili ze z mnoha vítězství, stali se mistry republiky, dvakrát dosáhli na třetí místo ve Velké ceně Československa. Jejich společný

Závěr kariéry železnobrodské dvojice byl ve znamení sajdkáru s motorem Jawa 500



Dvojice Sůva/ Třmínek při dekorování na stupních vítězů v našem nejprestižnějším závodě – Velké ceně Československa 1959

vztah ke sportu a motorismu, střídavě doplňují osudové momenty synů živnostníků, když jeden z nich skončil jako řidič nákladáku, druhý nemohl dokončit středoškolské vzdělání. Dnes nelitují, žijí. A to je dar, který jim nikdo nevezme. (JW)



Miroslav Berkman – za řídítky i za volantem

Další jméno naší závodní abecedy

Je možné ho zařadit do té skupiny našich všestranných závodníků představovanou Antonínem Vitvarem, bratry Pohlovými nebo Zdeňkem Treybalem, kteří mistrně ovládali rychlá řídítka či volanty.

V dejvických garážích Karla Šibora se jako mladý školák seznámil s motory a motocykly a brzy potom ho začal Šibor s Aloisem Škvorem brát na závody. Pak si Berkman pořídil svůj první motocykl – ČZ 125 a v roce 1948 se poprvé přihlásil na Heinzovu motocyklovou soutěž. Dobrodružství pro něho skončilo předčasně v Brně. Udělal totiž chybu v pérování přední vidlice a s motocyklem se dál jet nedalo. Zanedlouho si pořídil třístapadesátku ogara a ve zmíněných garážích poznal i zkušeného Václava Hovorku. Začal závodit s waltry 250 a 350 a v pěti-stovkách jezdil s ogarem 350.

Pak přišla vojna a na druhém břehu Vltavy, v Karlíně, se dostal do báječné závodnické party legendárního Františka Mošny, kde se seznámil v takovýchmi jmény, jako byli Jaroslav Pudil, Václav



V terénu pražské Šárky v roce 1953

Kvěch, Simandl či Vladimír Hubáček. „*Nebyl tam žádný odpočinek a nadělo se tam hodně práce. Často jsem byl tak unavený, jako nepamatuji*“, vzpomíná ještě dnes na své působení v pražské



Při čestném kole na Slováckém okruhu v Uherském Hradišti v roce 1955. Miroslav Čada (4), vítěz závodu třístapadesátek, Miroslav Berkman (7), druhý v cíli dvěstěpadesátek

*Miroslav Berkman
na walteru
na trati 11. ročníku
slavného
plzeňského
Lochotínského
okruhu
12. června 1955*



Dukle. Když z ní odcházel ostravský Oldřich Bartoš do civilu, převzal po něm závodní motocykly Walter, ale nebyla to žádná výhra. Stroje se doslova „sypaly“ a Berkman s nimi prakticky závody nedojížděl z nejrůznějších technických důvodů.

Když se vrátil z vojny, jeho závodní kariéra pokračovala působením ve svazarmovských pobočkách. Tam mu byla půjčována jak motocyklová, tak i automobilní závodní technika. Začátkem padesátých let byl rodák

z Prahy (nar. 26. září 1932) také u našich prvních terénních pokusů v pražské Šárce a ovlivňoval podobu této nové disciplíny u nás. Jak se brzy ukázalo, větším lákadlem byly pro mladého závodníka rychlostní disciplíny. Jedním z prvních významnějších výsledků bylo jeho třetí místo na městském okruhu v Nymburce v roce 1953 a ve stejném roce i třetí místo na Ceně Prachovských skal v Jičíně, kde startoval na walteru ve třídě dvěstěpadesátek. Jak se ukázalo později, těžká



Na nevydařeném voze ESO 500 formule III



Za volantem vozu Střela na okruhu v Jičíně



S patnáctistovkou Škoda na trati legendárního šternberského kopce Ecce homo v roce 1958

a náročná trať jičínského okruhu Berkmanovi vyhovovala a na stupně vítězů se dostal i v roce 1955, kdy dojel třetí na ČZ 250 a v pětistovkách na jawě dokonce druhý. V roce 1957 pak ještě znovu třetí v pětistovkách.

Před domácím publikem v Praze na sebe upozornil už v jedenadvaceti letech na známém žižkovském okruhu, tehdy pod názvem Pražský okruh míru. V něm zajel hezký závod ve dvěstěpadesátkách na walteru a skončil druhý. O rok později se mu na stejné trati podařilo napodobit triumf Zdeňka Treybala, když se na stupně vítězů dostal znovu, ovšem za výsledek v závodech automobilů. Na sedmsetpadesátce Střela dojel druhý za Václavem Hovorkou.

Zcela nejlepším Berkmanovým automobilovým rokem byl rok 1958, v němž slavil na legendární šternberské trati Ecce homo nejprve vítězství

v patnáctistovkách na mladoboleslavském voze Škoda a hned poté dojel druhý s nezapomenutelný kopřivnickým monopostem Tatra za Adolfem Veřmiřovským.

To, že dokázal jet výborně s motocyklem nebo automobilem mělo svoje pozadí. Působil jako řidič osobních i nákladních automobilů nejrůznějších typů a objemů, jezdil na motocyklech a tak jeho vyježděnost byla mimořádná. I proto si nijak nevybíral disciplíny, ani okruhy, všechny měl rád a zůstal vždy skromný. Potvrzuje to, že nijak nelitoval toho, že nepřišla nabídka stát se továrním jezdcem.

V konci roku 1959 náš čerstvý osmdesátník se závoděním skončil, když ho pracovní povinnosti zavedly daleko od vlasti. V Argentině, Alžírsku a Turecku nakonec působil 11 let a to už bylo na návrat k závodění pozdě. (JW)

Motocyklový příběh plný píle, vůle i lidského procitnutí

Karel Pilař – závodník

Měli jsme řadu skvělých motokrosařů, kteří dobývali svět a neztratili se ani v mistrovství světa. Patřil mezi ně i hrdina následujících řádků.

Bylo po válce a Karlíkovi táhlo na desátý rok. Narodil se 29. května 1936. Jeho velkou láskou a zálibou bylo kolo. Na bicyklu seděl denně a v Rumburku a okolí sjezdil kdejakou silničku, louku i mez. Tatínek mladého cyklisty byl řezník a kousek od Pilařovic krámu měl cyklistickou prodejnu pan Jaroslav Nozar, tam byl Karlík častým hostem a očumovatelem novinek. Loučení s kolem přišlo náraz, ve chvíli, kdy se ve výkladu pana Nozara objevila stovka zetka. Bylo to před Vánocemi a Karlík tak dlouho brečel, až mu rodiče zetku koupili. A zase sjezdil kdejakou silnici v okolí, pravda, jeho akční rádius se dost rozšířil. Asi měsíc byl mladý motocyklista se zetkou spokojený, pak si ale uvědomil, že potřebuje něco víc – závodní motorku! Závodní moto ze „seriáku“ vyrobil snadno, sundal blatníky a odmontoval výfuk. Pak už nelítal po okolí sám, měl v sousedství kamaráda, který měl Jawu Robota. Tahle dvojice neunikla pozornosti pořadatelů ploché dráhy, která se jela v Rumburku u nádraží. Pozvali dva mladíky, aby si spolu zajeli závod na pět kol. Měl to být jakýsi úvod plochodrážní podívané, než nastoupí opravdoví závodníci. Karel tenhle svůj první životní závod o pár metrů vyhrál, netušil tehdy, že o jeho životní dráze na mnoho dalších let se právě rozhodlo. Apropos – vítězem rumburské plošiny se stal František Šťastný na stroji Norton, který byl ovšem v duchu tehdejších předpisů přejmenován na moto Blesk.



