

ČÍSLO 108

LÉTO 2014

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR



Foto na titulní straně:

Oleg Ruboš za volantem populárního
závodního sportovního minora před závodem
v Lidicích v roce 1955

VETERÁN

Číslo 108, Léto 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 krátiť
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 108 bylo předáno do tiskárny
12. 6. 2014.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE	1
VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR	1
ZPRÁVA Z JARNÍ ČLENSKÉ SCHŮZE	2
VEČER PLNÝ SLAVNÉ HISTORIE	5
DOYEN VŠESTRANNOSTI	6
ZÁVODNÍK, TRENÉR, MANAŽÉR I JUBILANT	10
S TALENTEM DO TOVÁRNÍHO TÝMU JAWY	13
MLADOBOLESLAVSKÝ DĚLNÍK VOLANTU	16
MEMORIÁL OLDŘICHA TŮMY	19
EMERITNÍ PŘEDSEDA MIROSLAV ČADA	20
ROBERT JANKA	21
BÁJEČNÝ POZDRAV JARU	22
HOLD MĚSTA SLAVNÉMU RODÁKOVI	24
NÁSLEDOVNÍK, KTERÝ PŘEKONAL SVÉ PŘEDCHŮDCE	26
NEPŘEKONATELNÝ SOUTĚŽÁK SVĚTOVÉHO JMÉNA	28
DALŠÍ ZLATÁ OSOBNOST SÍNĚ SLÁVY	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 salóncu restaurace, každé první úterý v měsíci od 14 do 15 hod., kromě července a srpna a svátečních dnů. Tyto schůze jsou přístupné každému členovi SZV jako hostovi bez práva hlasování k projednávaným záležitostem.

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

Vážení členové Svazu závodníků veteránů AČR

Možná, že tato letní poznámka má k motorismu trochu dále než by měla v tomto čase mít, může být ale poučná i jinak. Před nedávnem prošel náš dům zajímavou rekonstrukcí v podobě zateplení v rámci programu zelená úsporám. Firma vybraná ve veřejné soutěži se vrhla do práce s vervou. Ukrajínští specialisté zlikvidovali na mém balkóně všechno, včetně teplotního čidla firmy Hyundai. Bylo to jakoby dohodnuté, neboť vždy ráno před odchodem do práce, jsem se řídil naměřenou venkovní teplotou, v okamžiku, kdy jsem do práce přestal chodit, systém selhal.

A přece v mé hlavě stále zůstává pochybnost. Nevím totiž, že by podobný příběh mohl být zapsán jinde v Evropě. Tam, kde se ctí serióznost, vztah k osobnímu majetku a posléze i historie. U nás je to jedno, co se zničí. To, co je vaše, archivují renomovaných firem, Karlův most a vůbec všechno. V normální civilizaci je možné

v archivech vyhledat navzdory válečným hrůzám téměř všechno. U nás ne. Hrůza má v těchto krajích jinou podobu. Tam, kde se s vyspělými specialisty mateřštinou nedomluvíte, je to těžké. A tak si raději važme toho, že na veteránských kláních se naši češtinou domluvíme a součástky milovaných motocyklů a automobilů nám zatím nerepasují specialisté z nechvalně proslulého východního, dávno zapomenutého, vítězného bloku. Jen nevím, zda v tomto příběhu bylo zateplení domu pro mne proklamovanou úsporou.

S přáním hezkého léta, plného slunce a pohody vás



Jiří Wohlmuth

Jako tradičně ve velkém počtu

Zpráva z jarní členské schůze

Do dalšího společného roku vstoupili naši členové jarním setkáním, které proběhlo 22. března 2014 tradičně v sále budovy Autoklubu v Opletalově ulici. Pro archivní dokumentaci tradičně referujeme.

Ještě před oficiálním zahájením se řada našich členů shromáždila v sále při projekci černobílých dokumentů z motocyklové Šestidenní u nás v Gottwaldově i v Anglii v padesátých letech. Oživila historie i vzpomínky ve všech možných podobách. Zbyla jen nostalgie z nadšení té doby a neobyčejné divácké účasti ve srovnání se současnou dobou. Povzbuzující naopak bylo, že se promítání už opravdu vžilo a těší se stále většímu zájmu našich členů.

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.

V úvodu oznámil, že 3.12.2013 podal SZV AČR na Úřad průmyslového vlastnictví přihlášku na ochrannou známku zpravodaje Veterán – zpravodaj Svazu závodníků. V současné době probíhá řízení o přihlášce.

Dále v krátkosti připomenul datum 21. února 1904, kdy se na pražském Žofině konala valná hromada Českého klubu motocyklistů pro Království české, v březnu pak ustanovující valná hromada Českého klubu automobilistů. Následně spojení obou klubů i ustanovení Autoklubu republiky Československé v roce 1922.

Připomněl také založení Svazu závodníků v roce 1924, ukončení jeho činnosti v roce 1949 i obnovení činnosti Svazu, který dnes sdružuje přes 550 členů, počátkem sedmdesátých let minulého století.



Gratulaci a ocenění převzal nestárnoucí Oleg Ruboš

Předseda Válek poděkoval redakční radě za zajišťování svazového zpravodaje Veterán a následně ocenil aktivitu AČR při založení Nadačního fondu AČR na podporu talentované mládeže. Závěrem konstatoval, že se členové SZV rozhodli pečovat o pomníčky členů, kteří za různých okolností zahynuli a mají v místě tragické události pomníčky postavené v minulosti.

