

ČÍSLO 106

ZIMA 2014

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR



Foto na titulní straně:

Mistr světa na ledové ploché dráze Milan Špinka. Stalo se před 40 lety v roce 1974

VETERÁN

Číslo 106, Zima 2014, ročník XXXIII.
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, 2014.

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 106 bylo předáno do tiskárny
4. 12. 2013.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE	1
VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR	1
ZPRÁVA Z PODZIMNÍ ČLENSKÉ SCHŮZE	2
SRDEČNÉ PŘÁNÍ NAŠIM JUBILANTŮM	4
OTEC VŠECH PLOCHODRÁŽNÍKŮ JUBILUJE	5
V ŽIVOTĚ 80, NA TRATI DALEKO VÍC ..	6
NEVŠEDNÍ ŽIVOTNÍ CESTA I SE ZÁVODĚNÍM	8
NAŠE POHÁRY OPĚT PRO VÍTĚZE KLASIKŮ	10
JAK SI VEDLI NAŠI NÁSLEDOVNÍCI ...	11
NA JAROVĚ SE SLAVILY STÉ NAROZENINY	15
TO BYLI	17
SKROMNÝ, ODVÁŽNÝ, ODDANÝ ZNAČCE ČZ	22
PRVNÍ ČESKOSLOVENSKÝ MISTR EVROPY	24
MOTOKROSAŘ SVĚTOVÉ TŘÍDY	26
PAN ŘIDIČ PO CELÝ ŽIVOT	28
DVACET SEZÓN MISTROVSTVÍ ČR - AUTOMOBILY (2)	30
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 salóнку 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

Jeden rok končí, další začíná. Stát, firmy, ale i zcela bezejmenní lidé v ten čas bilancují, ohlíží se za nejrůznějšími výsledky. Dobrymi i těmi méně potěšitelnými. Přidávám se tedy i já s konstatováním, že rokem 2014 vstoupím už do šestého roku svého redigování našeho zpravodaje Veterán. Ani se mi to nechce věřit a jako včera si vzpomínám, jak jsem nevěřil, že budu schopen naplnit více než čtyři čísla. To, které máte v této chvíli před sebou je již třinácté, které jsem připravil. To jen na okraj.

Pro náš zpravodaj je ale důležitější jiná věc. V roce 2014 oslaví své kulaté jubileum Svaz závodníků, přímý předchůdce Svazu závodníků veteránů. Byl založen před 90ti lety, 9. října 1924, a tak je rozhodně důvod k připomenutí. V letošních číslech Veterána na stránkách Extra, tak přineseme vzpomínku na několik slavných jmen

automobilových i motocyklových, která převážně v období šedesátých let minulého století, napsala nejuspěšnější kapitoly našeho závodění. Ožijí tak vzpomínky na Jaromíra Čížka, Vladimíra Hubáčka, Antonína Kaspera, Františka Mrázka, Bruna Sojku, Milana Špinku, Zdeňka Trejbalu či Antonína Vitvara a celou řadu dalších skvělých závodníků.

Ale jinak bude i letošní obsah Veterána pokud možno klasický a snad i pro Vás dále tradičně čtivý a poučný.

*Pevně zdraví i hezké čtení všech čísel zpravodaje v roce 2014
přeje*

Jiří Wohlmuth

Sešli jsme se v listopadu

Zpráva z podzimní členské schůze

Naše poslední setkání v roce 2013, 9. listopadu 2013, proběhlo tradičně v sále budovy Autoklubu v Opletalově ulici. 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 řadu velice zajímavých dokumentů. Nejprve barevný snímek ze setkání k 100. výročí založení motocyklové Šestidenní, potom už černobílý dokument z první poválečné sezóny v roce 1946. Na stříbrném plátně ožily vzpomínky na Velkou plochou dráhu v Praze na Strahově, Velkou cenu Prahy, na závod Dvěma směry, ale také Mělnický či Hradecký okruh, Dirt track v Plzni a na Žižkově, Memoriál Františka Hladěny v Pardubicích nebo plochou dráhu v Mariánských Lázních. Podle počtu přihlížejících lze soudit, že zavedené zpestření programu schůze již má svoji klientelu.

Po skončení promítání filmů, 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:

Karel VOHRADSKÝ	nar. 1931
Robert KUDRNA	nar. 1943
Vlastimil PETRLÍK	nar. 1926
Ing. Albert MOHYLA	nar. 1933
Dalibor JANEK	nar. 1937
Zdena BOHMOVÁ	nar. 1934
Oldřich HAMERŠMÍD	nar. 1929
Miroslav ČADA	nar. 1934

Dále Petr Válek připomněl, že při příležitosti 100 let od konání prvního

ročníku největší světové motocyklové soutěže – Šestidenní proběhlo 19. října v prostoru pražského autosalonu JAROV slavnostní setkání za účasti pozvaných hostů z NDR, Švédska, Rakouska a Slovenska. Současně předseda SZV AČR poděkoval hlavnímu iniciátorovi a organizátorovi Josefu Fojtíkovi za uspořádání této velice milé akce, kterou doplňovala výstavka řady soutěžních strojů té doby.

Petr Válek připomněl i akci k 80. výročí závodu 1000 mil. československých, která proběhla na začátku léta se startem v Praze na Letné a s cílem v Opletalově ulici před budovou Autoklubu. Konstatoval, že i letos udělil SVZ AČR své poháry v rámci silničního seriálu třídy Klasik na závodech, které byly v rámci sportovního kalendáře konány ve Starém Městě, Hořicích, Dvoře Králové n. L., Nepomuku, Radvanicích, Jičíně a Branné.

Závěrem pak poděkoval vedení AČR za bezplatné poskytování kanceláře pro práci výboru a rovněž za sál, v němž jsou naše členské schůze každoročně konány a popřál všem přítomným klidné prožití dní závěru roku a vyslovil přání, že se všichni opět setkáme 22. března a 8. listopadu 2014.

Po té člen kontrolní a revizní komise Vladimír 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.

Přítomno jarní schůzi bylo 213 členů SZV. V další části programu převzali ocenění tito členové – *poháry*: Zdeněk Cípra a Albín Patlech (85), Jaroslav Červinka, Zdeněk Krívohlavý, Václav Stehno, Zdeněk Strnadl, Ing. Pavel Tůma, Jiří Vacek a Jaroslav Zavrtálek (80), *plakety*: Břetislav Halášek (85), Milan Nevole a Jaroslav Chloupek (80).

Slova se po té ujal prezident Autoklubu ČR dr. Roman Ječmínek. Pozdravil přítomné jménem Autoklubu. Vrátil se k poslední sezóně, v níž Autoklub ČR zajišťoval pořadatelství téměř 650 sportovních podniků a také poděkoval všem, kdo svojí prací k této bilanci přispěli. Pořadatelům, technikům, komisařům a dalším. Dále připomněl juniorský úspěch v mistrovství světa motokrosových juniorů, kde naši mladí závodníci dosáhli na druhé místo. Prezident zmínil i představy pro příští sezónu, v níž se počítá se zajištěním 30 – 35 podniků na úrovni MS a ME, proběhnou oslavy 110 let založení Autoklubu. Závěrem pak popřál všem přítomným příjemné svátky v závěru roku. Jelikož podle stanov AČR je nutné každoročně provést volbu výboru, v další části programu proto požádal předseda Petr Válek přítomné o schválení složení výboru. Ten dosud pracuje ve složení **Petr Válek** (1941) *předseda SZV AČR*, **Miloslav Verner** (1938) *mistopředseda*, **Zbyněk Hozák** (1934), **Ing. Jiří Wohlmuth** (1948), **Eva Buriánková** (1949), **Jaroslava Šebková**, **Alena Vyskočilová** (1937), rev. Komise **Vladimír Kazda** (1925), **JUDr. Miroslav Kamaryt** (1933) a **Jaroslava Navrátilová** (1929). Přítomní členové toto složení schválili.

Následně Petr Válek informoval přítomné, že výbor SZV poblahopřál paní Jarmile Šťastné – Königové, která převzala státní



Na snímku Jiřího Šmídy ml. tradiční předání pohárů a plaket jubilantům

Medaili za zásluhy udělenou in memoriam Františku Šťastnému. Současně výbor poblahopřál i našemu členovi prof. MUDr. Pavlu Pařkovi, DrSc, jemuž bylo uděleno stejné ocenění.

Závěrem byli všichni přítomní členové SZV AČR vyzváni, aby v souvislosti s přípravou nového archivu Autoklubu, zvážili možné předání dokumentů, výsledků, fotografií, programů a dalších zajímavostí.

V diskuzi vystoupil brněnský člen Milan Záhorský, který zavzpomínal na právě zesnulého čestného předsedu SZV AČR Miroslava Čadu. Připomněl jeho závodnický život, ale také jeho mimořádné zásluhy pro existenci československého závodění a pořadatelství motocyklového mistrovství světa na brněnském okruhu. Jaroslav Zavrtálek reagoval na příspěvek prezidenta AČR a konstatoval, že k některým haváriím v motoristickém sportu přispívá jistá nevyježděnost závodníků.

Pan Jiří Šmída v dalším příspěvku upozornil na konání výstavy na pardubickém Zámečku, která je věnována 110. výročí narození závodníka a odbojáře Františka Hladěny. Dále připomněl znovuoobnovení Memoriálu Fr. Hladěny a několika slovy se vrátil i ke konání Memoriálu bratří Juhanových v Mariánských Lázních .

(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.