K Pilařovým začátkům patřilo vítězství v Liberci na jawě 250

Karel se rozhodl, že bude závodníkem, zjistil, že potřebuje licenci a tak téměř rok naháněl potřebné body na různých soutěžích po okolí. To už si polepšil a startoval na ČZ 150 cm³. Většinou se tyhle akce odehrávaly v okolí Liberce, ještě nyní Karel vzpomíná, jak trať jedné ze soutěží vedla pod lanovkou až nahoru na Ještěd. Se stopadesátkou se kopec vyjížděl ztuha, navíc mu vypadávaly kvality a musel šaltpáku neustále přidržovat nohou. Vyjel. Nezapomenutelnou perlou mezi tehdejšími soutěžemi bylo Mšeno. Hlavně jeden šlapačkový úsek zvaný Kípa, opravdu velmi náročný na

jezdecké umění. Spolehlivě a bez šlápnutí ho vyjížděl místní borec Pepík Kauler, který to měl perfektně najeté. Další zlom v Karlově kariéře přišel, když startoval na terénním závodu v Rumburku. Se svojí stopadesátkou dojel ve třídě do stopěťasedmdesáti třetí a říkal si v duchu, že závody by pro něj byly lepší než soutěže. Poprvé se tam taky setkal s Mílou Součkem, kterého si vzal za vzor a začal na sobě pracovat. S fyzickou problém neměl, byl pořád v pohybu. Hrál hokej a závodně basketbal, potřeboval ale rychlejší motorku. První řešení bylo jednoduché, ale dlouho nevydrželo. Do rámu své zetky zabudoval motor z dvěstěpadesátky Jawy. Jelo to hrozně, jenomže po dvou závodech se rám roztrhl. Tak si nakonec i s pomocí soudruha Šediny z Jawy opatřil závodní terénní Jawu dvěstěpadesátku „Libeňáka“, s tou už se daly dělat výsledky. A zase přišel takový zlom v jeho kariéře. Stal se v Sedlčanech na svazarmovském soustředění, na které byl jako mladý talent pozván. Startoval tam s půllitrovým Esem a vyhrál. Dva dny po soustředění dostal telegram, aby



O mnoho let později. Pilař už jako veterán při klání v Chýni nedaleko Prahy

se přijel představit do Strakonice. Psal mu technický náměstek Červák, který měl ve fabrice na starosti také závodění.

První strakonická otázka byla, kdy nastoupím? Varnsdorfští mě nechtěli pustit, nakonec jsme se dohodli, že budu do Strakonice dojíždět, že to můžu dělat, abych tak řekl, na dálku. Rok jsem dojížděl, pak už to nešlo dál. Nastoupil jsem do Strakonice a vyfasoval jsem tréninkovou dvoustovku. Za moc nestála, na štěstí brzy přišel „dvoulauř“ dvěstěpadesátka. Jenomže v dojíždění jsem pokračoval, Válek měl děvče v Praze, já měl děvče v Praze. Jezdili jsme každý den, střídali jsme auta. Jednou s jeho Simcou, jednou s mým Hillmanem. O benzin starost nebyla, ve fabrice tekl snad i z vodovodu. Ráno jsme vstávali v pět hodin, abychom byli včas ve fabrice. To bylo dost hrozné, ale byli jsme mladí. Šlo to, protože manažerem byl Miroslav Urban, on byl u komunistů a měl docela slovo. Ten nad námi držel ochranou ruku.

První závod mistrovství světa jsem jel v Šárce. Hallman odstartoval první a já se za ním držel tři kola. Pak spadl na skoku a Husqvarna se mu rozpúlila. Já jsem trefil jednu z těch půlek a letěl jsem taky. Dopadl jsem a zkontroloval ruce nohy, všechno dobré, jel jsem dál. Starost mi dělala helma, u které se utrhla řemínek a musel jsem jet s hlavou na stranu a přidržovat ji. Taky se mi okolo předního kola plandal brzdový bowden. Jestli se dostane do drátů, poletím, to mi bylo jasné. Ale jel jsem a v cíli jsem byl nakonec čtvrtý. První závod v zahraničí měl zajímavou předeheru. Chtěl jsem se jet podívat do Lipska na veletrh, ale v TOSu ve Varnsdorfu mě nechtěli pustit, že jsem z takové špatné rodiny. Nesocialistické. Za nějakou chvíli přišel telefon ze Svazarmu, že mám jet závod v Lucembursku. A jestli prý bych

nemohl vzít své auto, oni že nemají. A taky vlečňák, pochopitelně. Vyrázili jsme s Válkem a v Německu, že přespíme. Jak jsem byl zblblý ze školy a z propagandy, kterou nám líli komunisti do hlavy, čekal jsem všude žebráky a nezaměstnané. Oni nikde, krásný hotel, milí lidé, všude čisto. Tak mi leccos došlo. V Lucembursku se jel těžký závod, Válek dojel třetí a já čtvrtý, to bylo docela dobré. Jezdili jsme dál. Utkával jsem se s Robertem, Bickersem, Hallmanem, startoval jsem v desítkách závodů mistrovství světa. Jednou jsem skončil v celkovém pořadí třetí, jednou čtvrtý a jednou pátý. Největší úspěch jsem prožil v německé Apoldě, kde jsem

zvítězil. Se všemi těmi kluky jsem byl kamarád, i když na trati jsme si nic neodpustili. Největší soupeřem ale i kamarádem byl pro mne Válek, já si někdy připadal, jako by to byl můj bratr. On byl ze začátku lepší, pak jsem ho ale nějak dorazil, dokonce mi jednou řekl, že jsem jediný, kdo ho doma může ohrozit.

Nemůžu zapomenout na závod o Zlatou svíčku Pal, který jsem jel ve dvou třídách, dvěstěpadesátkách a na třistašedesátce v půllitrech. Byly to dvakrát dvě rozjízdky a všechno jsem to vyhrál, nikdy jsem ale nebyl tak zničený. Byly to hezké časy.

Dalibor Janek



Chvilke štěstí, na které se nezapomíná. Na stupních vítězů ve Stříbře – Zdeněk Polánka, Vlastimil Válek vítěz závodu a Karel Pilar

Závodění nespalo ani v krátkých dnech zimy

Byly kruté zimy, jezdil se motoskiörink

Ano, opravdový zimní kolorit nedával přes svoji krásu a často i krutost, motoristům spát. Zvlášť těm, jímž srdíčko t'ukalo pro závodění i kouzlo technických fines v zimní technice.

V prvních letech minulého století byl motocykl i automobil jedním z vrcholů techniky. Od dvoustopého automobilu byl však jednostopý motocykl relativně dostupnější a když bylo jasné, že „snese“ i zimní provoz, nebylo daleko k prvním zimním sportovním pokusům. Asi už se nedopátráme toho, zda byli v Podkrkonoší movitější lidé, toť otázka. Skutečností ovšem zůstává, že už v roce 1926 se ví o tom, že byl v Jilemnici po vzoru švýcarského Sv. Mořice proveden první pokus o zrození jakéhosi motoskiörinku. I když toto pevně archivní dokumenty jednoznačně neprokazují.