Po úvodní části bylo následně minutou ticha vzpomenu památky těch, kteří nás od minulé schůze opustili a setkání se nedožili. Byli to:

Ing. Ijla TOMIS	nar. 1935
Jaroslav LOHNICKÝ	nar. 1932
Josef VICHERA	nar. 1935
Jan KŘIVKA	nar. 1920
Antonie SMÍŠKOVÁ	nar. 1922



Velká jména našeho motorismu. Zleva Oleg Ruboš, Otto Krmíček, Jaroslav Rataj a Jaromír Tupý

MUDr. Zora MIKULÁŠKOVÁ

nar. 1925

Hans MAIER

nar. 1939

Václav SEDLÁK

nar. 1942

Miloslav PUDIL

nar. 1934

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 za rok 2013. Ta byla členy následně schválena. Přítomno jarní schůzi bylo 230 členů SZV.

Slova se po té ujal prezident Autoklubu ČR dr. Roman Ječmínek. Pozdravil přítomné jménem Autoklubu a ocenil početnou účast na jarní schůzi. Následně připomněl malou výstavu motocyklů v únoru 1904 na pražském Žofíně, která byla u valné hromady a začátku založení Českého klubu motocyklistů pro

Království české. Dále následně ustanovení automobilového protějšku a jejich sloučení v roce 1910 v Klub československých automobilistů. Připomněl iniciativu motoristického novináře Viléma Heinze, který v roce 1925 přišel s myšlenkou stavby samostatného klubovního domu. Klub v té době sídlil ve 2. patře Obecního domu. Dne 25.3.1929 byl v tehdejší Lützowově ulici č. 29 nový dům, který je dnes sídlem Autoklubu ČR, otevřen. Dále prezident AČR připomenul poválečný vývoj a existenci Autoklubu, vytváření aktivních výborů v roce 1948, vznik DSLM a Svazarmu i iniciativu samostatné nezávislé motoristické organizace opět jako Autoklubu v roce 1968. Nakonec zmínil i poslední období od roku 1989, opětovnou existenci nezávislého Autoklubu a konání prvního Autosalonu v ČR na Výstavišti v Praze v roce 1991.



Vzpomínkové diplomy převzali i další letošní jubilanti

Závěrem konstatoval, že všechny letošní sportovní motoristické akce, včetně 27 podniků MS a ME ve všech disciplínách, budou pořádány právě pod hlavičkou připomenutí 110. výročí vzniku Autoklubu.

Nakonec nabídl všem přítomným prohlídku Heinzovy sítě, jedné z nejkrásnějších místností budovy Autoklubu. V další části programu převzali ocenění tito členové – *poháry*: Oleg Ruboš (90), Otto Krmíček (85), Jaroslav Rataj a Jaromír Tupý (80), *plakety a diplomy*: Evžen Glos a Jiří Pošík (85), Jaroslav Lhotský, Ing. František Řanda, Jan Reilich a Zdeněk Novák (80).

Pohár a ocenění Josefu Vejvodovi (90) byly předány při osobní návštěvě jubilanta. Ocenění pro Pavla Slavička (80) převzal Vladimír Dubšík.

Dále byl oceněn host jarní schůze, vicemistr světa v motokrosu ve třídě

dvestěpadesátek z roku 1974, Jaroslav Falta.

V diskuzi vystoupil tradičně pan Jiří Šmída, upozornil na konání Memoriálu Fr. Hladěny v Pardubicích i na konání Memoriálu bratří Juhanových v Mariánských Lázních v roce 100 tých narozenin Františka Juhana.

Závěrem pak předseda SZV AČR Petr Válek poděkoval vedení AČR za poskytování bezplatné kanceláře pro práci výboru a rovněž za sál, v němž jsou naše členské schůze každoročně konány a vyslovil přání, že se všichni opět setkáme 8. listopadu 2014.

Kdo využil vzácné nabídky prezidenta AČR dr. Ječmínka k prohlídce Heinzovy síně, musel si po prohlídce její nádhery říci: ... byli to lidé, kteří motorismus opravdu milovali.

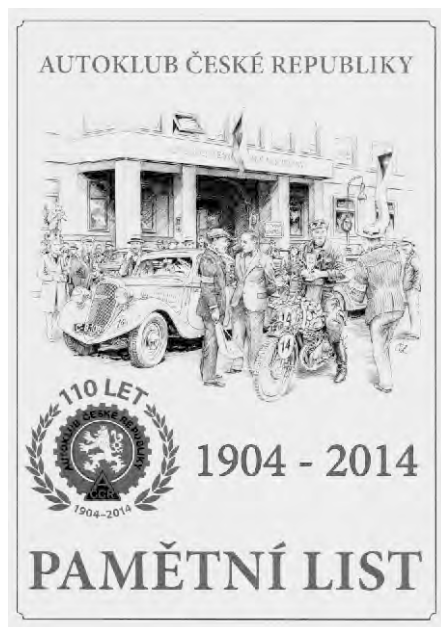
(JW)

110 let Autoklubu ČR Večer plný historie

Na den založení našeho Autoklubu ČR, 21. února, se členové výboru SZV AČR zúčastnili na pozvání slavnostního večera věnovaného této události. Místem konání byl velký sál budovy Autoklubu v pražské Opletalově ulici.

Po zahájení si přítomní, v jejichž řadách byli bývalí i současní činovníci, závodníci a další organizátoři, vyslechli rozsáhlý příspěvek prezidenta Autoklubu ČR dr. Romana Ječmínka, který přednesl vyčerpávající genezi 110leté historie, doplněnou projekcí zajímavých a unikátních dokumentů. Ožila tak stodesetiletá dlouhá cesta započatá ještě za rakouské monarchie, přes mezi-válečný vrchol, včetně budování sídla Autoklubu v dřívější Lützowově, dnes Opletalově ulici, až po složitou a mnohdy dramatickou cestu započatou změnou režimu v roce 1948. Závěr patřil novodobé historii a obnovení činnosti Autoklubu ČR. Po té pozdravili přítomné aktivní sportovci – mistři Evropy autokrosař Václav Fejfar a automobilový soutěžák Jan Kopecký i sajdkárokrošaři bří Rozehnalové nebo motokrosař Petr Bartoš.