90 let

Josef VEJVODA	19.3.1924
Rudolf SŮVA	23.6.1924
Oleg RUBOŠ	24.6.1924

80 let

Jaroslav LHOTSKÝ	14.2.1943
Ing. František ŘANDA	16.2.1934
Jan REILICH	23.3.1934
Jaroslav RATAJ	24.3.1934
Zdeněk NOVÁK	19.4.1934
Karel VACULÍK	19.5.1934
Jaromír TUPÝ	27.5.1934
Pavel SLAVÍČEK	23.6.1934
Vítězslav SMOLKA	10.7.1934
Michal STRIPAČUK	13.7.1934
Josef LUKŠÍK	16.7.1934
Miroslav ŠPAK	22.7.1934
René ŠEFR	8.8.1934
Mílada HUSÁKOVÁ	15.8.1934
Josef KAULER	4.9.1934
Miloslav VALIŠ	4.9.1934
František HÖFFER	15.10.1934
František SVATOŠ	27.11.1934
Ludvík HOŽVIC	17.12.1934
Zbyněk HOZÁK	18.12.1934

70 let

Vladimír HEGER	1.1.1944
----------------	----------

Josef RABAS	11.1.1944
Jiří KARBAN	25.1.1944
Jiří FRANEK	16.2.1944
Jan MAREK	25.2.1944
Vladimír KAULER	24.3.1944
Lubomír EICHLER	30.3.1944
Vladimír PLÍHAL	18.4.1944
Bohumil STAŠA	29.4.1944
Ing. Stanislav MINÁŘÍK	5.5.1944
Zdeněk NADEMLÝNSKÝ	7.5.1944
Václav BARTA	12.5.1944
Pavel CIHELKA	25.5.1944
Viktor GRONICH	3.6.1944
Alena AULÍKOVÁ	6.6.1944
Václav ZUBÍK	6.6.1944
Ing. Milan JEDLIČKA	16.7.1944
Petr SMAŽÍK	24.7.1944
Jiljí CHMELAŘ	12.8.1944
Bohuslav ŠALANSKÝ	22.9.1944
Květoslav MAŠITA	2.10.1944
Miroslav SVĚDIROH	5.10.1944
Miroslav LÁBUS	29.11.1944
Miloslav ČERNÝ	10.12.1944

60 let

PhDr. Jan KRÁLÍK	6.5.1954
Petr BLAHUTA	13.6.1944
Miroslav POKORNÝ	23.6.1954

POZOR!!!

SEJDEME SE 22. BŘEZNA

členská schůze

Svazu závodníků veteránů Autoklubu ČR

se uskuteční v sobotu 22. března 2014 od 8 do 12 hod.

ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.

Těšíme se na vaši hojnou účast.



Osmdesátiny Jaroslava Červinky

Otec všech plochodrážníků jubiluje

Stal se konstruktérským pilířem poválečné plochodrážní historie motocyklů Jawa. O doby, kdy Jawa 1. května 1964 přezvala pod svoji gesci arsenál divišovské značky ESO je Jaroslav Červinka duchovním otcem těch největších úspěchů, kterých plochodrážní divize značky Jawa dosáhla.

Narodil se 23. prosince 1933 ve slovenské Levoči, ale krátce potom přesídlil s rodiči na Kladno. Tam také po absolvování školy nastoupil do učení v SONP, aby později nastoupil na tamní Vyšší průmyslovou školu. Osud byl za tím, že už za studia se sešel s Jaroslavem Simandlem a protože mladému Jaroslavu se motocykly líbily, měli si o čem povídat. A nejen to, brzy potom jako předmaturitní práci již Červinka kreslil se skupinou spolužáků svůj první motor. Neváhal a požádal pana Simandla o místo v divišovském závodě, což v roce 1954 znamenalo nástup na místo konstruktéra v Divišově, v nástrojárně vlašimského podniku Okresního průmyslového kombinátu.

Po vojně ho čekaly dva úkoly. Nejprve konstrukční úprava motoru ESO 350 na dvěstěpadesátku a brzy potom, co Jaroslav Simandl těžce onemocněl, převzal zodpovědnost za vývoj motorů. Práci se plně oddal a pracoval jak nejlépe uměl a v roce 1957 už nová dvěstěpadesátka vyjela z dílny. Když mu bylo pětadvacet let, začaly už mít motokrosově i plochodrážní motocykly ESO postavené pod jeho vedením, dobré výsledky. V roce 1959 byly postaveny první prototypy stroje na dlouhou plochou dráhu a byla také zahájena sériová výroba typu DT-6. Později, když se začaly u nás v rámci reorganizace motocyklové výroby přerodžďelovat výrobní preference, se mladý Červinka



Legends našeho motocyklového sportu. Konstruktér Jaroslav Červinka (vlevo), legendární manažér soutěžáckého Trophy týmu na Šestidenní Jan Křivka a mistr světa na ledové ploché dráze z roku 1970 Antonín Šváb

zasadil o to, že se v Divišově výroba plochodrážních motocyklů udržela. Platilo to i potom, co značka přešla pod vývoj VVZ Jawa v Praze Strašnicích. Autor patentní listiny na desmodromický rozvod a úspěšný řešitel dalších úkolů Červinka se stal šéf-konstruktérem plochodrážních motocyklů Jawa a expertem na čtyřdobou techniku. Přivedl na svět legendární a úspěšný typ 890 a následující řadu 891, 892, 894, atd. v dalších jejich modifikacích. Plochodrážní motocykly Jawa přivedl na světovou úroveň, jezdili na nich nejlepší jezdci světa a Jawa se mohla těšit z bezpočtu titulů mistra světa ve všech plochodrážních kategoriích prakticky až do devadesátých let minulého století.

Život konstruktéra Červinky ale mimo plochodrážních strojů naplnila i práce na motorech pro autokros, letecký dvouválcový boxer SVS 1400 nebo poslední jeho plochodrážní konstrukce s motorem Jaweso. Neuvěřitelných 42 let prožil v Jawě Divišov. Na konci své aktivní kariéry se již nedokázal vyrovnat s průvodními jevy dnešní „nové“ doby. Překotnými a neuváženými rozhodnutími platnými často jen několik hodin, nekoncepční prací, v níž nebylo místo pro letitou zkušenost... A proto odešel. V roce 1996 tak přistoupil ke spolupráci s Ing. Karlem Stejskalem, s nímž vyráběli titanové šrouby, ventily a ojnice. Jaroslav Červinka v té chvíli opět žil světem, který byl celým jeho životem. (JW)

Další náš jubilant - Zdeněk Křivohlavý

V životě 80, na trati daleko víc

Usadat za závodní volant v jeho věku, to je víc než potvrzením lásky k automobilovému sportu. Zřejmě to je i jakýsi recept na mládí a v případě Zdeňka Křivohlavého docela hezky dlouhé.

Křivohlavého motoristické začátky už jsou taky hezky „vousaté“. Začaly v Praze, jak jinak, mezi žižkovskou partou. Tam, kde to vonělo slavnými jmény Jana Lucáka, Hugo Rosáka a dalších dnes opravdových legend. Bylo mu pár přes dvacet, když sevřel automobilový soutěžní volant a s Josefem Vosátkou střídali starty s východoněmeckým vozem IFA. To byly začátky na konci padesátých let minulého století. Na začátku dalšího desetiletí dal dohromady spolu s Ivanem Mašínem obstarožního tudora. Ten neměl dlouhého života, ale k dalšímu závodění to stačilo.

To se už začala rodit v Československu kategorie formulových vozů a Zdeněk

Křivohlavý (nar. 30.11.1933) byl u toho. Nejprve dostal od brněnského závodníka Aloise Gbelce nijak vzhledného „juniora“ s předním



Zdeněk Křivohlavý s věncem na krku (1966)

náhonem na bázi vozu Aero Minor. Nebyl to ovšem nijak dobrý kup. Křivohlavý se trápil, jezdil ve druhé polovině startovního pole a moderním a štíhlým monopostům formule 3 nemohl konkurovat.

Další kapitolu svého závodění tak začal na počátku roku 1965 s kamarádem Zdeňkem Bucharem a Jiřím Peštou. Bylo rozhodnuto postavit vlastní formulový vůz. Ten se rodil v dílnách Taxislužby Praha. Mělo to vcelku logiku, protože Křivohlavý se v hlavním městě taxikářením živil. Asi to bylo pro jmenované nadšence velké sousto, neboť práce pokračovaly pomalu, ale Křivohlavý chtěl závodit. A tak přišlo rozhodnutí koupit jeden z pěti brněnských závodních vozů vybavených motory Wartburg, s líbivou laminátovou karosérií navrženou tamním výtvarníkem a závodníkem Vladimírem Valentou.

Začátek s novým vozem nebyl příliš šťastný. Havárie ve Štramberku znamenala poničený vůz i zlomenou klíční kost. Pak se vše obrátilo, technika držela a člen AMK Taxi Praha Křivohlavý patřil se svým vozem na našich okruzích mezi nejlepší amatérské závodníky. V Oseku dojel druhý za Vladimírem Hubáčkem, těšil se z vítězství v Terezíně a jeho další dobrá



S monopostem konstruktéra Chelika (1964)



Na brněnském výstavišti na čele skupinky (1967)

umístění viděli diváci v Štramberku, Jičíně, Brně i Mostě. V sezónách 1967 a 1970 se už trápil s poruchami, a tak vůz kompletně repasoval a nově vybavil laminátovou karosérií z vozu Lotus od kamarádů z Dukly. Těšil se ze čtvrtého místa v Ceně ČSR v Jičíně, ovšem následovala těžká havárie v Klatovech. Tam se léčil dva roky, později se tam usídlil a oženil. Ve volném čase fungoval v Západočeském automobilovém středisku při Pošumavském AMK. Potom přesedlal na „plechová“ auta, se Zdeňkem Haladou absolvoval na BMW brněnskou čtyřhodinovku v rámci závodu mistrovství Evropy, pak odkoupil starší vůz Škoda Studio 1000 MB kategorie B5 a v letech 1973 a 1974 absolvoval s Karlem Smolíkem i známou prestižní domácí soutěž Rallye Šumava. O rok později svoji aktivní kariéru ukončil.

Jak ukázal čas, ne tak úplně. Ve svých dvaasedmdesáti se vrátil k formulím. To když jeho celoživotní kamarád Zdeňk Buchar zrenovoval svoji „eftrojku“ a oba se vrátili do krásných let svého závodění. (JW)

Milan Nevole – život a závodění nebo závodění a život? Nevšední životní cesta i se závoděním

Chybělo pár týdnů do životního jubilea člověka, s nímž jsem si povídal. Byl jsem připraven na rozhovor vonícím benzinem a závoděním. Skutečnost byla úplně jiná. K závodění jsme se dostali snad více než po hodině a já jsem poslouchal bez dechu příběhu, který jsem rozhodně nečekal.