Jisté je to, že před více než osmdesáti lety, 25. ledna roku 1931, byl v Jilemnici odstartován první ročník Jilemnického motoskiörinku. Ještě sice ne jako samostatný závod, ale jako součást tamních lyžařských závodů. Pod patronací Ligy motoristů a SKI klubu Jilemnice se závodilo ve třídách do 500 cm³, na 500 cm³ a sajdkárů a na závodníky čekal okruh úctyhodné délky 16 km. Startující museli projet úzkými uličkami města, potom zdolávali stoupání a těžký sjezd do Mříčné, v Peřimově po mostě poprvé překonali řeku Jizeru a zamířili do Horní Sytové, kde poprvé křižovali dráhu a hned po té znovu po mostě Jizeru. V Hrabačově potom zamířili k cíli v Jilemnici, kde podruhé křižovali trať a dojeli na náměstí. Dnes je to těžko představitelné, neboť jeli po zasněžených silnicích, které dnes při svém nasolení a údržbě

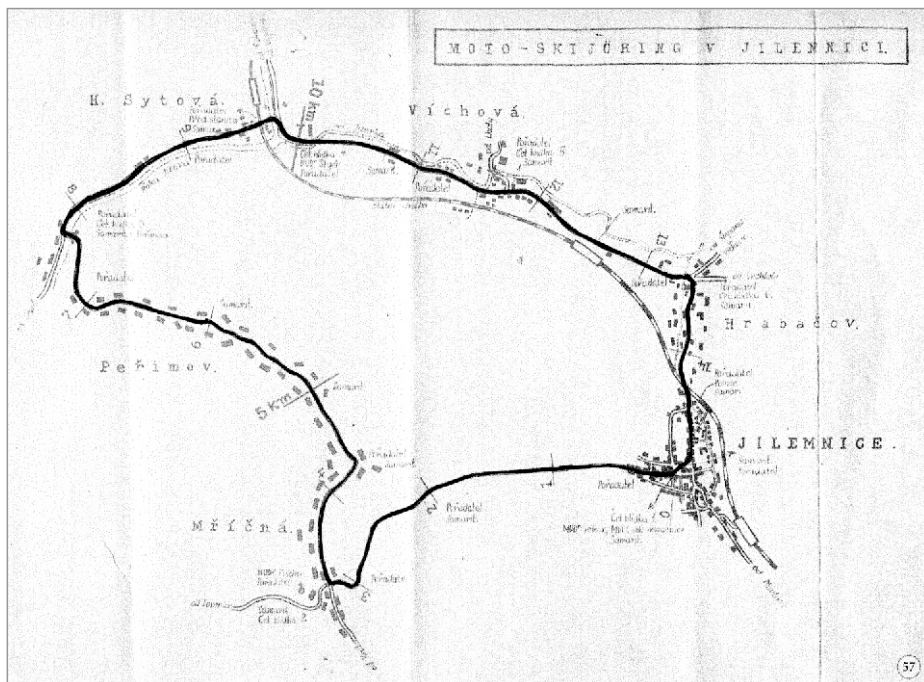


Začátky našeho motoskiörinku. Ledem 1931 v Jilemnici a jedinečná atmosféra, která ze snímku dýchá potvrzuje, že šlo o velkou událost

podobný typ sportování naprosto vylučují.

V Jilemnici se tehdy sešla nebývalá účast a ve výsledkových listinách se objevila i později slavná jména našeho motorismu. Vítězem se stal s více než dvouapůlminutovým náskokem Antonín Vitvar na arielu 500 se svým lyžařem Bourou ze Studence. Jako jediný absolvoval těžký okruh pod 16 minut (15.55 min.), což představovalo úctyhodný průměr 60 km/h. Ve třídě nad 500 cm³ se na druhém místě umístili členové Motoklubu V.S. Praha, legendární bratři Jiří a Zdeněk Pohlavé, na indianu 1200, přičemž Zdeněk jel jako lyžař. Oceněna byla jízda Jiřího, který 200 kg těžký motocykl ovládal brilantně a dokazoval možnosti stroje na sněhu.

Závod měl velkou odezvu mezi diváky a nadšenými pořadateli a tak tradice



Těžký a náročný okruh v okolí Jilemnice byl svojí šestnáctikilometrovou délkou opravdu mimořádný, ale také neskutečně krásný

jilemnických motoskijörinků měla pokračování i v letech 1932 a 1933 a samozřejmě i po válce od roku 1947 do roku 1963, kdy bylo konáno celkem 16. ročníků. 11. ročníku v roce 1958 se zúčastnili i pozdější mistr Evropy Jaromír Čížek a vycházející silniční hvězda František Šťastný. Skvělého soutěžáka Sašu Klimta viděl Jilemnický



motoskijörink v roce 1960. Pro nedostatek sněhu pořádali v roce 1951 jilemníci závod v Harrachově, ale několika ročníků se dočkaly motoskijörinky i v okolí. V Semilech (od roku 1948 do roku 1963 6. ročníků), Lomnici nad Popelkou (od roku 1958 do roku 1960 3. ročníky), Železném Brodě, Jesenném (od roku 1955 do 1982 9. ročníků), kde jedním ze zakladatelů byl náš bývalý člen Rudolf Hýrek. V roce 1956 byl pořádán také 1. ročník motoskijörinky v Liberci Pavlovicích, který se stal kořistí závodníka Rudé hvězdy Pardubice Chvojky.

V roce 1960 se na startu Jilemnického motoskijörinku představil i náš skvělý soutěžák Saša Klimt“



Při motokijörinku v Klášterci nad Orlicí v roce 2009 oslavil čestným kolem v roli lyžaře svoji kulatou sedmdesátku náš člen Petr Vozník. Povožil ho Jan Zárecký na hondě 250

V polovině šedesátých let ovšem popularita klasickým motocyklových městských motokijörinků začala z mnoha důvodů nezadržitelně slábnout. Až po mnoha letech odmlky byl pojem motokijörink v Podkrkonoší jistým způsobem vzkříšen. Ale už to nebyly motocykly, ale automobily, často již za zenitem svého žití, které „táhly“ lyžaře. A celé to zimní sportování se přestěhovalo z městských ulic na louky a stráně za městem. Pojem autokijörink byl na světě. Mezi první pořadatele nové disciplíny se zařadili členové Autoklubu v Jesenném, kde se automobilová premiéra odehrála v roce 1964 a v případě dobrých podmínek letošní zimy se chystá už jubilejní 30. ročník. Podkrkonoší ale nebylo jediným místem u nás, kde se motokijörinky konaly.

Příležitostně se jezdilo na několika místech Orlických hor (Králíky, Rokytnice v Orlických horách, Jablonné v Orlických horách, Olešnice v O.h.), od začátku sedmdesátých let se pravidelně závodilo v Olešnici v O.h. A bylo to také tam, co byl v roce 1984 pořádán první mezinárodní motokijörink u nás. Velká popularita této disciplíny a veliké nadšení schopných pořadatelů v čele s Miroslavem Šrolerem stály v roce 1990 u zrodu seriálu „O pohár Orlických hor“, který se sestával z podniků v Letohradě, Ústí nad Orlicí, Klášterci nad Orlicí a Dobřanech v Orlických horách. To už bylo na světě i mistrovství ČR v této velice atraktivní disciplíně, která rozechřívá motoristická srdce i v někdy krutých a třeskatých podmínkách zimy.