Důstojnou tečkou za příjemným večerem byl vydaný pamětní list



krásnou kresbu Maestra Václava Zapadlíka zachycující atmosféru před budovou Autoklubu v dobách jeho největší slávy. (JW)



Oleg Ruboš devadesátníkem

Doyen všestrannosti

Před válkou i krátce po ní to bylo běžné. Závodící „blázni“ proháněli motocykly i auta. Nikomu to nevadilo, všichni jim fandili a měli je rádi. Pak nastala doba specializace a dnešní devadesátník Oleg Ruboš si to ještě dobře pamatuje. A mohl by vyprávět. Vždyť byl u toho!

Před dvaceti lety byly ve středočeské Přelouči poprvé v tamním velkém sále Občanské záložny uděleny ceny za nejlepší dabling. Nebylo to v rodišti krále této „disciplíny“, herce Františka Filipovského, náhodou. Jen nevím, zda v Přelouči vědí, že Filipovský nebyl jediným slavným rodákem.

To mládí Olega Ruboše bylo skutečně nevšední. Byl za ním samozřejmě otec, velitel armádních dílen AZ – 1 v Přelouči a nadšený motorista s kontakty na nejslavnější jména té doby, ale i maminka, která ještě před příchodem Němců v roce 1939 vzkázala důrazně nadporučíkovi Miloši Schutzovi, jenž se ujal prvních Olegových motoristických krůčků, aby nechal jejich dítě na pokoji.

V Přelouči se díky postavení pana otce stejně brzy seznámil s celou garniturou slavných, pány Václavem Stanislavem, Bedřichem Bardasem z Mohelnice, Jaroslave Kaiserem, Františkem



Oleg Ruboš za volantem sportovního BMW



Hladěnou, Hugem Rosákem či již zmíněným nadpor. Milošem Schutzem. Na tu dobu s kouzelnou atmosférou vzpomíná: „ Bylo mi 13 a díky otcově nerozumu jsem byl již majitelem vlastní ČZ 98, později jawy Williers 175 a nakonec v roce 1938 i báječného motocyklu Jawa Robot“. Dobu ještě více přibližují další slova. „ Bylo to vskutku bohatýrská doba, kdy nadšenci měli dveře dokořán. Jedním z takových byl právě nadpor. Miloš Schutz, který jednoho dne prohlásil, že plochá dráha se dá jezdit také jinak, než jen s motory 500 cm³ a ihned postavil dva ultralehké stroje Jawa Komár 175 pro juniorskou exhibici při Lobkowiczově memoriálu v Pardubicích. Od nápadu ke skutku uběhly snad tři týdny a už se jelo trénovat, zatím na fotbalové hřiště. Jako jezdec č. 2 jsem byl vybrán já. Na hřišti



Na Lidickém okruhu s minorem v roce 1958

to ještě šlo, ale když jsme za dva dny přijeli do Pardubic, skončilo to fiaskem. V hluboké mokré škváře slaboučký motocykl nedovolil ani ten nejmenší smyk, takže jsem několik kol objel skoro žádnou rychlostí a jeli jsme domů...“ Začátek druhé světové války na několik let zabrzdil motoristické aktivity. Oleg Ruboš po nocích proháněl svého robota po polních cestách a to potají, legálně ovšem stačil absolvovat mladoboleslavskou automobilní průmyslovku. Dodnes vzpomíná na ing. Jaroslava



Na pražském Strahově, znovu s minorem

Kašpara, vzácného technika a pedagoga i na skutečnost, že v rámci výuky probíhala i autoškola. Jezdilo se na staré škodě 420.

Po skončení válečných peripetií se to po nějaké době v Praze doslova hemžilo dílničkami a garážemi a byla to místa vyhledávaná, jako stvořená k řadě nezapomenutelných setkání, příběhů a obchodů. A tak postupně navštívil dílničku Jiřího Plichty na Vínohradech nebo Emila Hájka v Karlíně. Tam také získal od Erika Spěváka svého velkého miláčka BMW 328. S vzácným a skoro novým autem měl konečně šanci stát na startu se závodnickou elitou, jakou byli pánové Bruno Sojka, Standa Kohout, Jiří Pohl nebo Olda Pasch. Praktickou zkoušku k získání okružové licence pak získal na mladoboleslavském okruhu na zapůjčeném voze Fiat 750 od kamaráda Smažíka. Ale amatérská idylka netrvala dlouho, Ruboš odjel 14 závodů, když Svazarm na konci roku 1955 dvoulitrovou třídu zrušil.

Řešení, jak dál, nabídla koupě minora 750 na Jendovi Mrázkovi. Ale ani excelentní mechanik Karel Jára po dvou sezónách nedokázal auto připravit tak, aby Oleg vítězil. Slabou náplastí bylo druhé místo v Hradci Králové.