Už úvod našeho setkání, kdy jsem nečekaně obdržel publikaci z vlastního nakladatelství Eva od muže, který navzdory věku, vypadal bez nadsázky báječně, jsem prostě nečekal. Ten přepestrý život Milana Nevoleho (nar. 6. prosince 1933), syna mlynáře z romantické obce Víška, začal v kraji pod Železnými horami. Tam ale nezůstal. V nedaleké Chotěboři absolvoval gymnázium a brzy se dostal i k prvnímu motocyklu. Tím byla populární stopětadvacítka DKW. Záhy pošilhával po tom, aby si vyzkoušel motocykl v nějakém sportovním podniku, ale splnění tohoto přání přišlo až po seznámení s mechanikem panem Pavlíčkem. Ten měl syna stejného motocyklového srdce a když měl Milan Nevole už další stroj NSU 250, byl k závodům zas o něco blíž. Mladí hoši zkoušeli všechno, terén, silnici, závody do vrchu. „Byly to krásné časy“, vzpomíná ještě dnes s jiskrou v oku. Ne vše ale bylo radostné. Chtěl studovat



a jít na vysokou školu, ovšem jako syn živnostníka se režimu nelíbil a bylo rozhodnuto. Studovat nesměl. Práce se nebál a začínal tedy u firmy Energo-transport. Stavěl stožáry vysokého napětí a po nějaké době přešel do Vojenských lesů v Kynžvartu, kde působil ve funkci mechanizátora. Další jeho životní zastávkou bylo Brno, kde se seznámil se sympatickou automobilovou partou v čele s Aloisem Gbelcem, Vladimírem Valentou a dalšími. Ale v Brně nezůstal dlouho. Chtěl založit rodinu a bydlet. Odešel tedy na sever Moravy, na ostravský důl Dukla, ale vše se brzy zase změnilo a Nevole se znovu



Habartovský tým – č. 51 Milan Nevole (1965)

stěhoval. Přes celou republiku, až do zápačeského Habartova, směřovaly jeho další životní kroky. Do nového bytu se skoro nedostal a jeho auto zapadlo v místech, kde nebyly chodníky ani vozovka, do nekonečné vrstvy bláta. Pro tehdejšího vedoucího služeb města Nevoleho bylo ovšem důležitější, že tam našel fungující svazarmovskou dílnu s nadšeným a početným personálem. V koutě tam odpočívala třístapadesátka Jawa a asi osm motokár, ale habartovští chtěli především závodit a opravdu měli i řadu úspěchů.

Motokáry byly pro tamní nadšence málo v okamžiku, kdy se u nás zformovaly předpisy pro stavbu formulových vozů F3, které se začaly stavět v amatérských podmínkách na několika místech republiky. V Habartově patřil k nejaktivnějším Ota Hamal. „Člověk s mimořádnou intuící, který rázem věděl, co v konstrukci automobilu udělat, co vylepšit, co kde umístit, co čím nahradit“, vzpomíná po tolika letech Milan Nevole. V roce 1964 bylo postaveno v Habartově pět závodních vozů F3. Využívala se řada dostupných komponentů, jako bubnové brzdy z vozů Škoda, hlídala se limitující váha vozů 400 kg, výkon dvoudobého tříválce Wartburg byl na hranici 130 k (95 kW). Psal se 11. duben 1965, kdy se na ploše hořkovického letiště nedaleko Mnichova



V plném tempu na okruhu v Oseku (1966)

Hradiště habartovský kvartet Milan Nevole, Jiří Vohralík, Adolf Vavroň a Jiří Stix, zúčastnil prvního testování nových vozů. O 14 dní později se už Milan Nevole těšil ze čtvrtého místa v závodě mistrovství republiky na okruhu brněnského výstaviště. Rychlejší byli jenom vítěz Vladimír Hubáček na rychlém melkusu, druhý domácí závodník Stanislav Chelík na wartburgu a třetí v cíli Vladimír Kutra na škodovce. V té sezóně absolvoval Nevole závody v Mostě, Jičíně, Piešťanech, Hořicích, Brně, Štramberku a pražském Strahově. Po jejím skončení mu to vyneslo celkově třetí místo v mistrovství republiky a stal se neúspěšnějším habartovským závodníkem.

V dalším roce 1966 absolvoval Milan Nevole dalších devět startů. Nejlépe se mu vedlo v Oseku, kde skončil pátý, ale jinak se množily poruchy a tak několikrát odpadl. Osudový byl ale devátý start na okruhu v Sokolově. Před ním jedoucí brněnský závodník Josef Brázda nezvládl svůj vůz a narazil do sloupu. Milan u něho byl první, stačil zastavit závod, ale Brázdovi už nebylo pomoci. „Buď já, nebo závodění.“, prohlásila po tragédii paní Nevoleová, shodou okolností přítomná na tomto závodě. Krátká, zajímavá a vcelku úspěšná závodnická kariéra Milana Nevoleho byla v té chvíli u konce.



V prvním roce za volantem formule (1964)

„Nejraději jsem závodil v Jičíně na okruhu Ceny Prachovských skal. V tamním parkovišti jsem sousedil s Finem Leo Mattilou. To byla tehdy hvězda, měl své mechaniky a ti, když viděli, jak jsem během tříčtvrtě hodiny dokázali v amatérských podmínkách vyměnit propálený píst, nevěřili. S Mattilou jsme se stali velkými přáteli.“, doplňuje svoje vzpomínky na závodění Milan Nevole.

Po skončení závodní kariéry šly Nevoleho kroky do Plzně, kde znovu změnil profesi a řídil budování městského rozvodu tepla. Nakonec ale skončil ve známém pražském nakladatelství Melantrich. Měl za sebou i publikační činnost a tak není divu, že s nabitými zkušenostmi začal po změně politických poměrů u nás budovat



Milan Nevole jede pátý v Oseku (1966)

vlastní nakladatelství Eva. To se zabývá vydáváním velice specifické literatury, která oživuje pohnuté chvíle, kterými tato země prošla za vlády komunistů. Jistě záslužná práce, kterou oceňují všichni, jenž nechtějí zapomenout. Osmdesátníkovi Milanu Nevolemu se tak sluší popřát a poděkovat. (JW)

Třída Klasik 2013

Naše poháry opět pro vítěze klasiků

V další skončené sezóně 2013 věnoval náš Svaz závodníků veteránů v duchu tradice svoje poháry v rámci seriálu závodů Přebor ČR třídy Klasik. I tentokrát byly naše poháry oceněním práce pořadatelů i uznáním jezdcům, kteří dál pokračují v krásné atmosféře závodů, jenž jsme tak před mnoha lety důvěrně znali.

Jak dopadla ta poslední sezóna a kdo si vystoupil na pódiu pro poháry jsme se dověděli druhou listopadovou sobotu v Březolupech u Uherského Hradiště. Závodilo se ve Starém Městě na Slovákém okruhu, dvakrát v Hořicích na trati legendárních 300 zatáček a Radvanicích na severu Moravy. Pohár ČR JPHZM se konal ve Dvoře Králové nad Labem, Jičíně, Nepomuku a Branně.

Pořadí Přeboru ČR 2013 třídy Klasik.

Třída 175 ccm – 1. Antonín Plevák (Jaha) , 2. Jaromír Tázler jn.(MZ),



3. Jiří Obtulowicz (ČZ), 3 závody, bodovalo 11 jezdců, třída 250 ccm – 1. Marek Koudelka (Yamaha), 2. Milan Bango (Yamaha), 3. Petr Krsek (ČZ 250), 3 závody, bodovalo 26 jezdců,



Obhájce titulu Vítězslav Hatan (Yamaha 350)

třída 350 ccm – 1. Vítězslav Hatan, 2. Lukáš Bělič, 3. Josef Juřík (všichni Yamaha), 3 závody, bodovalo 20 jezdců, třída 500 ccm – 1. Radek Josefík (Kawasaki) 2. Pavel Novák (Honda), Jan Čížek (Honda), 3 závody, bodovalo 20 jezdců, třída 750 ccm – 1. Petr Kunz (Honda), 2. František Loučka (Triumph), 3. Marcel Mervart (Honda), 3 závody, bodovalo 9 jezdců.

Přebor ČR 2013 v závodech JPHZM - 1. Tomáš Pavel (Rickman), 2. Jakub Suk (Honda), 3. Alois Petrovský (Honda), 4 závody, bodovalo 52 jezdců.

Tolik tedy za sezónou i jejími výsledky. Jediný Vítězslav Hatan obhájil svůj titul, ostatní jsou novými tvářemi. Nezbyvá, než se těšit na nový kalendář roku 2014 a znovu na hezké závody. (JW)

Ohlédnutí za sezónou 2013

Jak si vedli naši následovníci

Tradičně se ohlížíme na stránkách našeho Veterána za výsledky, kterých dosáhli naši mladí závodníci v právě skončené sezóně. Tentokrát byly výsledky našich možná ještě méně potěšitelné, než o rok před tím. Úspěch silničáře Haniky, medaile Michka nebo juniorských motokrosařů nelze přehlédnout, ale radosti mělo být víc.

Silniční motocykly. V nejprestižnější motocyklové disciplíně, mistrovství světa silničních motocyklů, jsme měli v jeho 65. ročníku dvojité zastoupení. Ve třídě Moto3 měl Jakub Kornfeil v barvách týmu Redox RW na stroji Kalex KTM přání skončit v první desítce. Začátkem sezóny se zdálo, že se mu to podaří, ale forma odešla motocyklu i Jakobovi a když po třech výpadech začal opět bodovat bylo pozdě. Poslední naděje padla v posledním závodě, kdy zůstal mimo body a skončil tak před branami první světové desítky na 11. místě.

Znovu daleko za výkony ze své první sezóny ve třídě MotoGP zůstal tentokrát

brněnský 23letý Karel Abraham.

V nejprestižnější kubatuře silničního MS na novém stroji ART s motorem Aprilia nedojžděl, padal, sbíral zranění a nakonec sezónu v níž nasbíral pouhých 5 bodů nedokončil a podrobil se operaci ramene.

Poprvé se ve třídě MotoGP prezentoval v italském týmu Came Ioda Racing i Lukáš Pešek na stroji Ioda Suter. Pražský závodník ovšem na mistrovské body nedosáhl vůbec a trápil se na konci startovního pole.