Mistři ČR v motoskijörinku

1998

Pavel Čiháček/ Jiří Křivka, Yamaha

1999

Jiří Pach/ Tomáš Meier, Honda

2000

Bohuslav Svatoš/ Radim Novák, Honda

2001

Bohuslav Svatoš/ Radim Novák, Honda

2002

Pavel Kunc/ Josef Komůrka, Suzuki

2003

Bohuslav Svatoš/ Radim Novák, Honda

2004

Bohuslav Svatoš/ Radim Novák, Honda

2005

Patrik Šroler/ Miroslav Šroler, Yamaha

2006

Patrik Šroler/ Miroslav Šroler, Yamaha

2007

Josef Švorc/ Josef Drašnar, KTM

2009

Josef Sládek/ Petr Čížek, Honda

2010

Patrik Šroler/ Miroslav Šroler, Yamaha

2011

Josef Sládek/ Petr Čížek, Honda

2012

Josef Sládek/ Lukáš Mohaupt, Honda

*(pozn. V roce 2008 pro nedostatek sněhu
MR nekonáno)*

V mrazech, vánicích i na blátě

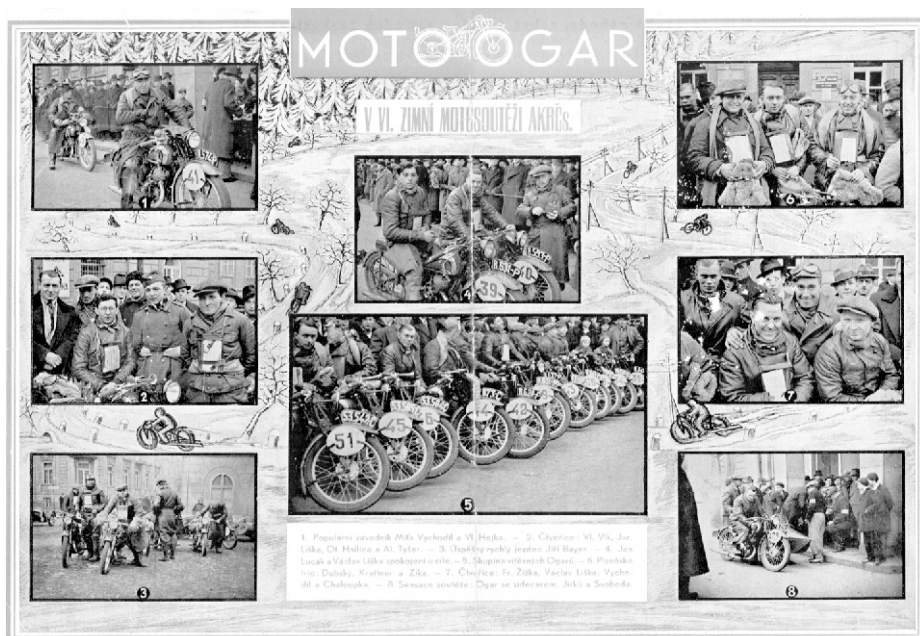
Zimní motocyklová soutěž

Byla rozhodně nejprestižnějším meziválečným motocyklovým podnikem mimo hlavní závodní sezónu. Pořádal ji v letech 1928 – 1939 Národní Autoklub Čech a Moravy, měřila 161 – 250 km a start a cíl byly vždy v Praze. Všichni jezdci byli klasifikováni a dle výsledku odměněni zlatou nebo stříbrnou plaketou. Během deseti konaných ročníků startovalo 1 279 jezdců.

Zimní motocyklová soutěž měla svoje pokračování i po skončení 2. světové války. Opustila ovšem Prahu, startována byla povětšinou v Třebíči. Její poslední, 19. ročník, byl konán 24.2.1957 s centrem v Liberci.

		1.	2.	3.	4.	5.
1. ročník	19.2.1928	83	79	78	1	-
2. ročník	10.2.1929	76	47	23	15	9
3. ročník	31.1.1932	44	39	36	3	-
4. ročník	29.1.1933	100	79	66	13	-
5. ročník	4.2.1934	152	125	115	10	-
6. ročník	27.1.1935	116	99	88	11	-
7. ročník	2.2.1936	217	127	104	23	-
8. ročník	7.2.1937	178	124	116	8	-
9. ročník	23.1.1938	162	147	132	15	-
10. ročník	29.1.1939	151	137	116	20	-

1. počet startujících, 2. počet klasifikovaných, 3. počet zlatých, 4. počet stříbrných,
5. soutěž absolvoval (JW)



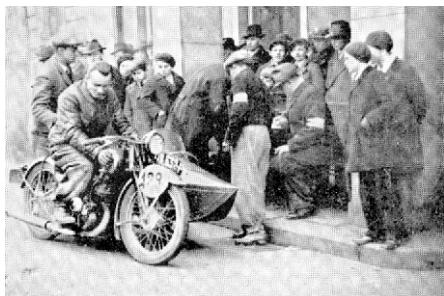
Úspěch firmy Ogár, která v roce 1935 získala 16 zlatých plaket, vedl k vydání zajímavého plakátu (z archivu Jaroslava Lohnického)



Znamý Míša Vychodil na ogaru



Další závodník na ogaru – Jiří Bayer



Sajdkárová dvojice Jirků/ Svoboda (Ogar)



Jan Lucák a Václav Liška v cíli soutěže

Sezóna 2012 je minulostí

Jak si vedli naši následovníci

Tradičně se ohlížíme na stránkách našeho Veterána za výsledky, kterých dosáhli naši mladí závodníci v právě skončené sezóně. I tentokrát jsme byli spíše svědky zklamání i když byly výjimky. Medaile motokrosaře Michka, plošinářů A. a J. Klatovských, Jana Peciny, Josefa France, Aleše Drymla nebo supermotoristy Petra Vorlíčka k nim patřily.

Silniční motocykly. V nejprestižnější motocyklové disciplíně, mistrovství světa silničních motocyklů, jsme měli v jeho 64. ročníku dvojité zastoupení. V nové třídě Moto3 to byl Jakub Kornfeil v barvách italského týmu Ongetta Centro Seta na hondě a v nejsilnější kubatuře MotoGP to byl Karel Abrahám v českém týmu AB Cardion znovu na stroji Ducati.

Sympatický Kornfeil z Rohatce u Hodonína si nevedl špatně, zajel několik výborných závodů a bojoval o umístění na „bedně“, poznal i vedení v závodě. Nejlépe dojel šestý v Brně a dále dokázal pravidelně bodovat. V 14ti závodech 17dílného seriálu dosáhl na body, nakonec si ale proti zatím nejlepšímu umístění v MS (12.) pohoršil o tři místa.

Daleko za výkony ze své první sezóny ve třídě MotoGP zůstal tentokrát brněnský 22letý Karel Abrahám. Jediný náš zástupce v nejprestižnější kubatuře silničního MS nedojížděl, padal, sbíral zranění a potýkal se s poruchami a technickými závadami své ducati. Nakonec se zásluhou druhé poloviny šampionátu umístil na 14. místě závěrečné klasifikace, což zcela nesplňuje představy týmu na začátku sezóny. 9x bodoval z 18ti závodů, nejlépe se mu vedlo ve španělské Valencii, kde dojel sedmý. Asi největší radost nám tak udělal třetí z jihomoravských závodníků, 16letý brněnský Karel Hanika. Mistr republiky

z roku 2011 absolvoval poprvé seriál pro přicházející závodníky Rookies Cup a třikrát se na jeho počest hrála česká hymna. Hanika jel opravdu skvěle a v životní formě, nakonec si vybojoval výborné třetí místo, jen rozdílem pouhých čtyř bodů za druhým.

S nadějí, že se konečně napevno zabydlí v první světové desítce, měla začít sezóna pro našeho nejlepšího závodníka kategorie superbiků, Jakuba Smrže.

V česko-italském týmu Liberty Effenbert začal na pátém místě, ale s dalšími jízdami se začal postupně propadat až na průběžné 15. místo a čtyři závody před koncem 14ti dílného seriálu přišla studená sprcha. Smrž byl z týmu vyhozen a přesunul se pro závěr sezóny do britského mistrovství. Jistě velké zklamání pro všechny, kdo kariéru sympatického Jihočecha sledují.

V jednorázovém závodě mistrovství Evropy ve španělském Albacete jsme nebyli proti minulému ročníku tak úspěšní. Michal Prášek na yamaze si ve třídě supersport sice o čtyři místa polepšil a skončil čtvrtý, ale Michal Filla na BMW si ve třídě Superstock naopak pohoršil a vypadl z první evropské desítky (11.).

Motokros a sajdkárokros. I tentokrát byla naše pozornost upřena na třídu MX3. Celkem šestkrát se v ní hrála naše hymna na počest českých vítězství. Ty zajistili Martin Michek, který vyhrál v Bulharsku, dvakrát na Slovensku

a jednou ve Velké Británii, dvojitě vítězství si z německého Teutschenthalu přivezl Filip Neugebauer. Michek na KTM měl skvělou sezónu a na jejím konci byl jeho jediným přemožitelem mistr světa Rakušan Walkner. Do první desítky se dostal i Petr Bartoš na KTM (8.), těsně před jejími branami zůstal Petr Michalec na hondě (11.) a pohoršil si o tři místa.

Vyklidili jsme pozice proti minulosti v mistrovství Evropy, v němž pouze Václav Kovář se zapsal do klasifikace stopětadvacítek na 13. místě.