Končila sezóna 1959 v Oseku u Duchova, když propálený píst minora znamenal hezkou porci práce před nedělním závodem. „*Je na čase, abys*



Na stejném okruhu s legendární škodou 440



Spokojený úsměv po vítězství na Strahově (1957)

změnil třídu, vybodni se na auta, mám pro tebe něco lepšího.“ S šibalským úsměvem oslovil Olega jeho velký kamarád Franta Šťastný. Nebylo to poprvé, co svými nápady očkoval Olegovi nečekaná dobrodružství. V zimě na horách testovali „cyklyžu“, jakýsi prototyp pozdějšího skibobu nebo v zimě 1963 se v roli lyžaře držel Ruboš



V roce 1966 s nortonem a spolujezdcem Jiřím Podskalským v Dolních Břežanech

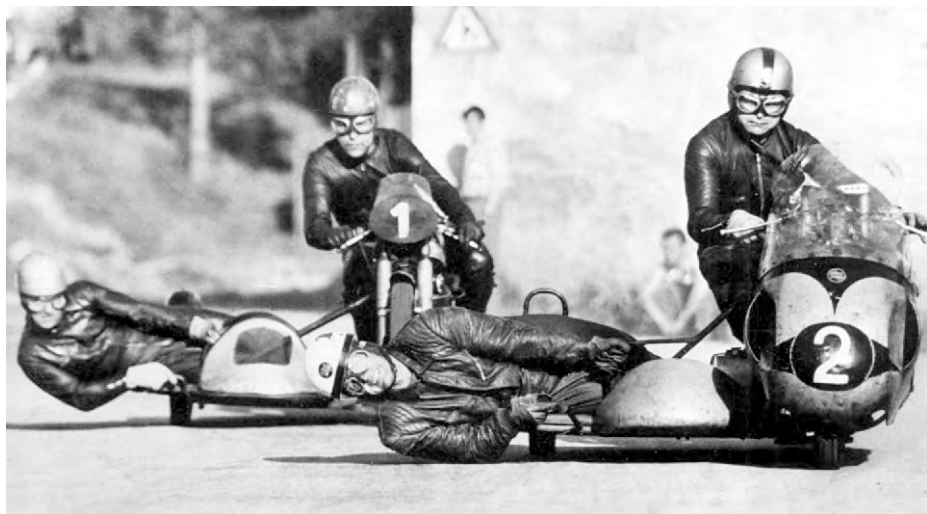
na laně za Frantovým motocyklem. Tu neděli vyhráli motoskjörink v Jilemnici dvakrát.

Uběhlo několik kapitol Rubošova života, když se závoděním posedlý Oleg pustil do atraktivní disciplíny motocyklových sajdkářů. Předcházela tomu znovu aktivita jeho velkého kamaráda Františka Šťastného, který objevil v dílně oseckého závodu Uhelného průzkumu odložený Norton Manx 500 po Vitvarovi. Když Šťastný dojednal zakoupení stroje, vzal to Ruboš jako vždy zodpovědně, což nakonec dokládá i dopis se žádostí o technickou pomoc adresovaný legendárnímu sajdkáristovi šedesátých let Švýcaru Florianu Camathiasovi. Skutečně se po nějaké době dočkal odpovědi i s údaji, které žádal a dodnes tak vzácný dokument zůstává v soukromém archivu letošního jubilanta.

Poprvé vyjeli s kamarádem a spolujezdcem Mirkem Černochem v květnu roku 1960 v Novém Boru. Dojeli pátí, což nebylo špatné. O rok později už skončili v mistrovství republiky na druhém místě. Dojeli druzí v Rosicích a Kdyni. Nakonec spolu absolvovali přes 30 závodů, úspěšně s věncem na hlavě, ale někdy i v kotrmelcích. V roce 1966 stačili dvakrát vyhrát v Příbrami a ještě v Dolních Břežanech a byl konec.



Oleg Ruboš se spolujezdcem a kamarádem Mirkem Černochem



Dvojice Ruboš/ Černocho před Ladislavem Štajnerem (1) 1. 5. 1966 při posledním sajdkárovém závodě u nás na okruhu v Příbrami (1966)

„Přesto, že nás bylo 20 registrovaných jezdců, Svazarm nás zrušil“, vzpomíná na konec svého závodění. Ještě před tím stačil všestranný závodník vyhrát za volantem BMW vyhrát třídu v Noční automobilové soutěži (1957), vyhrát třídu cestovních aut v Ceně Prahy na Strahově (1961) na škodovce, být druhý do vrchu Zbraslav – Jíloviště (1962) či vyhrát ve svých 55ti na BMW 100 sprint v Holicích (1979) nebo se stát z 257 účastníků absolutním vítězem mnichovské Krauser- Motorrad Rallye v září 1976. To už ale opět za motocyklovými řídítky.

K nevsednímu Rubošově příběhu dnes patří stále dobrá kondice, v jejímž pozadí je pravidelné plavání i jízdy na kole. Do své devadesátky tak bez potíží mohl dojet milovník vážné hudby na skútru nebo vozem. Navíc se stálým zájmem o dění ve SZV AČR či motorismu u nás. Oleg Ruboš nějaký čas redigoval i zpravodaj Veterán a stal se výraznou osobností našeho motorismu dřív, než mu věk vyměřil úctyhodnou devadesátku. (JW)

POZOR!!!

SEJDEME SE 8. LISTOPADU

členská schůze
Svazu závodníků veteránů Autoklubu ČR
se uskuteční v sobotu 8. listopadu 2014 od 8 do 12 hod.
ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.



Těšíme se na vaši hojnou účast.

Jaroslav Rataj

Závodník, manažér, trenér i jubilant

Ten, kdo se někdy věnoval sportu, si jistě dělal v koutku duše metu, které chtěl někdy dosáhnout. Pro správného motocyklového soutěžáka to byla asi účast v legendární soutěži Šestidenní. Snad se nemýlím.



Rodák z pražského Žižkova Jaroslav Rataj (nar. 24. března 1934) se nejprve upsal lákavému vodáckému sportu a dva roky se divoké vodě věnoval. Pak ale toho jeho parťák na lodi nechal. Mladý Jaroslav u vody zůstal a začal plavat a že měl opravdu sportovní duši, zkoušel dokonce i box, kterého ovšem záhy zanechal. I když to tedy zprvu vypadalo, že motorismus půjde mimo jeho životní cestu, zvláště když se vyučil telefonním technikem, prostředí otcovy autodílny udělalo své.