Za této situace nám největší radost připravil 17letý brněnský Karel Hanika. Třetí muž seriálu Rookies Cup z roku 2012 jel skvěle. Od začátku nenechal

nikoho na pochybách, že je rozhodnut kráčet za svým celkovým vítězstvím. Nakonec vyhrál plnou polovinu z 14 jízd, o 72 bodů v klasifikaci porazil konkurenci a zcela zdrtil všechny Italy a Španěly a stal se po Jakubu Kornfeilovi (2009) druhým českým vítězem této série. Hanika, od nové sezóny tovární jezdec KTM pro seriál mistrovství světa třídy Moto3, svůj zatím nejúspěšnější rok korunoval v jednorázovém závodě mistrovství Evropy ve španělském Albacete. Tam v silné konkurenci vyhrál a stal se mistrem Evropy ve třídě Moto3. Český úspěch potvrdil ještě Michal Prášek na yamaze, který si ve třídě supersport polepšil proti poslednímu výsledku o jedno místo a skončil čtvrtý. Ve třídě superstock 1000 skončil Michal Filla na BMW pátý.

V MS superbiků po odchodu Jakuba Smrže si nejlepší výsledek připsal v kategorii superstock 1000 Ondřej Ježek na ducati, celkově šestý.

Motokros a sajdkárkros. Naše pozornost byla znovu upřena na třídu MX3. Celkem čtyřikrát se v ní hrála naše hymna na počest českých vítězství. Zajistili to Martin Míček, který vyhrál na Ukrajině a Itálii a František Smola, vítěz druhého závodu na Ukrajině. Pro Michka to byla poslední možnost dosáhnout na vysněný titul mistra světa, neboť tato třída svoji existenci na úrovni mistrovství světa končí. Nakonec mu chybělo pouhých šest bodů a jeho jediným přemožitelem byl znovu mistr světa Rakušan Walkner. Do první desítky se dostali ještě František Smola a Petr Bartoš na KTM (9.).

Ale asi za nejlepší náš motokrosový výsledek sezóny lze možná označit úspěch našich mladých juniorů. Ti dokázali využít domácího prostředí v Jiníně k zisku stříbrných medailí

v souboji 260 jezdců ze 43 zemí. Naše trojice jela v sestavě Petr Polák, Jakub Terešák a Filip Podmol. Současně jsme získali díky Petru Polákovi (65 cm³) a Jakubu Terešákovi (85 cm³) i dvě bronzové v soutěži jednotlivců.

V Motokrosu národů došlo k jistému posunu. Naše trojice Filip Neugebauer (Mx1), Martin Míček (Open) a František Smola (MX3) se proboujela v německém Teusenthalu do A finále skončila na 15. místě, tedy posun o šest míst proti minule.

Znovu ke zlepšení našeho postavení došlo v mistrovství světa v sajdkárkrosu. V sezóně 2013 jsme díky bratřím Václavu a Marku Rozehnalovým na stroji VMC Zabel skončili po vyrovnaných výkonech na celkově pátém místě, tedy posun o dvě místa v první světové desítce.

Navíc naši (Rozehnalové a Černý s Musilem) obhájili v nizozemském Ossu čtvrté místo v evropském sajdkárkrosu družstev.

Plochá dráha. Jan Klatovský je jediný náš závodník, který se umístil v mistrovství světa na ledové ploché dráze (12.) i mistrovství Evropy na ledové ploché dráze (6.). Janu a Antonínu Klatovským posíleným ještě o Jana Pecinu se ale nedařilo v seriálu mistrovství světa na ledové ploché dráze družstev. Neobhájili největší ledařský výsledek sezóny 2012, kdy přivezli z ruského Togliatti bronzovou medaili za třetí místo a museli se v polském Sanoku tentokrát spokojit s pátým místem, když je od medaile dělil byť jen pouhý bod. Ani Josef Franc neprožil tak úspěšnou sezónu jako minule. V mistrovství světa na dlouhé dráze, v němž obhájoval stříbrnou medaili, se nakonec musel spokojit s konečným čtvrtým místem. Aby to nebylo vše, Aleš Dryml neobhájil zlatou medaili z mistrovství Evropy

a skončil hluboko ve druhé desítku.

Enduro. Zúčastnili jsme se i 88. ročníku Šestidenní na italské Sardinii a mezi diváky byli i někteří členové našeho výboru. 25 českých jezdců bojovalo v Juniorské světové trofeji i klubových týmech. Žel znovu jsme se nezúčastnili nejprestižnější kategorie o Světovou trofej. Výsledek nás nechal znovu sedět pořádně na zemi. V Juniorské světové soutěži náš kvartet Ondřej Helmich, Patrik Markvart, Milan Engel a Jan Balaš (všichni na KTM) neobhájil hezké šesté místo z německého Sachsenringu a skončil osmý. Ač se v klubové soutěži představilo 7 našich týmů o výsledcích z minulých let se nám mohlo jen zdát. Nejlepším umístěním bylo 43. místo týmu Husqvarna Gottbros (Karel Ceasar, Martin Gottvald, Kamil Grošek), dále jsou ve výsledcích Motosport Bozkov 2 – Jakub Koucký, Jan Kudrnáč, Milan Kurfirť (50.), ENC Racing CZ Junior – Lukáš Kučera, David Holub, Jakub Hroneš (52.), UFO Zlaté Hory – Antonín Kořenek, Jan Fišer, Radovan Míl (78.), ENC Racing CZ – Jakub Horák, Luboš Klimeš, David Čadek (82.), Motosport Bozkov – Jakub Balatka, Jiří Hádek, Lukáš Hádek (84.), Motoklub Chrastava – Jakub Šefr, Petr Hušek, Milan Kubík (110.).

V seriálu mistrovství Evropy jsme na medaile nedosáhli a sbírali celkově čtvrtá místa. Patří Ondřeji Helmichovi ve třídě E1, Milanu Engelovi ve třídě E2/E3, Patrik Markvart ve třídě U20 skončil pátý. Mezi juniorskými národními týmy jsme obsadili rovněž čtvrté místo.

Supermoto. V seriálu mistrovství světa nás tentokrát zastupovali úřadující mistr Evropy Petr Vorlíček a Tomáš Trávníček (oba na TM). Vorlíček se dokázal umístit v první desítku (osmý), Trávníček zůstal před její branou (11.).

V evropském šampionátu se ve své první sezóně dokázal Milan Sitnianský umístit na celkovém devátém místě.

Trial. I když už několik let nejsme v elitní skupině Trialu národů, podařil se ve švýcarském Moutieru v roce 2012 našemu kvartetu Pavel Balaš (Gas Gas), Martin Křoustek (Beta), Martin Matějčíček (Gas Gas) a Jiří Svoboda (Beta) opravdu mimořádný výsledek v podobě zisku Mezinárodní trofeje a to poprvé v historii. Tentokrát ve francouzském La Chatre měl tedy kvartet Martin Křoustek (Beta), Martin Matějčíček (Gas Gas), Jiří Svoboda (Beta) a Marek Wünsch (Gas Gas) co obhajovat. Sice se jim nepodařilo výsledek obhájit, leč celkově druhé místo je jistě úspěchem.

Výtrvalostní závody automobilů.

Tentokrát jediným českým závodníkem ve startovním poli 81. ročníku slavného závodu 24 h Le Mans byl Jan Charouz na voze Lotus T 128. S Němcem Thomasem Holzerem a Rakušanem Dominikem Kraihamerem závod dokončili celkově na 49. místě a v kategorii P2 jim patřilo 18. místo. Je to tedy méně, než v minulém ročníku. V 24 hodinovce v Dubai si posádka Marcel Kusín/ Petr Válek/ Marek Fried a Attila Barta (H) na voze BMW dojela pro 3. místo v kategorii A4 do 3000.

Cestovní automobil. V evropském šampionátu cestovních vozů se dařilo Petru Fulínovi, který na voze BMW 320 dosáhl na titul mistra Evropy.

Rallye. Vysoký kredit rallyeové verze mladoboleslavských fabií S 2000 byl opětovně průvodním jevem soutěžní sezóny. Rok škodovky měl další pokračování. Značka vyhrála soutěž značek v rámci mistrovství Evropy. Naši Jan Kopecký s Pavlem Dreslerem si dojeli pro vítězství v Jänner rallye, na Kanárské rallye, v Azorské rallye, naši

Barum rallye a Chorvatské rallye, druzí skončili na Korsice. V součtu to znamenalo pro Kopeckého vítězství v novém seriálu mistrovství Evropy, který vystřídal dříve vypisovaný seriál IRC. Naším želižkem ve světových soutěžích byl opět Martin Prokop, tentokrát s novým spolujezdcem Zdeňkem Hružou. Prokop se zařadil mezi první světovou desítku už v minulé sezóně. Nedojel ve Francii a Finsku, pětkrát dojel sedmý – v Monte Carlu, Švédsku, Mexiku, Řecku a Katalánsku, devátý byl v Portugalsku, desátý v Argentině, ale nejlepšího výsledku dosáhl v Německé rallye, kde dojel čtvrtý, druhým nejlepším umístěním bylo pro českou posádku páté místo na Sardinii v Italské rallye.

Prokop nakonec obhájil devátou příčku v mistrovství světa a to je kvalitní umístění.

Tahače – trucky. Téměř nic nového, což snad může potěšit. Naše dvě největší želižka v seriálu mistrovství Evropy tahačů, Adam Lacko (Renault) a David Vrščeký (Buggyra), získali během sezóny znovu několik kvalitních umístění, několikrát stáli na stupních vítězů a znovu patřili mezi nejlepší. Potvrzuje to i obhajoba pátého místa Vrščekého, kterému k bronzu chybělo 22 bodů. Lacko si ovšem pohoršil, neobhájil bronzovou medaili a celkově skončil pátý.

Autokros. V kategorii Touring Václav Fejfar na škodě fabii svůj další titul neobhájil a jeho přemožitelem se stal Maďar Tamas Karai. Na bronz dosáhl Otakar Výborný a v první evropské desítce skončilo dalších pět našich závodníků. Jan Brožek (4.), Ladislav Brožek (5.), Miroslav Neumann (7.), Luboš Greguška (8.) a Jan Bartoš (9.). V kategorii Superbuggy se o jedno místo zlepšil Ladislav Hanák a skončil poprvé

na bronzovém příčce. Za ním se umístili Jan Kubíček (5.), Tomáš Pospíšilík (6.), Petr Turek (7.) a Roman Keřka (8.).

V Poháru národů jsme obhájili svoje prvenství a porazili Maďary a Němce.