Motokros národů zůstal tentokrát bez výrazného českého zápisu. Naše trojice Filip Neugebauer, Martin Michek a Milan Špičák se neprobojovala do A finále a ve finále B sice skončila na druhém místě, ovšem na lepší, než 21. místo to nestačilo.

Ke zlepšení našeho postavení došlo v mistrovství světa v sajdkárcroslu.

V sezóně 2011 jsme zastoupení v první desítkce neměli, tentokrát díky bratřím Václavu a Marku Rozehnalovým ano. Naši na stroji VMC Zabel skončili po vyrovnaných výkonech na celkové sedmém místě. Navíc naši (Rozehnalové a Černý s Musilem) obhájili v nizozemském Ossu čtvrté místo v evropském sajdkárcroslu družstev.

Plochá dráha. Na začátku sezóny se Jan Klatovský dostal na 9. místo v mistrovství Evropy na ledové dráze a v seriálu mistrovství světa na ledové ploché dráze obsadil celkově 12. místo. Ale největší ledařský výsledek přivezlo naše družstvo (Antonín a Jan Klatovští a Jan Pecina) z ruského Togliatti, kde obhájilo bronzovou medaili za třetí místo v mistrovství světa družstev.

Nejvýraznější postavou poslední sezóny byl určitě Josef Franc. Nejprve překvapil sedmým místem při domácí GP zařazené do mistrovství světa na krátké dráze na pražské Markétě. Rozhodně největšího

úspěchu ovšem dosáhl v mistrovství světa na dlouhé dráze, když ještě v úplně poslední jízdě posledního závodu v německé Vechtě měl na dosah výbornou stříbrnou medaili, nakonec se musel spokojit v medailí bronzovou. I přesto se jedná o jeden z našich největších úspěchů posledních let. Franc se navíc podílel na konci sezóny i na pátém místě našeho družstva v mistrovství Evropy (Josef Franc, Tomáš Suchánek, Václav Milík). Aleš Dryml si přivezl zlatou medaili z mistrovství Evropy a současně si zajistil místo prvního náhradníka pro nový ročník seriálu GP mistrovství světa na krátké dráze.

Enduro. Zúčastnili jsme se i 87. ročníku Šestidenní v Německu, jejíž dějiště probíhalo nedaleko našich hranic, v prostoru známého Sachsenringu. Řada našich fanoušků, včetně několika členů našeho SZV, si mohla tak udělat nejjasnější představu o tom, kam pokročilo současné světové enduro. 28 českých jezdců bojovalo ve Světové trofeji, Juniorské světové trofeji i klubových týmech. Výsledek nás nechal znovu sedět pořádně na zemi. Ve Světové soutěži naši v sestavě David Čadek, Robert Šíp, Martin Žerava, Jakub Horák, Michal Kadleček a Radek Toman na strojích KTM nedosáhli na první desítku a skončili jedenáctí. Lépe se dařilo kvartetu Ondřej Helmich, Patrik Markvart, Milan Engel a Jakub Šefr, rovněž na KTM, v Juniorské světové trofeji. Lepší byli vítězní Francouzi, Britové, Američané, Australané a Portugalci, naši skončili šestí a to je posun. Klubový úspěch ze 86. 6D ve Finsku se navzdory účasti šesti týmů nepodařilo zopakovat. Nejlépe, na sedmém místě, skončil tým Batex CL – Dukla team (Martin Gottvald, Josef Kulhavý, Zdeněk Gottvald), devátý byl Motoklub Chrastava (Petr Hušek, Dušan

Kotrla, Milan Kubík), desátý EnC Racing CZ (Luboš Klimeš, Michal Rudolf, Jan Zaremba) a soutěž dokončili také Motorsport Bozkov (27.) a Moto-klub Břlína (35).

Supermoto. Byla to rozhodně úspěšná sezóna. Pavel Kejmar na KTM se ve své první sezóně v mistrovství světa dokázal posunout ve velice vyrovnané konkurenci až na sedmé místo první světové desítky. V mistrovství Evropy si výborně vedl Petr Vorlíček na hondě, o pět míst se zlepšil a ještě před posledním podnikem získal titul mistra Evropy. Snad největší překvapení nám připravili naši na závěr sezóny, když si trio Pavel Kejmar, Tomáš Trávníček (Honda) a Petr Vorlíček, přivezlo z portugalského Portimao bronzové medaile ze Supermota národů a polepšili si tak o čtyři místa svůj poslední výsledek.

Trial. I když už několik let nejsme v elitní skupině Trialu národů, podařil se ve švýcarském Moutieru našemu kvartetu Pavel Balaš (Gas Gas), Martin Křoustek (Beta), Martin Matějčík (Gas Gas) a Jiří Svoboda (Beta) opravdu mimořádný výsledek v podobě zisku Mezinárodní trofeje a to poprvé v historii.

Závodní automobily GP2. Zřejmě náš současný nejlepší formulový jezdec Josef Král prošel v týmu Barwa Addax Team trochu rozporuplnou sezónou. Z řady důvodů neabsolvoval všechny závody, dočkal se však toho životního. V belgickém Spa, kde mu trať mimořádně sedí, zajel skvělý závod a na čtvrté místo v hlavním závodě navázal svým prvním místem ve sprintu. Znovu potvrdil svoje schopnosti a 16. místo v závěrečné klasifikaci GP2 je nutno brát s velkou rezervou.

Vytrvalostní závody automobilů.

Tentokrát jediným českým závodníkem ve startovním poli 80. ročníku slavného závodu 24 h Le Mans byl Jan Charouz

na voze Oreca Nissan v týmu ADR-Delta. S Australanem Johnem Martinem a Britem Torem Gravesem závod dokončili celkově na 13. místě a v kategorii P2 jim patřilo dokonce šesté místo. Jistě dobrý výsledek.

Po té, co si liberecký Břetislav Enge svojí opakovanou nerozvážností zřejmě zajistil definitivní ukončení kariéry, hájil naše barvy v MS vozů GT1 Filip Salaquarda na voze Ferrari. Spolu s Finem Toni Vilanderem vytvořili velice dobrou dvojici, která dosáhla na německém Nürburgringu dokonce na vítězství. Salaquarda nakonec skončil na sedmém místě konečného pořadí a to jistě není k přehlédnutí.

Rallye. Vysoký kredit rallyeové verze mladoboleslavských fabií S 2000 byl dál průvodním jevem soutěžní sezóny. Rok škodovky měl pokračování. Značka s drtivým náskokem vyhrála soutěž značek v rámci seriálu IRC a obhájila své postavení z roku 2011. Náš Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem dojel třetí v Irsku, byli druzí na Korsice a v San Remu, vyhráli Kanárskou rallye a Rallye Targa Florio. V součtu to znamenalo celkově druhé místo pro Kopeckého v seriálu IRC a třetí místo v soutěžním mistrovství Evropy. Jediným stínem bylo Kopeckého nedokončení domácí Barum Rallye, kde na jeho výkon čekali tisíce fanoušků.

Naším želízkem ve světových soutěžích byl opět Martin Prokop, tentokrát s novým spolujezdcem Zdeňkem Hružou. Prokop se zařadil mezi první světovou desítku, pravidelně, až na německou rallye, kde mu jeho Ford Fiesta zcela shořel, dojížděl a sbíral body. Byl devátý v Monte Carlu, Švédsku, Finsku, V. Británii a Francii, osmý v Itálii, ale především pátý v Portugalsku a Akropolis Rallye a dokonce čtvrtý v Argentině. To byl skvělý výsledek. Prokop nakonec

obsadil devátou příčku v mistrovství světa a to je kvalitní umístění.