Když si v roce 1948 koupil svůj první sériový motocykl měl už řadu znalostí i „okoukaných“ zkušeností, že si leccos dokázal na motocyklu udělat sám. Byla to v následujících letech i jeho velká deviza, když dokázal řadu věcí vyřešit a když se k tomu přidala i jeho mimořádná pečlivost v přípravě, byly Ratajovy přednosti velice ceněné.

Osmnáctiletý Rataj zvážil všechny možnosti a na ČZ 150 C se v roce 1952

zúčastnil svoji první orientační soutěže v pražské Libni. A byla to premiéra jak se patří! Hned na startu ztratil mapu, logicky vynechal jednu kontrolu a v cíli byl ze soutěže vyloučen... Neodradilo ho to, jen upoutal svoji pozornost na branné soutěže. V roce 1953 už začal brát závodění vážně, stal se členem legendárního žižkovského autoklubu, v němž působila ve své době řada věhlasných jmen motocyklového sportu a v duchu tehdejší legislativy si vyjel III. výkonnostní třídu. Snaha o získání klubovního motocyklu ovšem vyšla naprázdno. „Trojkařů máme hodně, potřebujeme dvojkaře nebo jedničkaře“, slyšel naproti své prosbě.

Pak přišla vojenská služba a doufal, že se dostane k autorotě, realita byla drsnější. Jako člen pohraniční stráže vyfasoval o tři měsíce déle... Když se v roce 1957 vrátil, zkusil svoji prosbu opakovat, tentokrát na Svazarmu. A znovu pro něho nebyl motocykl. „Dvojkařů a trojkařů máme hodně, podporujeme mladé začínající a nabídli mu plochou dráhu“. Nikdy s takovou motorkou nejel a když to na slavné Čafce, kde působily takové hvězdy jako Jan Lucák a řada dalších, zkusil motocykl natočit jen s velkými obtížemi. Ještě dnes na tu chvíli vzpomíná. „*Motocykl jsem nedokázal ovládat, přejel jsem hřiště, sesedl a otevřenou brankou utekl. Dál jsem se tam nikdy neukázal.*“ Z bludného kruhu byla jediná cesta. Rataj si postavil svůj vlastní stroj



Jaroslav Rataj na první Šestidenní v roce 1959 v Gottwaldově

a v sezóně si vyjel II. výkonnostní třídu a zamířil do oddílu Rudé hvězdy Praha. Tam vládl Josef Prouza, který ho nepřivítal vlídně. „Tebe neznám“ pravil v úvodu, ale nakonec vše dopadlo a mladému Jaroslavovi přidělil soutěžní dvěstěpadesátku jawa, s níž absolvoval soutěže mistrovství republiky. Docela se mu dařilo a později mu byla svěřena nová stopětadvacítka ČZ postavená v rámci národní typové řady. Motocykl byl ale poruchový, motor se často zadíral. Nakonec pomohli starší zkušenější kamarádi, Josef Paštika a další. Motocykl pro sezónu 1958 upravili a Rataj začal opět závodit naplno. O rok později už stál na startu své první Šestidenní u nás v Gottwaldově. Měl k dispozici novou „čizu“ Scot a když ji s Josefem Mičánem zkoušeli, havarovali a motocykl poškodili. Nakonec se podařilo vše opravit a Rataj v klubových barvách RH Praha dojel na zlatou! Radost z výsledku netřeba připomínat. Na druhou Šestidenní v rakouské Bad

Aussee ale Jaroslav Rataj nevzpomíná rád. Nejen kvůli sportovní stránce, ale i pro klukovinu, která ho stála dva roky výjezdů za hranice. Mládí a nezkušenost znamenaly, že si přivezl malé tranzistorové rádio, které neuvedl do celního prohlášení. A někdo se postaral... Taková to byla doba. Na svoji třetí Šestidenní se podíval až v roce 1963 a nemusel ani vycestovat, neboť se konala ve Špindlerově Mlýně. I radost se vrátila. Znovu v barvách RH Praha spolu s Jaromírem Holým a Františkem Klimešem se na strakonické stopětasedmadesátce dočkal prvního vítězství v Šestidenní.

O dva roky později se konalo jedno z nejtěžších dějství v historii Šestidenních na britském ostrově Man. Rataj na ně vzpomíná jako mnoho dalších, jako na peklo. Nicméně vždycky měl rád mokro a bláto na rozdíl od tvrdé suché trati i to mohlo hrát roli v tom, že s Josefem Fojtikem a Sašou Klimtem vyhráli soutěž klubovních týmů, tentokrát v barvách pražské Dukly.



Na mistrovství ČSSR v Považské Bystrici v závěru května 1964 na ČZ

Sportovní dráha Jaroslava Rataje se potom chýlila k závěru. V roce 1966 to bylo trápení s pády i novým motocyklem Jawa, nakonec ale byl pozván do Jawy, aby jel na Vorlíčkově stopětašedesátce jako doprovod v polském Zakopaném (1967), ovšem vše bylo jinak. Doslova v předvečer startu „zasáhl“ zkušený stratég, manažér a diplomat Jan Křivka. Rozhodl, že Rataj pojedje na dvěstěpadesátce jawě v klubovém týmu a ještě v noci vybavil všechno, aby náš jezdec mohl ráno nastoupit na start. Nakonec se Zbyňkem Hozákem a Pavlem Cihelkou dojeli pro třetí místo. To už bylo ale opravdové loučení po sedmi startech na 6D, které letošnímu osmdesátníkovi vynesly šest zlatých a jednu bronzovou medaili. Se Šestidenní se nakonec nerozloučil úplně, ještě čtyři roky na přelomu sedmdesátých let působil v řadách našeho doprovodu jako předjezdec, aby nastoupil na šest let do funkce manažéra družstva Stříbrné vázy. Na tomto místě přivedl naše družstvo ke třem vítězstvím.