V kategorii Junior Buggy jsme brali tři medaile. Stříbrnou získal Václav Tríska a dvě bronzové Jiří Formánek s Radkem Francem. Do první desítky se dostali ještě Filip Šmíd (5.), Petr Nikodém (7.), Milan Vaněk (8.) a Adam Prokop (10.).

Dálkové maratóny. Úvod sezóny obstaral tradičně Dakar v jihoamerickém podání. Na jeho startu chyběla třetí posádka kategorie automobilů Miroslav Zapletal s Polákem Maciejem Martonem (Hummer Evo), kteří nesehnali potřebné finanční prostředky. Zkusili tak štěstí v závodě Afrika Race, který se jel po stopách původního „dakaru“. Ze druhého místa je ovšem vyřadila prasklá ojnice motoru.

V jihoamerických etapách se děly věci, které vyvrcholily roztržkou mezi novým českým týmem Bonver Dakar a týmem Aleše Lopraise. Typická česká ostuda jistě ničemu dobrému nepřispěla. Z šestice našich kamionů, které jsou nejvíce sledovány, nedokončil jediný s Jaroslavem Valtrem a Josefem Kalinou. Pět dalších se vešlo do první dvacítky. Nejlépe se vedlo posádce Martin Kolomý/ David Killian z týmu Bonver Dakar, která si polepšila o dvě místa a jako nejúspěšnější z českých skončila pátá. Aleš Loprais dokončil šestý, Marek Spáčil s Viktorem Kytkou byli 16., Vlastimil Vildman 28. a Tomáš Vrátný 29.

V kategorii motocyklů dojel liberecký David Pabiška na konci čtvrté desítky na 39. místě.

Do bilance roku 2013 patří i třetí místo Tomáše Tomečka (Tatra) v Africa Race kategorii kamionů.

Automobily do vrchu. V mistrovství Evropy v závodech do vrchu jsme znovu brali bezpočet dobrých umístění. V kategorii 1 (cestovní vozy) obsadil druhé místo Jiří Los, Lukáš Vojáček na mitsubishi dosáhl na bronzovou medaili, nicméně v první evropské desítce se umístili ještě čtyři čeští závodníci. Jaromír Malý (4.), Oskar Beneš (6.), Martin Jerman (7.) a Dominika Benešová (9.). Dařilo se i v kategorii 2 (sportovní speciály), kde jsme dosáhli na další bronzovou medaili. Získal ji Vladimír Vitver, dále se umístili Miloš Beneš

(4.), Otakar Krámský (5.) a Dušan Nevřil (7.).

Ve vrchařském šampionátu historických vozů naši triumfovali ve všech kategoriích. Své tituly obhájili Josef Michl (kat. 3) a Petr Tykal (kat. 5), novým šampionem je Vladimír Koničář (kat. 1), druhý skončil Jiří Kubíček (kat. 3).

Rallycross. Jediný medailový úspěch si znovu připsal Roman Častoral s vozem Opel Astra, když zopakoval svoje minulé umístění a vybojoval konečné třetí místo. (JW)

Byla to velká sešlost

Na Jarově se slavily sté narozeniny

Znovu po dvou letech, 19. října 2013, se v prostoru pražského autosalonu společnosti Auto Jarov sešel náš soutěžácký výkvět minulých let, aby si připomněl tentokrát 100 let existence nejtěžší motocyklové soutěže světa – Šestidenní.

Mezi plejádou našich legend byli tentokrát přítomni na pozvání i jejich bývalí soupeři z tehdejší NDR, přijeli i bývalí závodníci ze Švédska, Rakouska a Slovenska. Přítomna byla i řada čestných hostů, jako prof. MUDr. Jan Pirk i legenda mezi manažery Jan Křivka. Krásným, za oknem prosluněným



Vzorně zrestaurovaný stroj Jawa „banán“



Soutěžácké legendy – František Mrázek (vlevo) a Květoslav Mašita

odpolednem, provázal zkušený motoristický publicista dr. Jan Králík. V jeho dalším průběhu pozdravil všechny přítomné hlavní iniciátor a garant celého setkání, generální ředitel společnosti Auto Jarov Josef Fojtík. Následně byli oceněni nejstarší žijící účastníci Šestidenní – František Bouška, František Höffer, Saša Klimt, Oldřich Klaudinger, Miloslav Souček a Vladimír Štěpán. Poctu převzal i čestný místopředseda FIM a čestný místopředseda SZV AČR Jan Křivka. Následně předseda Svazu závodníků veteránů AČR Petr Válek předal ocenění bývalému skvělému soutěžákovvi a mistru světa Josefu Fojtíkovi za celoživotní vztah k motorismu a dlouholetou aktivitu v konání vzpomínkových setkání. V závěru této části setkání se shromáždili všichni přítomní účastníci Šestidenní ke společnému fotografování. Za zmínku stojí i výstavka dobových fotografií z let našich největších úspěchů, která atmosféru odpoledne umocňovala, podobně jako mimořádně

početná přehlídka soutěžákové techniky, kde mezi stroji Jawa a ČZ nechyběl ani vítězný východoněmecký stroj MZ ze Šestidenní v roce 1963.

Vrásky a šediny přibývají, kamarádi odcházejí, jen vzpomínky nestárnou a jsou stále živé. Bylo to příjemné vzpomínání v dobré náladě, tradičně perfektně organizované a je jen škoda, že se stovka slaví jen jednou v historii.

(JW)



Pamětní medaile patřila všem účastníkům



Ti všichni jeli Šestidenní a byli na Jarově

To byli...

Oldřich Hameršmíd

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

Po skončení vojny pokračoval v celoživotním vztahu k Jawě. Práce ho bavila a byl plný nápadů, získal si respekt ředitele Jozífa a sám přispěl k vylepšení několika typů motocyklů, které vítězily v motokrosech i soutěžích. Úspěšná byla jeho třístovka vycházející z dvěstěpadesátky či jednoválcová třístapadesátka nebo jednoválcová „čtyřistatřináctka“. Na přelomu šedesátých let už byl na vrcholu své kariéry. Vítězil v soutěžích i motokrosech především ve dvěstěpadesátkách a třístapadesátkách a sbíral tituly mistra republiky. Čtyři v letech 1955, 1959 – 1961 ve dvěstěpadesátkách a jeden v roce 1954 ve třístapadesátkách si zajistil v motocyklových soutěžích a další získal v motokrosu. Ve stopětatřicetiletých letech v roce 1955, další dva (1956 a 1958) ve dvěstěpadesátkách ve třístapadesátkách také dva (1957 a 1959). Hameršmíd byl ale především skvělým soutěžákem. Stal se neodmyslitelnou oporou našeho týmu, který v Šestidenní, v soutěži o Stříbrnou vázu, zvítězil v letech 1957 (Špindlerův Mlýn) a 1959 (Gottwaldov).

V jistém protikladu s „hlavní“ Hameršmídovou činností, je jeden



z největších úspěchů, který nebyl u nás nikdy náležitě oceněn. Tím je jeho vítězství v nejtěžším silničním vytrvalostním závodě Bol d'Or ve Francii v roce 1955. Když vypadla druhá naše dvojice, Jaromír Čížek/ Oldřich Kába, veškerá tíha v souboji s domácím Francouzem Lefevrem jedoucím na nortonu zůstala na Oldovi se Sašou Klimtem. V závěru závodu bylo nutné udržet náskok jednoho kola, ale vše ztěžoval vytrvalý déšť. Hameršmíd, zvyklý na jízdu v nepohodě, situaci zvládl, dovedl jawu vítězně do cíle a postaral se o historický a dodnes nepřekonaný výsledek.

Jawě zůstal věrný po celý život, propagoval její motocykly několikrát v Indii a projel s nimi celou Evropu. Celoživotní milovník krás Prahy podobně, jako řada dalších našich závodníků, byl oporou svému synovi, který svého času převzal po otci rodinnou štafetu a závodil v motokrosu. Zemřel v Praze 5. listopadu 2013.

(JW)

Miroslav Čada

Závodní svět prošel doslova celým jeho životem. V době, kdy aktivně závodil, byl jedním z našich nejlepších silničních motocyklových jezdců v silnějších kubaturách, později patřil k neúnavným členům malého brněnského kolektivu, který stál za naplněním celorepublikového snu o výstavbě československého automotodromu.

Jako syn soukromého autodopravce měl rodák z Horních Dunajovic na jižní Moravě (4. července 1934) k motorismu blízko od dětství. Když se učil ve Znojmě v dílně mistra Lengála bylo k rozhodnutí stát se motocyklovým závodníkem blízko. Když se k tomu přidaly manuální zručnost a až precizní pečlivost, byla za přispění otce cesta k prvnímu „péráku“ jasná. Krátce po šestnáctinách už se zúčastnil ve třídě katalogů závodu v Moravských Budějovicích a dojel na druhém místě. Později startoval i na prvním poválečném ročníku Velké ceny Československa v roce 1950. Stále se ale musel učit, absolvoval závody ve Svitavách, Rosicích a jinde, když konečně získal



od mistra Lengála opravdovou závodní třístupadesátku Walter. A bylo to znát. V Pisárkách vyhrál obě nejsilnější třídy, úspěchy si připsal v Litomyšli, Slavkově, Bučovicích a v Prostějově už byli rychlejší pouze matadoři Arnold a Bartoš na tovární ČZ Walter. V roce 1953 už byl sympatický a veselý dlouhán mezi naší špičkou a dodal si odvahy koupit nortona od pana Vitvara. Poprvé se s ním objevil v roce 1954 v Poděbradech a o rok později už se těšil



Na pětistovce Jawa



Na konci předsednictví SZV AČR s prezidentem AČR dr. Ječmínkem

z titulu mistra republiky. Na Lochotíně vyhrát dvě kubatury, v Hluboké porazil Šťastného na tovární jawě, v Ostravě Košťíře na tovární ČZ a v Brně dojel za Němcem Baltisbergerem, jako nejlepší náš závodník.