Tahače – trucky. Nic nového. I to může být dobrá zpráva. Naše dvě největší želízka v seriálu mistrovství Evropy tahačů, Adam Lacko (Renault) a David Vršecký (Buggyra), získali během sezóny několik kvalitních umístění, několikrát stáli na stupních vítězů a rozhodně patřili mezi nejlepší. Potvrzuje to i jejich obhajoba pozic, když Lacko obhájil bronzovou medaili a Vršecký celkově páté místo.

Autokros. Nejlepším autokrosařem poslední sezóny se stal v kategorii Touring Václav Fejfar na škodě fabii, který si o místo polepšil a vybojoval v mistrovství Evropy svůj už třetí titul. V kategorii Superbuggy skončil Petr Turek na BMW druhý, dále za ním se umístili Ladislav Hanák (4.), Petr Bartoš (5.) a Roman Keřka (7.). V kategorii Buggy 1600 obsadil Ondřej Musil čtvrté místo.

V Poháru národů jsme obhájili svoje prvenství a porazili Němce a Francouze. V kategorii Junior Buggy jsme brali všechny tři medaile. První místo obsadil znovu Jakub Kubiček před Jiřím Formánkem a Radkem Francem.

Dálkové maratóny. Úvod sezóny obstaral tradičně Dakar v jihoamerickém podání. Začal naším rozčarováním ještě před startem, když byl pro technické nesrovnalosti vyloučen pětinasobný vítěz čtyřkolek Josef Macháček.

A neměl tomu být konec. Když Aleš Loprais (Tatra Jamal) vyhrál osmou etapu a posunul se na druhé místo, přišel v zápětí další šok. Druhý den v té chvíli řidič Petr Almaši těžce havaroval a celá posádka skončila v nemocnici. A tak naše barvy hájili jiní. V kategorii kamionů to byli v cíli sedmí Martin Kolomý a David s René Kiliánovi (Tatra) a dvanáctí Jaroslav Valtr s Davidem Pabiškou (LIAZ).

Lopraisovi nepřálo štěstí ani v Rallye Hedvábná stezka. V páté etapě pro velké záplavy pořadatelé soutěž ukončili, Loprais na Manu tak zůstal na čtvrtém místě a vítězství neobhájil.

Ve stejné soutěži se v kategorii automobilů dařilo Miroslavu Zapletalovi (Hummer Evo), který s Polákem Maciejem Martonem skončili třetí. Stejného výsledku dosáhli na Rallye Faraonů a úspěšná sezóna pro ně znamenala výborné třetí místo ve Světovém poháru.

Automobily do vrchu. V mistrovství Evropy v závodech do vrchu jsme se tentokrát neztratili. V kategorii 1 (cestovní vozy) sice Lukáš Vojáček na mitsubishi neobhájil svoje druhé místo a dosáhl na bronzovou medaili, nicméně v první evropské desítce se umístili ještě čtyři čeští závodníci. Oskar Beneš (4.), Jaromír Malý (6.), Dominika Benešová (7.) a Jiří Los (8.).

Ještě lépe se našim dařilo v kategorii 2 (sportovní speciály), kde jsme dosáhli na dvě medaile, stříbrnou díky Petru Vítkovi (Osella) a bronzovou získal Miloš Beneš (Ralt), dále se umístili Vladimír Vitvar (4.), Otakar Krámský (5.) a Dušan Nevěřil (6.).

Ve vrchařském šampionátu historických vozů vyhráli Josef Michl (kat. 1) a Petr Tykal (kat. 5), druzí skončili Vladimír Koničář (kat. 1) a Petr Dlouhý (kat. 3) a třetí Radovan Tábořský (kat. 2).

Rallyecross. Jediný medailový úspěch si připsal Roman Častoral s vozem Opel Astra, který sice neobhájil celkové druhé místo, ale zisk bodů mu stačil na třetí místo. V ostatních kategoriích jsme zůstali daleko za první desítkou.

V Poháru národů jsme obsadili čtvrté místo za vítěznými Nory, Švédy a Rusy.

(JW)

Čeští mistři

Dvacet sezón mistrovství ČR

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.

Silniční závody

125 cm3

1993	Jaroslav Huleš, Honda
1994	Jaroslav Huleš, Honda
1995	Jaroslav Huleš, Honda
1996	Georg Scharl (A), Honda
1997	Silvio Claus (D), Honda
1998	Jakub Smrž, Honda
1999	Jakub Smrž, Honda
2000	Jakub Smrž, Honda
2001	Matěj Smrž, Aprilia
2002	Lukáš Pešek, Honda
2003	Markéta Janáková, Honda
2004	Václav Bittman, Honda
2005	Lukáš Rážek, Honda
2006	Thomas Mayer (D), Aprilia
2007	Míchal Prášek, Honda
2008	Karel Pešek, Aprilia
2009	Michal Prášek, Aprilia
2010	Karel Hanika, Honda
2011	Karel Hanika, FGR
2012	Oldřich Podlipný, Honda

125 cm3 – junioři

1996	Michal Březina, Honda
1997	Igor Kaláb, Honda
1998	Rene Tanzer (D), Honda
1999	Matěj Smrž, Honda
2000	Jan Toušek, Honda
2001	Michal Filla, Honda
2002	Václav Krupička, Honda
2003	Markéta Janáková, Honda
2004	Patrik Vostárek, Honda
2005	Michal Šembera, Honda
2006	Patrik Ertl (D), Honda
2007	Jakub Kornfeil, Honda
2008	Karel Pešek, Aprilia
2009	Ladislav Chmelík, FGR
2010	Karel Hanika, Honda
2011	Karel Hanika, FGR

125 cm3 – SP

2012	Miroslav Sedlo, Cagiva
------	------------------------

250 cm3

1993	Bohumil Staša, Aprilia
1994	Bohumil Staša, Aprilia
1995	Bohumil Staša, Aprilia
1996	Vladimír Častka (SK), Honda
1997	Bohumil Staša, Aprilia
1998	Vladimír Častka (SK), Honda
1999	Vladimír Častka (SK), Honda
2000	Vladimír Častka (SK), Honda
2001	Radomír Rous, Honda
2002	Radomír Rous, Honda
2003	Radomír Rous, Honda
2004	Nico Kehrer (D), Honda
2005	Michal Filla, Yamaha
2006	Michal Filla, Yamaha

supersport

1993	Tomáš Foukal, Honda
1994	Nariano Torrens (E), Honda
1995	Petr Pinc, Ducati
1996	Alfred Grossauer (A), Honda
1997	Roman Boček, Honda
1998	Torsten Fritzsche (D), Kawasaki
1999	Torsten Fritzsche (D), Kawasaki
2000	Alfred Luger (D), Suzuki
2001	Torsten Fritzsche (D), Suzuki
2002	Torsten Fritzsche (D), Suzuki
2003	Torsten Fritzsche (D), Suzuki
2004	Pavel Ouda, Honda
2005	Václav Bittman, Honda
2006	Jiří Brož, Kawasaki
2007	Václav Bittman, Honda
2008	Radomil Rous, Yamaha
2009	Jiří Brož, Yamaha
2010	Václav Bittman, Triumph
2011	Radomil Rous, Yamaha
2012	David Látr, Honda


superbike

1993	Petr Šalé, Ducati
1994	Michael Liedl (D), Kawasaki
1995	Michal Bursa, Kawasaki
1996	Karl Truchsess (A), Kawasaki
1997	Gerhard Esterer, Kawasaki
1998	Michal Bursa, Kawasaki
1999	Michal Bursa, Kawasaki
2000	Tomáš Foukal, Yamaha
2001	Tomáš Foukal, Yamaha
2002	Jiří Trčka, Ducati
2003	Jiří Mrkývka, Ducati
2004	Kamil Prager, Yamaha
2005	Kamil Prager, Yamaha
2006	Jiří Dražďák, Yamaha
2007	Miloš Čihák, Suzuki
2008	Miloš Čihák, Suzuki
2009	Miloš Čihák, Suzuki
2010	Michal Filla, BMW
2011	Patrik Vostárek, Honda
2012	Berto Camlek (SLO), Yamaha