V roce 1982 se soutěžemi skončil úplně, v RH byl oddíl zrušen a až do roku 1990



S jawou na poslední Šestidenní v roce 1967 v polském Zakopaném



Opět v Považské Bystrici o rok později s srpnu 1965

se ještě věnoval trenérské dráze mezi plošináři. Tehdy se bohatý sportovní život výborného soutěžáka naplnil. Nebyly v něm jenom příběhy ze Šestidenní, ale měl velice rád i domácí soutěž ve Mšeně či slavnou Středočeskou soutěž. Pro své dobré výsledky dělal všechno, jak v pečlivé technické přípravě, tak v jezdecké přípravě, kdy pro zlepšení kondice si ještě přidal motorkos. S tím začal v roce 1961 a ve třídě stopětašedesátek stačil třikrát obsadit celkově druhé místo v republikovém mistrovství. Jaroslav Rataj, který za celou svoji kariéru absolvoval 129 soutěží a 90 motokrosových závodů jako soukromý jezdec, se bezesporu zařadil do silné a početné generace motocyklových soutěžáků, kteří vynesli jméno Československa až na historický vrchol. Psal ty nejslavnější kapitoly.

Pavel Slaviček- vítěz velkých cen

S talentem do továrního týmu Jawy

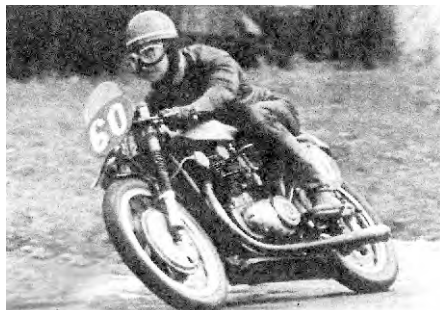
V malířském umění má jméno Slaviček svoji kvalitu a váhu. V motocyklovém závodění, které je rovněž uměním, jen jiného kalibru, má jméno Slaviček rovněž svoji kvalitu a váhu.



Sportovní kariéra rodáka z Mladkova u Boskovic (nar. 23. června 1934) mohla být možná ještě bohatší, kdyby nebylo zranění, které nakonec slibné výsledky Pavla Slavička ukončilo. Jeho první chlapecké životní kroky směřovaly neomylně za benzinovým oděrem. Nebylo divu, že se po škole vyučil v tamní prestižní dílně pana Bednáře. Získal další vědomosti i dovednost v oboru a tak když pochopil, že se s technikou, s níž se denně vídal dá také závodit, přišly první starty v motocyklových soutěžích. Dostal do ruky strakonickou stopětdvacítku ČZ 125 A a své motocyklové nadšení korunoval postavením populárního péraka pro rychlostní závody. Snad i tím předurčil svoji pozdější kariéru, která ho dovedla až do továrního týmu Jawy.

Po té co nastoupil do učení v nedalekém Brně, se v tamní Mototechně seznámil

se známým závodníkem Robertem Jankou, velice zapáleným mužem pro motocyklové závodění s řadou nápadů, které realizoval na svých motocyklech. Navíc zaučil i mladého Slavička. Jeho pérák prošel řadou dalších úprav ve spolupráci se stejným zapáleným člověkem pro věc, jakým byl známý pan Štěpina a jeho bratr v Děčíně. V roce 1954 tak Pavel Slaviček vyhrál dvěstěpadesátky před domácím publikem v Boskovicích a netřeba dodávat, že se stal tamním hrdinou. Následovalo vítězství na walteru 350 na severu Čech v Oseku, kde se těšil ještě ze třetího místa v pětistovkách. Skromný a nenápadný závodník sbíral řadu předních umístění, absolvoval vojenskou službu v Olomouci, aby po jejím skončení nastoupil 1. listopadu 1956 do závodního oddělení pražské Jawy. To později označil za svůj největší životní úspěch. Hned potom, ještě před zahájením nové sezóny 1957, byl sportovní komisí už tehdejšího



Pavel Slaviček na trati Ecce homo ve Šternberku 22. června 1958

Svazarmu zařazen do státní reprezentace a nominován na první zahraniční závod. Tím byla proslavená a přetěžká francouzská motocyklová čtyřiadvacetihodinovka Bol d'Or. Ta slavila v roce 1957 na šestikilometrovém okruhu Linas – Monthléry nedaleko Paříže svůj již devěťadvacátý ročník. Naše Jawa nominovala pro prestižní závod osvědčenou dvojici Oldřich Hameršmíd/ Saša Klimt – vítěze z roku 1955 a novou dvojici Gustav Havel/ Pavel Slaviček. První dvojice jela na sériové kývačce, druhá na kývačce v úpravě pro třídu sport. Naši sice nedosáhli na výsledky z minulých startů, přesto se Oldřich Hameršmíd se Sašou Klimtem vešli do první desítky a skončili devátí, celkově třináctí v cíli Havel se Slavičkem se ovšem těšili z vítězství ve třídě. V následující sezóně 1958 už Slaviček vyhrál mezinárodní závod Cena města Litomyšle ve třístapadesátkách a druhý byl v pětistovkách. Blížil se k vrcholu



V závodě o Modrou stuhu v ulicích Těšína a polského Cieszina v roce 1962



S jawou 350 na okruhu v Opavě v roce 1962

své kariéry ve chvíli, kdy první dvě tovární místa byla obsazena na nich „seděli“ František Šťastný s Gustavem Havlem. Slavičkův velký talent znamenal, že vyhrál v sezóně, kdy zmíněné tovární jedničky obsadili druhé a třetí místo v konečné klasifikaci mistrovství světa, Velkou cenu Maďarska 1961 na okruhu v Budapešti. Na tu dobu vzpomíná: „*Nehledělo se na čas, pracovali jsme tehdy celé noci, byla radost sledovat tehdejší mistry, byli jsme doslova posedlí*“.