S takovou vizitkou nemusel dlouho čekat na oslovení. To přišlo z ÚDA Praha, kam byl po sezóně převelen. Ukončil začínající spolupráci s Jaroslavem Simandlem na vývoji silničního esa a měl k dispozici novou jawu 500 a ČZ 250. Čadova postava se za oba motocykly těžko skládala a tak s povolením nadřízených byl do postrakonického rámu zabudován motor ESO. Od roku 1957 začal jezdit na jawě 350. Následně se blýskl druhým a třetím místě v nemistrovské Velké ceně Jugoslávie 1958, vyhrál i nemistrovskou Velkou cenu Maďarska a startoval i ve Velké ceně Belgie 1958, závodě

S komisařem Oldřichem Prokopem a dlouholetým kamarádem a závodníkem Václavem Parusem

mistrovství světa, v níž skončil 17tý. Zanedlouho prodělal nejtěžší havárii své kariéry v Piešťanech. Brzy na to, po zrušení pětistovek u nás, ukončil své působení v pražské Dukle a dál pokračoval jako soukromý jezdec.

V roce 1961 ještě triumfoval na Velké ceně Finska v Tampere, kde vyhrál závod třístapadesátek, vyzkoušel si ruskou verzi motocyklu CKEB a zkusil s kamarádem Robertem Jankou postavit i vlastní stroj s názvem Roja. Ve svých třiceti letech, v roce 1964, ukončil svoji aktivní dráhu tam, kde ji začal. Na okruhu ve Znojmě.

Proslulý svoji solidností i pracovním nasazením se v roce 1968 stal organizačním tajemníkem Velké ceny Československa, kterého vykonával až do roku 1993. Ani po dobudování nového Masarykova okruhu Čadovo motocyklové poslání neskončilo. Jako člen Svazu závodníků veteránů AČR působil od začátků nového tisíciletí na místě jeho předsedy až do roku 2012. Zemřel v devětatasedmdesáti letech 8. listopadu 2013.

Pane emeritní předsedo, děkujeme za všechno, co jste pro československý závodní motorismus vykonal. (JW)



Jaroslav Lohnický...

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 povídal, před očima běžely všechny ty ulice, dílny, dílničky a nekonečná plejáda jmen, která v těch místech působila. Byl to úžasný výčet.

Mladý Jaroslav se nejprve vyučil na pražských Vinohradech u firmy BMW Justina Löschnera. V tanních dílnách 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. A tak to bylo tolik důležité povolání mechanika, které si Jaroslav Lohnický dokonale osvojil a zůstal mu věrný po celou dobu aktivního života. Mimo řádné zaměstnání mnoho let pracoval Lohnický s Josefem Michálkem, dále pomáhal a mechanikoval Milanu Chalupníkovu, Miroslavu Špakovi, Armandu Ondrikovi i Radku Mildnerovi, tedy řadě našich předních silničních motocyklových závodníků. 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.

Mezi závodníky sdružených do obnoveného 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. Byl to prostě motorista tělem i duší v tom nejlepší smyslu.

Před krátkým časem se Jaroslav Lohnický svého působení ve výboru SZV AČR vzdal. Před pár týdny ho zdravotní problémy upoutaly na lůžko, přesto zůstával dál mezi námi, neboť jeho motoristický naturel mu jinak nevelel. Zemřel v Praze 24. listopadu 2013.

Jardo, děkujeme Ti za vše, co jsi našemu výboru SZV AČR a historii dal.

(JW)

Josef Vichera



Česká motocyklová silnice utrpěla další ztrátu. Na sklonku listopadu odešel druhý z tvůrců značky BV bratrské dvojice Luděk a Josefa Vichrových. Bylo to v roce 1957, kdy začali bratři na dvoře rodinného sídla upravovat první stopětadvacítky ČZ a každá úprava motoru nebo podvozku přinášela nové zkušenosti. Ale o myšlenkách postavit svůj závodní stroj nebylo ještě ani řeči. Později začal Luděk kreslit, Josef (nar. 1.7.1935) pomalu závodit, a tak bylo k naplnění smělé myšlenky po čase blíže. Ty vůbec první závodní začátky byly vskutku svérázné, když se dojíždělo do místa závodu po ose. Vyrábělo se doma i poloilegálně v pražské ČKD ve Vysočanech, realizace ale znamenala veliké úsilí, a tak nezbylo, než se spolehnout na vlastní síly. Nekonečné hodiny práce spolykaly makety, formy, odlitky, píсты, ojnice, převodovka, spojka. Navzdory všemu vyjela v červnu roku 1967 v Ústí nad Orlicí ke svému prvnímu závodu zbrusu nová vzduchem chlazená stopětadvacítká BV v modrém provedení. A hned první závod Josef Vicher dokončil.

Nový stroj měl bolavá místa, a tak Vichrové neúnavně pracovali dál. O tři roky později v roce 1970 už měli šoupátkový rozvod paliva a dokonce stačili postavit i silnější jednoválcovou dvěstěpadesátku. Byla jako jediný z čerokosteleckých motocyklů v červené barvě. V roce 1972 už Josef Vichera závodil s kapalinou chlazenou stopětadvacítkou, která dostala nový tvar kapotáže i elektronová paprsková kola. Značka BV šla s dobou a Vicherové se pustili i do stavby dvoudobé dvouválcové stopětadvacítky. Ta je dnes chloubou soukromé sbírky daleko od místa svého zrodu.

Josef Vichera byl po mnoho sezón stálým účastníkem mistrovství republiky, absolvoval bezpočet závodů, zprvu regionálních, později i prestižních, mezinárodních. V roce 1973 mu Cena Prachovských skal v Jičíně přinesla výborné čtvrté a páté místo ve dvou závodech a ve stejném roce byl pátý i na Těrlickém okruhu. Tehdy se v Jičíně seznámil s výborným Novozélanděm Gingerem Molloyem, který ho ještě před časem navštívil. Přátelil se i se Švýcarem Blatterem, mistrem nízkých kubatur, ale byl váženou persónou v domácí závodní společnosti.

Opravy, renovace součástí i údržba, bez nichž není motocyklový svět možný, plnily jeho život dlouho po skončení závodění a vlastně skoro až do konce života.

Tři roky po té, co malou dřevěnou dílničku v Kostelci nad Černými lesy, kde se všechny závodní stroje vyráběly, navždy opustil starší bratr Luděk (nar. 31.7.1932) ji už nikdy nenavštíví ani mladší Josef. Další kus československého závodění se tak 29. listopadu 2013 posunul do nesmrtelnosti.

(JW)

František Bartoš

Skromný, odvážný, oddaný značce ČZ

Jeho výkon na trati nejtěžšího závodu světa na ostrově Man nadchl ve své době tamní publikum. Na Tourist Trophy na rychlého Čechoslováka dlouho vzpomínali.



Morava dala našemu závodění celou řadu skvělých jmen. Byli to automobilisté Bruno Šojka, Ivan Hodáč či motocyklisté Miroslav Čada, Bohumil Staša i nejlepší motocyklový závodník severní Moravy všech dob, František Bartoš. Vůni benzínu a hluk motorů chytal od dětství. Jeho otec přišel do Ostravy z mladoboleslavské automobilky a dal se na chlapskou horničinu. Brzy ale musel po úrazu změnit profesi, založil autodílnu, oženil se a rodina měla zanedlouho dva syny a jednu dceru. Narodil se 10. května 1926 a za vysvědčení v první třídě dostal od táty minimotocykl se dvěma rychlostmi a malým motorem. Brzy stroj bravurně ovládal a tak jako dvanáctiletému mu tleskali diváci Ostravského okruhu u Bělského lesa, když jel zahajovací kolo závodu, v němž startovala početná zahraniční konkurence z Itálie,

Německa, Rakouska i Velké Británie. Válka ale Bartošův sportovní růst přibrzdila a bratři se dali na klidnější sport – kolovou.

Jako jedenadvacetiletý začal v roce 1947 závodit na motocyklu naplno. První slibné výsledky na obstarožním stroji Rudge přinesly závody na Šumperském okruhu, Havránkově memoriálu v Prostějově a na Šternberkském okruhu. V roce 1949 nastoupil na vojnu, získal motor Walter a jen pád na mokré vozovce z vedoucí pozice ho připravil na Velké ceně hl.města Prahy o vítězství. V následujícím období byl Bartoš nesmírně aktivním závodníkem.

Startoval v celé řadě závodů po celé republice. V roce 1950 si dokonce vyzkoušel pardubickou Zlatou přílbu, v níž obsadil sedmé místo. Výsledky i technické znalosti stály v pozadí toho, že se stal kmenovým závodníkem továrního týmu strakonické ČZ. V něm se později potkal s výbornými Jiřím Košťířem, Václavem Parusem i nadějným Stanislavem Malinou.

Jednoho z prvních vítězství dosáhl Bartoš v roce 1951 na okruhu v Hradci Králové, o tři měsíce později už poprvé vyhrál Velkou cenu Československa v Brně. V následujícím ročníku přidal další dvě vítězství. V závodě dvěstěpadesátek se navíc potkal na stupních vítězů se svým mladším bratrem Oldřichem a o zajímavý zápis bylo postaráno. Bylo to poprvé a zatím naposledy, kdy na stupních vítězů stáli bratři. Za další dva roky poprvé vyhrál



Československý výkvět na Svatokopeckém okruhu – 36 František Bartoš, 20 František Šťastný, 5 Gustav Havel

v Litomyšli. Velice úspěšnou sezónu měl rychlý Ostravák v roce 1955. Poprvé vyhrál cenu Prachovských skal v Jičíně, ze zahraničních startů si nejvíce cenil třetího místa v Ceně Jadranu v jugoslávské Opatii v domácím mistrovství získal svůj první z pěti titulů.

Prvomájová Velká cena Rakouska v Salzburgu viděla v roce 1956 Bartošův triumf v závodě dvěstěpadesátek. Jen měsíc po vítězství startoval v nejtěžším

závodě světa Tourist Trophy. Na Manu zajel skvělý závod, skončil pátý, získal body do mistrovství světa a jeho přemožiteli byli pouze Němec Kassner a Baltisberger a Italové Colombo a Ubbiali. V dalším ročníku dojel dokonce na skvělém čtvrtém místě.

Jeden z našich nejlepších závodníků historie a šestinásobný vítěz Velké ceny Československa po zisku svého pátého domácího titulu v roce 1960 aktivní kariéru zanechal.

Zemřel v jedenašedesáti letech 21. ledna 1987. (JW)



František Bartoš na ČZ 250 s velkou kapotáží

Jaromír Čížek

První český motokrosový titul (evropský)

Legendární Jaromír Čížek byl skvělým závodníkem a československému motokrosu udělal to nejlepší jméno. Je škoda, že když byl na svém vrcholu, bylo vypsáno „jen“ mistrovství Evropy. Titul mistra světa by mu rozhodně slušel víc.