superstock 600

2001	Alfred Luger (D), Kawasaki
2002	Alfred Luger (D), Kawasaki
2003	Marek Svoboda, Yamaha
2004	Kamil Prager, Yamaha
2005	Jakub Glaser, Suzuki
2006	Michal Drobný, Yamaha
2007	Pavel Ouda, Honda
2008	Radomil Rous, Yamaha
2009	Tomáš Holubec, Yamaha
2010	Tomáš Holubec, Yamaha
2011	Karel Pešek, Kawasaki
2012	Jiří Klejch, Yamaha

superstock 1000

2006	Martin Vondrouš, Suzuki
------	-------------------------

Jaroslav Huleš, první český mistr ve třídě stopětadvacítek

2007	Kamil Prager, Yamaha
2008	Kamil Prager, Kawasaki
2009	Michal Filla, Yamaha
2010	Michal Filla, BMW
2011	Michal Drobný, BMW

supermono

2006	Nico Kehrer (D), MZ
2007	---
2008	Johannes Kehrer (D), MZ
2009	Johannes Kehrer (D), MZ
2010	Libor Kamenický, Jawa
2011	Libor Kamenický, Jawa
2012	Johannes Kehrer (D), Skorpion

Motokros
125 cm3 (MX 2)

1993	Petr Kovář, Honda
1994	Martin Žerava, Kawasaki
1995	Martin Žerava, Kawasaki
1996	Martin Žerava, Kawasaki
1997	Jiří Čepelák, Kawasaki
1998	Petr Kuchař, Honda
1999	Vojtěch Brumla, Honda
2000	Jan Brabec, Yamaha
2001	Martin Žerava, Suzuki
2002	David Čadek, KTM
2003	Josef Dobeš, Yamaha
2004	Jan Brabec, KTM
2005	Jan Zaremba, KTM
2006	Josef Kulhavý, Honda
2007	Tomáš Bučeneč (SK), Honda
2008	Marek Sukup, Suzuki
2009	František Smola, Suzuki
2010	Richier Florent (F), Kawasaki
2011	Josef Kulhavý, Suzuki
2012	Marek Sukup, Kawasaki

80 cm3 – junioři

1999	Josef Kulhavý, Honda
------	----------------------

85 cm3 – junioři

2000	Filip Neugebauer, Kawasaki
2001	Jaroslav Liška, Honda
2002	Jiří Bittner, Honda
2003	Petr Smitka, Yamaha

2004	František Smola, Suzuki
2005	Miroslav Jiránek, Yamaha
2006	Pascal Rauchenegger (A), KTM
2007	Roman Hanousek, Honda

65 cm3 - junioři

2006	Václav Kovář, KTM
2007	Daniel Klička, KTM

125 cm3 – junioři (MX 2)

1993	Jarmil Zelenda, Kawasaki
1994	Jindřich Hrabica, Honda
1995	Vojtěch Brumla, Kawasaki
1996	Jiří Čepelák, Kawasaki
1997	Petr Bartoš, Suzuki
1998	Petr Bartoš, Suzuki
1999	Jan Zarembo, Suzuki
2000	---
2001	Josef Kulhavý, Kawasaki
2002	Josef Kulhavý, Kawasaki
2003	Filip Neugebauer, KTM
2004	Filip Neugebauer, KTM
2005	Martin Kuklík, KTM
2006	František Smola, Suzuki
2007	Jiří Bittner, Suzuki
2008	Vít Žižka, KTM
2009	František Smola, Suzuki
2010	Jaromír Romančík, Suzuki
2011	Miroslav Jiránek, Kawasaki

125 cm3 2T – junioři (MX 2)

2007	Petr Michalec, Yamaha
------	-----------------------

250 cm3 – junioři

1994	František Zelenka, Honda
------	--------------------------

500 cm3

1993	Petr Kovář, Honda
1994	Miroslav Kučírek, Kawasaki
1995	Colin Dugmore (ZA), Suzuki
1996	Miroslav Kučírek, Honda
1997	Miroslav Kučírek, Honda
1998	Miroslav Kučírek, Honda
1999	Erwin Machtlinger (A), Honda
2000	Martin Žerava, KTM

Open (MX 3)

2001	Petr Masařík, Honda
2002	Petr Masařík, Honda
2003	Petr Bartoš, KTM
2004	Martin Žerava, KTM

2005	Martin Žerava, KTM
2006	Jan Zarembo, KTM
2007	Jiří Čepelák, KTM
2008	Martin Žerava, Honda
2009	Martin Michek, TM
2010	Filip Neugebauer, Kawasaki
2011	Martin Michek, KTM
2012	Martin Michek, KTM

Veteráni

2002	Petr Kovář, KTM
2003	Jaroslav Potůček, KTM
2004	Radim Heinrich, Honda
2005	František Hrobský, Suzuki
2006	Bohumil Poslední, Suzuki
2007	Bohumil Poslední, Suzuki
2008	Petr Kovář, Honda
2009	Miroslav Kučírek, Honda
2010	Miroslav Kučírek, Honda
2011	Jan Mrázek, Yamaha
2012	Miroslav Kučírek, Honda

Veteráni nad 50

2007	Zdeněk Velký, Honda
2008	Jaroslav Potůček, KTM
2009	Jaroslav Potůček, KTM
2010	Miroslav Štaud, Yamaha
2011	Jaroslav Potůček, KTM *

* Pohár ČR

družstva

1995	West team Motoman
1996	Sandra Doats
1997	Sandra team Pacov
1998	Orion team Litomyšl
1999	Orion team Litomyšl II
2000	Orion team Litomyšl I
2001	Pap oil racing team A
2002	Pap oil racing
2003	Yoko ladiex
2004	Bonver KTM
2005	Orion Litomyšl
2006	LR Cosmetic Ufo racing team
2007	LR Cosmetic – Ados racing team
2008	LR Cosmetic
2009	Osička MX
2010	J.H.Eurotrai
2011	Osička Pfeil team II.
2012	Osička MX Team

Supermoto

Prestige (S1)

2007	Petr Vorlíček, Suzuki
2008	Jiří Boček, Honda
2009	Vít Janoušek, Honda
2010	Tomáš Trávníček, KTM
2011	Tomáš Trávníček, KTM
2012	Janoušek, Honda

Open (S2)

2008	Vít Janoušek, Honda
2009	Petr Záruba, Yamaha
2010	Jiří Lověťfnský, Suzuki
2011	Václav Schmid, Husaberg
2012	Jan Drkoš, Suzuki

450 cm3 (S3)

2007	Petr Vorlíček, Suzuki
2008	Jiří Boček, Honda
2009	Vít Janoušek, Honda
2010	Vladimír Potužák, Husaberg
2011	Karel Bajer, Kawasaki

S3 Pitbike

2012	Adam Bajer, Pitstar
------	---------------------

S3 Veterán

2012	Roman Majer, Suzuki
------	---------------------

Sajdkárek

1993	Jiří Macek/ Karel Dobiáš, EML, KTM
1994	Josef Novotný/ Přemysl Novotný, BSU, KTM
1995	Josef Novotný/ Přemysl Novotný, BSU, KTM
1996	Jiří Macek/ Ivan Dirbák, BSU, KTM
1997	Jiří Macek/ Karel Dobiáš, BSU, KTM
1998	Jiří Macek/ Radim Chanečka, EML, KTM
1999	Stanislav Hutira/ Miroslav Švácha, EML, Zabel
2000	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, EML, Zabel
2001	Jaroslav Kříž/ Libor Kříž, EML, MTH
2002	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, EML, Zabel
2003	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2004	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2005	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2006	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2007	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2008	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2009	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2010	Tomáš Čermák/ Ondřej Čermák, MEFO, Jawa
2011	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel
2012	Václav Rozehnal/ Marek Rozehnal, VMC, Zabel

družstva

2010	AMS Jawa racing team
2011	AMS Jawa racing team
2012	STR Team Rozehnal

Superkros

125 cm3

2007	Michal Votroubek, Yamaha
------	-----------------------------

Open

2007	Martin Míček, Honda
------	---------------------

Čtyřkolky

4K

2007	Tamáš Bedo (H), KTM
2008	Jindřich Petlach, KTM
2009	Jindřich Petlach, Suzuki
2010	David Tušíl, Yamaha
2011	Martin Liška, Yamaha
2012	Martin Liška, Yamaha

junior I

2010	Marek Fišer, Access
2011	Marek Fišer, Access
2012	Tomáš Pikart, Access

junior II

2010	Tomáš Cívka, Yamaha
2011	Marián Klíč, W - Tec
2012	Marián Klíč, W - Tec

družstva

2010	KRTZ IV
2011	KRTZ IV
2012	Region/ ASP Group

4K veteráni

2012	Jaroslav Faktor, KTM
------	----------------------

(pokračování příště) (JW)

To byl... Josef Novák



16. září 2012 odešel do motocyklového nebe jeden z našich nejstarších členů, závodník Josef Novák.