Podobně, jako Velká cena Maďarska, nebyla tehdy do mistrovství světa zařazena ani Velká cena Jadranu, předchůdkyně Velké ceny Jugoslávie. Nic to nesnižuje hodnotu toho, že v roce 1962 si v Opatii připsal Pavel Slaviček hned dvě vítězství ve třídách 250 a 350 cm³. To bylo skvělé a tyto výsledky měly následování. Na naší Velké ceně Československa v Brně vystoupil ve zmíněných kubaturách na stupně vítězů za dvě druhá místa.

Úspěchy z minulých sezón otevřely možnost k dalším zahraničním startům. V roce 1963 startoval Pavel Slaviček ve třístapadesátkách na Sachsenringu v rámci Velké ceny NDR, závodu mistrovství světa. Byl to jeho první start v mistrovství světa. Sice závod nedokončil, ale o měsíc později se dočkal ve stejné kubatuře na italské Monze zřejmě



Na trati v Bělé pod Bezdězem (1963)

svého životního výsledku. Rychlejší v cíli, než náš závodník byli jen vítěz Jim Redman na tovární hondě, druhý byl tovární jezdec východoněmecké MZ Brit Derek Woodman a třetí Ir Tommy Robb na dalším továrním stroji Honda, všichni špičkoví světoví jezdci. Tyto výsledky znamenaly pro čerstvého mistra republiky nominaci na celé mistrovství světa v roce 1964.

Ještě před jeho startem odjeli naši závodníci do Itálie k několika předsezónním závodům. Jeden z nich se konal na známém italském okruhu v Imole. Slavíček z našich jako jediný dojel v závodě třístapadesátek do cíle a šesté místo v silné konkurenci rozhodně nebylo špatné. Sportovní štěstí ho však v následujícím závodě slabších dvěstěpadesátek opustilo. Poté, co zařadil pětku, se motor jeho motocyklu zadřel a po těžkém pádu se náš závodník probudil z komatu až po několika dnech v pražské vojenské nemocnici ve Střešovicích.

Navzdory těžkému zranění hlavy se po několika měsících léčení pokusil vrátit na závodní dráhu v roce 1965. Na oblíbené trati v Rosicích dojel pod stupni vítězů čtvrtý, ale poznal, že jeho veliká láska se vzdaluje a nebude schopen navázat na své nejlepší závody. Bylo to statečné rozhodnutí čestného člověka a reprezentanta. Učitelování v autoškolě ani služba v taxislužbě už pochopitelně nemohly krásné dny sportovní radosti dnešního osmdesátníka napodobit. (JW)



*Na Ceně Prachovských skal
v roce 1963
před Gustavem Havlem (7)*

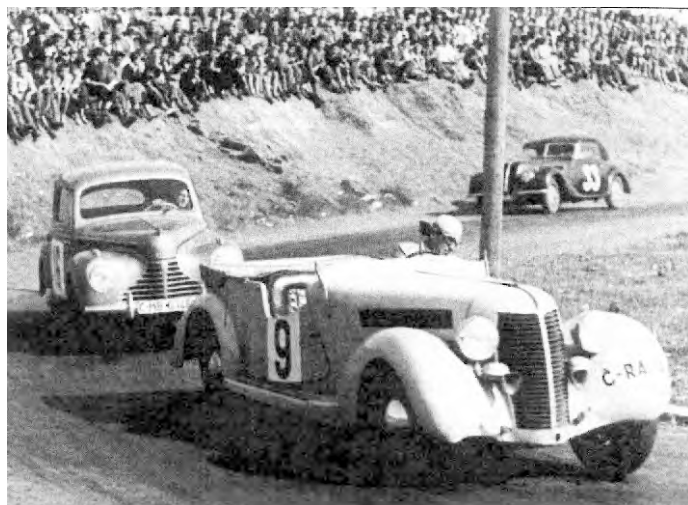
Václav Bobek - sté narozeniny Mladoboleslavský dělník volantu

Jaké bylo to březnové ráno před sto lety nevíme, víme ale, že v rodině lakýrníka Bobka v Hoškovicích u Mnichova Hradiště se narodil druhorozený syn Václav. Pro rodiče to byl jistě šťastný a krásný začátek jara.

Malý Václav Bobek (nar. 23. března 1914) prožil jistě zajímavé a dobrodružné dětství, které mnohokrát ovlivnil jeho nebyvalý zájem o motoristickou techniku. Ta procházela neobyčejně bouřlivým vývojem a tak v letech, kdy kola, motocykly i automobily procházely zřejmě nejkrásnějším obdobím své existence, ovlivňovaly chlapcovy dny dětství tamní pánové. Nejprve pan Vaněk, u něhož se učil na strojního zámečnicka a později pan Zaňka, opravář motocyklů. Tudy vedla cesta Václava i k jeho prvnímu motocyklu, prvním pádům a zraněním. Když nastupoval v roce 1936 do mladoboleslavské Škodovky, byl už majitelem prestižního motocyklu americké výroby Indian a ve fabrice zakotvil jako šofér. Jezdecká praxe to



byla k nezaplacení a jenom někde v pozadí posilovala Václavovu touhu stát se závodníkem. Tu pak navíc posilovalo jeho zařazení do Studijního a vývojového oddělení, kde pod vedením pana Jaroslava Horáka získával



*Václav Bobek
na 1. ročníku
Vršovického
okruhu
jede na druhém
místě
za rakovnickým
Josefem Halaštou*



další a další technické zkušenosti a nebylo vůbec na škodu, že se závodnický sen ještě o deset let odkládal. Válka zaklepala na dveře, rodina Bobkových se přestěhovala do Mnichova Hradiště a otec si zde otevřel malou lakýrnickou dílnu, v níž byl mladý Václav znovu ve svém světě. S náběhem výroby nového typu Škoda 1101 po válce, dostal Václav Bobek s tudorem první příležitost k závodění. Ostatně, nejlepší léta mu vzala válka a závodit začal až v Kristových letech... Stalo se tak na pražském Vršovickém okruhu v roce 1947.