Bylo mu třináct a byla válka. Mladý Jarda (nar. 20.12.1927) se ale zbláznil do motocyklů i když neměl skoro žádné možnosti se na motocykl vůbec podívat. Běžný motocykl ho ale nijak nelákal, toužil hned po motocyklu závodním. Hned po válce se začaly v Čakovicích jeho sny pomalu naplňovat. S kamarádem Trykalem sehnali motor ze stopětadvacítky ČZ, rám z „dékavy“, přední vidlici z maneta a v roce 1946 se přihlásil k prvnímu silničnímu závodu. K dalším pak cestovali vlakem na okruhy po celých Čechách. O rok později už byl tak dobrý, že se známý závodník Bubeníček přimlouval u pořadatelů, aby nadějného Čížka vzali i do silnějších kubatur. Pak ovšem přišla vojna a na ní si povýšení vysloužil vítězstvím v Terénním závodě krajů konaném na pražské Pražačce. Po návratu si v Mototechně, do níž nastoupil, postavil kvalitní terénní motocykl a vyhrál s ním řadu závodů. Dal o sobě vědět a neunikl pozornosti vedení Jawy, která mu v roce 1952 nabídla místo továrního jezdce. Kromě motokrosu startoval v terénních soutěžích, jednou jel 24h soutěž v Belgii, kde skončil druhý, pětkrát jel Šestidenní. Jednou zkusil i slavnou silniční čtyřřadvacetihodinovku Bol d'Or, z níž ho vyřadila porucha. Bylo mu třicet, když v roce 1957 vstoupil do mistrovství Evropy dvěstěpadesátek. Skončil celkově třetí za Němci Betzelbacherem a Osterlem



a jeho životní sezóna měla přijít hned v následujícím roce. To už se na jeho počest hrála naše hymna ve Švýcarsku, Belgii, u nás doma, Francii, Lucembursku, Nizozemsku a Velké Británii a stal se na jawě mistrem Evropy ve dvěstěpadesátkách před Švédem Tibblinem a Němcem Müllerem.

To se psal rok 1958. Rok po té si připsal další vítězství ve velkých cenách Československa, NDR a Polska, na obhajobu titulu to ale nestačilo a před Čížkem skončili Tibblin a Angličan Stonebridge. Ještě v roce 1960 vyhrál



Jaromír Čížek na pětistovce Jawa

v Belgii, pak ho ovšem přibrzdilo zranění. Jeho bilance 11 vítězství v závodech mistrovství Evropy je dodnes obdivuhodná.

Tovární jezdec jawy dominoval samozřejmě i v domácím motokrosu, v němž ve třídách 250, 350 a 500 cm³ získal v letech 1954 – 1959 celkem devět titulů mistra Československa.

„Poznal jsem jedinečnou atmosféru pražské Šárky i nejlepšího kamaráda Františka Róna“, vyznával se v roce 1963, kdy ve svých šestatřiceti letech se závoděním končil. Jen o něco později neodolal lákání volantu a byl u začátku domácího autokrosu. Jeden z našich nejlepších motoristů historie zemřel 20. září 2003. (JW)

Jaroslav Falta

Motokrosař světové třídy

Jeho sportovní příběh se stal jedním z nejkontroverznějších v historii našeho závodění. Udál se na začátku sedmdesátých let, na konci Pražského jara a ve vrcholícím období komunistické normalizace. V jeho hlavní roli byli Rus Mojsejev, náš Falta a jen opravdovou sportovní pravdu zná dnes jeho hlavní aktér.



Rodák ze severočeského Rumburku Jaroslav Falta (nar. 22. března 1951), vyrůstající v blízkém Jiříkově, se do vrcholného období své motokrosové kariéry dostal v kolektivu pražské Dukly. V ní se svojí pílí, vůlí a talentem vypracoval až mezi nejlepší světové motokrosaře. Nutno připomenout, že ovšem těžil i z vynikající technické hodnoty a úrovně našich motokrosových speciálů značky ČZ.

V letech 1974 – 1975 byl považován za nejlepšího motokrosaře světa ve třídě dvěstěpadesátek a za deset let svého

působení v seriálu mistrovství světa skončil osmkrát v první světové desítce. Falta vyhrál 16 závodů mistrovství světa, což ho ve své době řadilo do páté světové desítky a jeho výsledky měly o to větší punc, neboť byly dosaženy na stroji domácí, české výroby resp. značky ČZ. Do světové desítky se skromný závodník pražské Dukly dostal poprvé v sezóně 1971, kdy skončil celkově devátý, rok později skončil šestý a toto kvalitní umístění zopakoval i v roce 1973, v nejlépeší sezóně 1974 skončil před branami titulu mistra světa, pak znovu dvakrát devátý v letech 1977 a 1978 a ve svém posledním roce 1980 se znovu posunul na sedmé místo. V již zmíněném roce 1974 Jaroslav doslova zářil a s Rusem Mojsejevem bojoval o titul mistra světa. Byl to pro nás historický moment, protože vedle plošináře Antonína Švába a v té chvíli již čerstvého ledového plochodrážního





Opravdový mistr terénu Jaroslav Falta na ČZ

mistra světa Špinky, neměl náš závodní motorismus v jiné disciplíně podobné ocenění. Vše ale dopadlo díky poslednímu závodu ve švýcarském Wohlenu jinak. Popsáno už o tom bylo mnoho, od nespportovního chování Rusů, přes jistý politický náhled až po snad jistou neschopnost našich činovníků na kongresu FIM. K verdiktu, který Faltovi odebral možnost získat vytoužený titul mistra světa už v následující sezóně 1975, přispělo onemocnění sleziny, které přispělo k přerušení jeho sportovní kariéry.

Ve Faltově medailové sbírce dnes nechybí ani bronzová resp. stříbrná medaile z mistrovství světa družstev třídy 250 cm³, tehdejší Trofeje národů nebo z Motokrosů národů třídy 500 cm³. Na domácím fóru zdobí jednoho z našich nejlepších motokrošářů historie

pět titulů mistra ve třídě dvěšestpadesátek v letech 1970, 1977, 1978, 1979 a 1980, ale také tři tituly družstev v barvách pražské Dukly v obou objemových třídách v letech 1979 – 1981.

Jaroslav Falta zůstává dodnes jediným z našich motokrošářů, který se dostal do čela průběžné klasifikace mistrovství světa. Podařilo se mu to v letech 1974, 1975 a 1980 hned třikrát.

Dodnes je Faltovo jméno vysoce ceněno i když na titul mistra světa nakonec nedosáhl. Jisté morální satisfakce se po změně poměrů u nás ale dožil. Trvalo to ovšem docela dlouho, než se dočkal na Valné hromadě České motocyklové federace v roce 2000 omluvy a 20. ledna 2001 i udělení titulu motokrošáře století a v anketě o nejlepšího motocyklového závodníka století se zařadil za Františka Šťastného na celkově druhé místo.

(JW)

Vladimír Hubáček

PAN řidič po celý život

Kdyby trvala tradice zlatých a stříbrných odznaků Autoklubu ČR, měl by jich ve své sbírce jistě několik. Když se blížila jeho soutěžní alpina, lidé v okolí trati vstávali. Totéž dělali, když se řítíl po trati se svým úžasným formulovým lotusem. Tak ho měli rádi, tak mu děkovali.



Svojí mimořádnou všestranností připomíná jeho jméno ostrřílené legendy třicátých let minulého století. Dovedl výborně okruhy i obtížné automobilové

soutěže. Volant cestovního nebo formulového vozu prakticky nerozlišoval a vždy ho s bravurou ovládal. Než se dostal k závodnímu volantu, nějaký čas to trvalo, i když měl k této technice relativně blízko.

Rodák z Nechanic u Hradce Králové (nar. 20. srpna 1932) se vyučil i firmy Kříž v Praze. Když nastoupil vojnu v Plzni, měl za sebou pár zkušeností s pěťistovkou Rudge Ulster. Neměl tam zůstat dlouho a tehdejší náčelník ÚDA František Mošna ho po složitých jednáních dostal opět do Prahy. A právě tam stavěl kolektiv vedený Václavem Hovorkou tři sportovní automobily pojmenované Střela 750. Nové automobily byly určeny pro výchovu mladých talentovaných závodníků - vojáků prezenční služby a konstrukčně



Při vítězství na brněnském okruhu v roce 1967 na voze Lotus Ford F3

navazovaly na typ HMV 1 a HMV 2. První automobilový závod nedopadl v roce 1955 pro Hubáčka dobře. Havaroval v tréninku na cenu Prachovských skal v Jičíně, druhý start v závodě na severní Moravě mu ovšem vynesl pozvání ke startu v sousedním Polsku. Pozvání využil dokonale, když v Czenstochové zvítězil a připsal si první mezinárodní triumf ve své dlouhé řadě výsledků. Brzy po tom ho ale začaly lákat automobilové soutěže. Účasti v Jugoslávské alpské soutěži, v Rallye Adriatic i soutěžích v Rakousku, NSR a Polsku nebo Rallye Monte Carlo či maratonech Tour d'Europe (1960 s Václavem Bobkem st. 10. místo) nebo Liege – Sofia – Liege mu přinesly mnoho cenných zkušeností. Z Hubáčka se postupem let stal vynikající pilot, klidný, s mimořádným přehledem. Mohl se spoléhat na neomylnou pečlivost mechanika Saši Klimta, vzorně pečujícího o jeho vozy i špičkového rallyeového spolujezdce ing. Vojtěcha Riegera a později ing. Stanislava Minářika. Samostatnou kapitolou Hubáčkovy kariéry byly formulové závody. Když v polovině šedesátých let minulého století usedl za volant východoněmeckého vozu Melkus, udělali se Sašou Klimtem za dva roky na vývoji vozu tolik, že se to Melkusovi a jeho