Život rodáka z Opočinku u Pardubic (nar. 12. května 1916) ovlivňovalo motocyklové prostředí od útlého věku, které bylo v pozadí jeho posedlosti pro tento sport. Jako spolužák Hugo Rosáka měl možnost se setkat i s Františkem Hladěnou a nahlédnout i do prostředí pardubické Zlaté přílby. A po několika letech se ji také skutečně zúčastnil. Neodradilo ho ani shlédnutí tragické havárie skvělého Dána Sörensena. Ještě před druhou světovou válkou Josef Novák přesídlil do Prahy a v roce 1937 si opatřil svůj první stroj, jawa 350 OHC, s nímž se přihlásil na svůj první závod v Dobříši. Jako zcela neznámý jezdec se stal absolutním vítězem a stejný triumf si připsal i v Poděbradech. Tam ovšem na ploché dráze.

Stroj Jawa často neposlušal a byl stíhán různými poruchami a tak si opatřil motocykl Rudge Special po známém závodníkovi Václavu Šiškově.

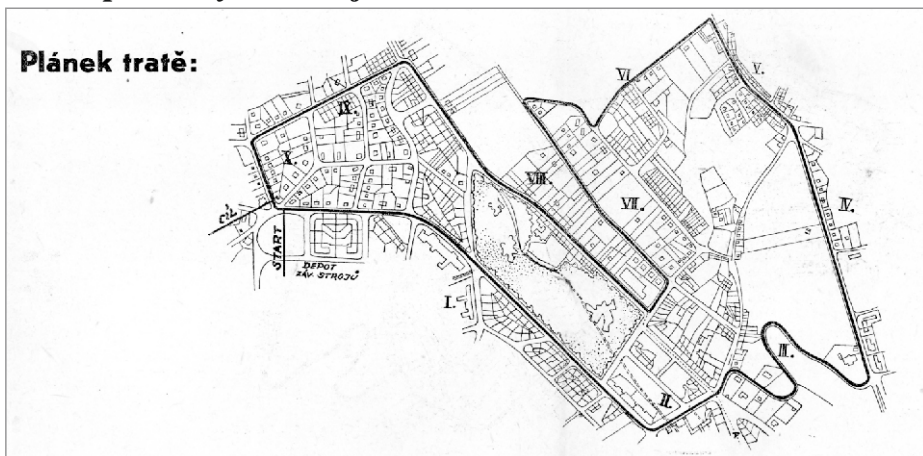
V následujícím roce 1938 získal další velké úspěchy. Jako dvaadvacetiletý vyhrál naše nejprestižnější závody. Na začátku sezóny vyhrál Českokbrodský okruh, krátce potom 2. ročník Zdíbského okruhu nedaleko Prahy a konečně další vítězství si přivezl uprostřed léta z Nové Paky z Krakonošova okruhu, když vždycky vyhrál třídu třístapadesátek. V červnu 1939, již v okupovaném Československu, se vydal na jeden z posledních předválečných závodů v Hodoníně. Na závodním stroji bez čísla a bez světel, po ose... Vyhrál co se dalo a trofeje se ani nevešly do baťohu. Pak se v noci vydal za deště zpátky do Prahy.

Po válce závodil dál. V Liberci, Jablonci n. Nisou, Mělníce, Poděbradech, v Praze i Sezimově Ústí. Se závoděním se rozloučil v roce 1952.

Nejmužnějšímu a nejkrásnějšímu ze všech sportů, jak říkával, neodolal a vrátil se s nástupem veteránského závodění. Naposledy startoval v roce 2004 ve svých osmaosmdesáti v Brně Soběšicích a jeho poslední jízdou bylo čestné kolo v Hořicích, kdy mu bylo devadesát. Psal se rok 2006. (JW)



Tratě pod koly našich jezdců



Ústecký okruh

Historie silničního motocyklového závodění v Ústí nad Labem skončila před třiceti lety v roce 1982. Převážně v ulicích města, na nejrůznějších tratích s proměnnými délkami i profilem, se

závodilo od roku 1947, kdy se absolutním vítězem stal Petr Kopal ze Železného Brodu na BMW. V dalších ročnících to byli pražský Jurča na nortonu, Rudolf Šůva na BMW, domácí Jindřich Utišil na BMW, tovární jezdec Jawy Jan Novotný i Ladislav Štajner na jawě.

Mezi další vítěze Ústeckého okruhu se zařadili také Otto Krmíček a František Kročka, to když se v Ústí nad Labem konal v letech 1973 a 1974 závod mistrovství republiky padesátek. V následujícím roce 1975 tam triumfoval Bedřich Fendrich, dvojnásobný vítěz padesátek a stopětadvacítek znovu v závodě mistrovství ČSSR. To byl vrchol v existenci okruhu.

Ještě v roce 1981 zajistili závod motocyklů do vrchu na velice krátké, 1,4 km dlouhé trati. Následně v roce 1982 byl, znovu na nové trati, uspořádán v rámci oblastního přeboru 21. ročník Ústeckého okruhu. To už byl ale konec zajímavé historie ještě opravdu klasického závodění v ulicích města.

odbočka
Ústí nad Labem

ústecký okruh
POD ZÁŠTITOU BNV, KAVNE A JAV V ÚSTÍ N. L.

Dne 21. srpna 1949 ve 13:30 hodin

Program

Autostab Ústí nad Labem, odbočka Autoklubu Republiky Československé

Upozornění P. T. návštěvníků! Nově zřízená vstupní vcházka, aby se nepři zbytečně mluvit vyhledání a kontrolní. Uspořádání pokynů pořadatelů a nepočítají se trati. V případě nehody některého ze závodčích zúčastněných na svých místech a nevolají do závodní dráhy. Nezapomínejte nám, že některé mají jazyk pro diváky uzavřeno, jestli to není z bezpečnostních důvodů, ohrožuje Vás závodníkem ujetím až do zrušení. Přejeme si, aby III. Ústecký okruh skončil šťastně a lidé pochopili Vás všech a ukázanosti závodníků nebudete k němu. Děkujeme Vám, že budete dobrými pořadatelů.

CENA 10 KčS

Z alba dědy motoristy



Dvěma záběry z archivu Oldřicha Klaudingera se vracíme do začátku zimy roku 1955. Na prvním si jedou 14. února na voze Škoda Tudor se spolujezdcem Jaroslavem Jenčíkem pro zlatou medaili v Zimní soutěži



Druhá fotografie legendárního Jardy Sejka zachycuje o týden později na Zimní soutěži v Třebíči trio Jaroslav Jenčík (zleva), Oldřich Klaudinger a Václav Kvěch při přestávce na tamním náměstí

KERABO

s.r.o.



KOUPELNY, KTERÉ POTĚŠÍ

Boleslavská 1377, Stará Boleslav, tel.: 326 912 333

www.kerabo.cz

e-mail: kerabo@volny.cz