Za volantem škodovky Oktávie při Rallye Vltava



Za volantem škodovky Oktávie při Rallye Vltava

spolupracovníkům nepovedlo za 10 sezón. Však také měli u Heinze Melkuse velké jméno a z 30 startů si Hubáček přivezl 10 vítězství. Hubáček je dnes zapsán jako několikanásobný vítěz v prestižních soutěžích Rallye Tatry (1970, 1971 Renault R8, 1974, 1975 Renault Alpine), Rallye Vltava (1972 Renault Alpine), Barum Rallye (1972, 1973, 1975 Renault Alpine) nebo Rallye Škoda (1974, 1975 Renault Alpine). Když startoval se škodovkou, neměli ho mladoboleslavští tovární jezdci příliš v oblibě, protože zpravidla dokázal nabourat jejich převahu. Vrásky jim nezmizely ani když jezdil okruhy s vozy F 3. Jeho výčet úspěchů s vozy Štřela, Melkus a Lotus si se soutěžními vavříny co do počtu v ničem nezadá. Je sympatické, že ještě dnes, na prahu své osmdesátky, při bilancování výsledků s vozy Renault a Lotus nezapomíná osmnáctinásobný mistr republiky na muže, který měl v zákulisí mimořádnou zásluhu na jejich dovoz k nám. Tím byl bývalý vysoký funkcionář tehdejšího Svazarmu Richard Kopečný. Ač nestraník, byl velice schopným, uznávaným a respektovaným diplomatem s obdivuhodným vlivem a úspěšností. (JW)

Čeští mistři

Dvacet sezón mistrovství ČR – automobily (2)

Dvacet sezón v novodobé historii ČR korunovalo i automobilové mistry republiky. Jejich rekapitulace, neméně početná, zavdává možná i ke spekulacím o devalvací titulů v porovnání s lety druhé poloviny minulého století, neboť startovní pole nebylo mnohdy tak početné, jak by si nejvyšší domácí mistrovství zasloužovalo. Platí to i pro motocyklové disciplíny.

Závody do vrchu

1998	Leoš Prokopec	Dallara
1999	Andre Fibier (D)	Dallara
2000	Marco Schaerf (A)	Fallada

Závodní vozy

F Škoda

1993	Jiří Jupa	MTX
1994	Lumír Firla	MTX
1995	Jan Schwarz	Delta
1996	Lumír Firla	MTX

F Easter

1993	Václav Lím	Avia
1994	Tomáš Karhánek	Dallara

F Easter 1600

1993	Václav Lím	Avia
------	------------	------

F Easter 2000

1995	Tomáš Karhánek	Dallara
------	----------------	---------

F Ford

1995	Lukáš Dorda	Eufra
1996	Hanuš Lím	Eufra

F3

1996	Helmut Kopp (A)	Dallara
------	-----------------	---------

F 1600

1997	Lukáš Dorda	Van Diemen
1998	Lukáš Dorda	Van Diemen
1999	Lukáš Dorda	Van Diemen
2000	Marek Novotný	Van Diemen
2001	Marek Novotný	Van Diemen

ZV

1997	Leoš Prokopec	Dallara
------	---------------	---------

ZV E2

2006	Milan Svoboda	Dallara
------	---------------	---------

NF 1300

1997	Tomáš Chabr	MTX
1998	Radek Šrámek	Delta
1999	Lubomír Plaček	MTX

NF 1400

2001	Tomáš Chabr	Tomis
2002	Tomáš Chabr	Tomis

NF

2006	Jiří Hrbáč	Delta III
2008	Jakub Vonšák	Delta III*

Cestovní vozy

A + N 1300

1993	Josef Kopecký	Škoda
1994	Martin Dlouhý	Škoda
1997	Robert Šenkýř	Škoda

A + N 2000

1997	Tomáš Vojtěch	Peugeot
------	---------------	---------

A 1300

1994	Břetislav Enge	Ford
1995	Lukáš Dlouhý	Škoda
1996	Martin Dlouhý	Škoda

A 1400

2010 Jan Trnka Š Felicia

A 2000

1996 Andrej Studenič (SK) VW
 1998 Miroslav Nesvadba Toyota
 1999 Martin Dlouhý Škoda
 2008 Martin Samek Ford Fokus
 2009 Martin Samek Ford Fokus
 2010 Lukáš Vojáček Alfa Romeo

A nad 2000

2008 Jaromír Malý Subaru
 2009 Jaromír Malý Subaru
 2010 Igor Drotár Š Fabia

A

2003 Robert Šenkýř BMW
 2004 Jaromír Malý Ford Escort
 2005 Jaromír Malý Ford Escort
 2006 David Komárek Mitsubishi
 2007 Josef Komárek Mitsubishi
 2008 Martin Samek Ford Fokus
 2009 Jaromír Malý Subaru
 2010 Igor Drotár Š Fabia
 2011 Lukáš Vojáček Mitsubishi

N

1993 Břetoslav Enge Ford
 1994 Břetoslav Enge Ford
 2003 Oskar Beneš Ford Escort
 2004 Oskar Beneš Ford Escort
 2006 Miroslav Jakeš Mitsubishi
 2007 Miroslav Jakeš Mitsubishi
 2008 Silvestr Mikuláščík Subaru
 2009 Jiří Voves Subaru
 2010 Jiří Los ml. Subaru

N do 1400

2008 Tomáš Válek Š Fabia

N do 2000

2008 Martin Kašík Renault Clio

N nad 2000

2008 Silvestr Mikuláščík Subaru
 2009 Jiří Voves Subaru
 2010 Liří Los ml. Subaru

Abs. pořadí

1993 Václav Bervid ml. BMW
 2003 Otakar Krámský Osella BMW
 2004 David Komárek Mitsubishi
 2005 Otakar Krámský Osella BMW
 2006 Milan Svoboda Dallara
 2007 Dušan Nevěřil Lola Zytec
 2008 – 2010 ---
 2011 Jaroslav Krajčí * Lola
 2012 Dušan Nevěřil * Norma

Ford Fiesta

1993 Ladislav Bareš Ford

Superturismo

1995 Josef Kopecký Škoda
 1996 Josef Venc Audi

CV

1998 Jaroslav Páral Ford
 1999 Antonín Charouz Ford
 2000 Dan Michl Škoda
 2001 Tomáš Kodíček Toyota

CV – volná

2001 Antonín Charouz Porsche

C

2008 David Kostruh Norma
 2009 David Kostruh Norma
 2010 Martin Novotný Ligier JS

div. 3

2002 David Palmi Faster

(pokračování)

Tratě pod koly našich jezdců



Slovácký okruh

Snad žádný náš závodní okruh nemá při svém vyslovení tak nejednoznačný výklad, jako Slovácký okruh. Jeho první ročník se podle analů konal 27.7.1947 v Kyjově a mezi vítěze městského okruhu se zapsali později slavní František Bartoš (250), Bořivoj Sedlák (350) a Vincenc Staša (500).

Další závod označený jako Slovácký okruh se konal v roce 1951 tentokrát v Hodoníně, znovu na městské trati vítězili jezdci z regionu – Kadlec (100), Dědič (125) a R. Zapletal (250 a 350).

2. ročník se konal na trati dl. 2,55 km u Starého Města u Uherského Hradiště.

Později byla trať prodloužena na 4,35 km a startovali na ní naši nejlepší.

Vítězili M. Čada, Fr. Helikar, V. Parus, S. Malina, Fr. Sma či Fr. Šťastný nebo automobilisté J. Vlček, J. Pavelka, J. Rosický i J. Bobek. Závod měl vysoký kredit a se stal jedním z našich

nejoblíbenějších. Uskutečnilo se 16. ročníků i když v chronologii podle číslování nejsou některé ročníky k dohledání. Poslední ročník na trati, kterou přibližuje i náš obrázek se konal v roce 1968.

Slovácký okruh se konal na přelomu sedmdesátých let opět i 12 let v Kyjově, kde se naposledy konal v roce 1978.

Další kapitola Slováckého okruhu se konala od roku 1981 na trati 3,0 km dlouhého tzv. Kněžpolského trojúhelníku. V roce 1986 se zde konalo i mistrovství republiky. 8. ročník závodu se konal v roce 1988.

Aby byla historie pojmu Slovácký okruh ještě pestřejší, na novém 4,0 km dlouhém okruhu u Starého Města se v roce 2013 konal již 11. ročník o Cenu tamního rodáka závodníka Bohumila Kováře pro motocykly třídy Klasik.

Z alba dědy motoristy



Legenda československého závodění Antonín Vitvar se zařadila mezi ty, kteří na Rallye Monte Carlo startovali. Bylo to v roce 1939



Dvojice Jaroslav Bobek a Ing. Vojtěch Rieger startovala v továrním týmu mladoboleslavské škodovky na RMC v roce 1968

Autorizovaný opravce Ford, Podbělohorská 199, Praha 5, 150 00

Ford Maier

zapsán do BR oddíl A, vložka 107

Pavel Maier - autodílna



www.FORDMAIER.cz

fordmaier@fordmaier.cz

Rodinný autoservis s mnohaletou tradicí, zakládající si na individuálním přístupu k zákazníkovi

PRODEJ A NABÍDKA

PRODEJ NOVÝCH A OJETÝCH VOZIDEL FORD
ZÁRUKA FORD PROTECT
PRAKTICKÁ SADA POVINNÉ VÝBAVY
POJIŠTĚNÍ
LEASING
AUTODOPLŇKY

SERVIS

KOMPLETNÍ PÉČE O VAŠ VŮZ
ORIGINÁLNÍ NÁHRADNÍ DÍLY
KAROSÁŘSKÉ PRÁCE
LAKÝRNICKÉ PRÁCE
AUTOELEKTRIKA
DIAGNOSTIKA
EMISE
PŘÍPRAVA VOZU NA STK
ZÁRUČNÍ I POZÁRUČNÍ SERVIS

DALŠÍ SLUŽBY

VÝKUP VOZIDEL NA PROTIUČET
MYTÍ VOZIDEL
ÚSCHOVA A PŘEZOVÁNÍ PNEUMATIK
PRODEJ NÁHRADNÍCH DÍLŮ
AUTODOPLŇKY
ODTÁN VOZIDEL
PŮJČOVNA VOZIDEL



Pracovní doba: Po - Pá 8⁰⁰ - 12⁰⁰, 13⁰⁰ - 18⁰⁰
So 8⁰⁰ - 14⁰⁰

Ústředna: 257 213 479 - 80
Přijem oprav: 257 213 482, 777 710 301
Sklad: 257 213 481, 777 710 301
Prodej vozů: 257 213 888, 777 710 307
Fax: 257 213 899



Těšíme se na Vaší návštěvu