Na startu památného závodu, v němž těžce havaroval výborný Zdeněk Pohl a v důsledku těžkých zranění později ukončil svoji bohatou závodnickou kariéru, se na 2,3 km dlouhém okruhu poblíž Spořilova sešli naši nejlepší. Václav Bobek startoval v kategorii cestovních vozů s se svojí patnáctistovkou s kompresorem se ujal vedení a vedl si až do čtvrtého kola výborně. Jel na čele závodu s velkým náskokem, ovšem nakonec nezkontroloval svůj temperament, vyjel z trati a musel odstoupit. Přesto si tehdy odvezl ze závodu věnec. V závodě jedenáctistovek byli rychlejší jenom vítěz závodu Jiří Pohl na MG a Jaroslav Vlček na magdě. Bobek měl svůj první automobilový věnec. V roce 1949 stál Bobek se sportovní škodovkou na startu prvního poválečného ročníku automobilové

Za volantem škody supersport na startu domácího Mladoboleslavského okruhu v roce 1951

Velké ceny Československa na brněnském okruhu. Na vítězného Zdeňka Trejbalu v Ceně města Brna sice nestačil, ale dobře si zazávodil s Františkem Dobrým a Zdeňkem Sojkou. O rok později byl Bobek v Brně znovu. Ještě před tím ovšem stihl s vozem Škoda supersport 1100, dvakrát vyhrál na mladoboleslavském okruhu a potom, tentokrát bez kompresoru, startovat v legendární francouzské čtyřiařadvacetihodinovce v Le Mans. Spolu s dalším mladoboleslavským závodníkem škodovky Jaroslavem Netušilem si vedli ve své třídě velice dobře a bojovali o vedení, nicméně po prasknutí pojistky pístního čepu museli z dobře rozjetého závodu bohužel odstoupit.

V Brně 1950 startovaly oba sportovní vozy Škoda Tudor s odlehčeným podvozkem. Netušilův vůz měl sériový motor upravený zvětšením ventilů a zvýšením komprese na výkon 50 k, vůz Václava Bobka měl zabudovaný kompresor Roots poháněný řetězem



S věncem na krku v kokpitu vozu Škoda 1100 OHC, jednoho z nejhezčích mladoboleslavských vozů s laminátovou karosérií

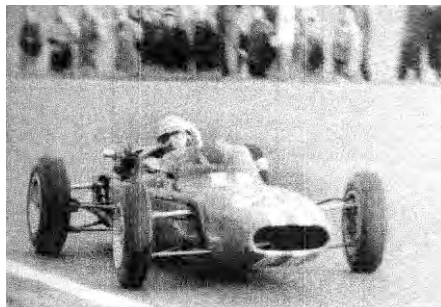


Mezi vozy ve škodoväcké dílně v roce 1965

a měl výkon 65 k. Bobek nakonec obsadil v cíli třetí místo, když dlouhou dobu sváděl souboj s Brunem Sojkou, který byl za volantem monopostu tatra 607. Mladoboleslavská parta s Václavem Bobkem, Josefem Černohorským i Miroslavem Fouskem patřila v té době vedle tatrováků k našemu výkvětu. V roce 1951 obhájil své vítězství v dvoulitrech před domácím publikem, v roce 1953 vyhrál v Mladé Boleslavi počtvrté, tentokrát na Š 1200. Ještě v roce 1954, ve svých čtyřiceti, byl na tamním okruhu druhý. Šéf Horák těžce onemocněl a tak na místo sportovního oddělení Škoda nastoupil Václav Bobek. To už byla zahájena výroba nového modelu Škoda 440 Octavia a její soutěžní verze přivedla vozy naší značky na slavné zahraniční soutěže. V roce 1962 jel Bobek legendární zimní Rallye Monte

Carlo a ve třídě skončili se skvělým spolujezdcem Ing. Vojtěchem Riegerem 14. Několikrát také startoval v Kanadě na Rallye Shell 4000. V roce 1964 začala éra vozu 1000 MB a Bobek starší přenechal svoje místo v soutěžním voze svému synovi Václavu Bobkovi ml. a plně se věnoval vývoji mladoboleslavského vozu formule 3, stranou nenechal ani vývoj nových závodních vozů cestovní kategorie. Vyhrál třídu GT na domácí trati poblíž Bělé pod Bezdězem. Formulové škodovky F3 startovaly od sezóny 1965 a Václav Bobek zvítězil v Mostě, byl třetí v Jičíně na Ceně Prachovských skal a startoval také na brněnské trati. Okruh Velké ceny Československa absolvoval vicemistr republiky z roku 1968 kategorie F3 Bobek i v roce 1969, kdy s vozem Škoda s motorem 1000 MB závod dokončil na 15. místě. To mu bylo už 55 let.

Závodní automobily se staly jeho životem. I po odchodu do penze neváhal si zajet na blízké hořkovické letiště, kde mladoboleslavští často své vozy zkoušeli a „pan mistr“ Bobek se vždy snažil poradit. Letos v březnu by se jedna z nejvýraznějších osobností mladoboleslavské závodní historie dožila sta let. Václav Bobek zemřel ve věku 66 let, 19. září 1980. (JW)



Na jičínské trati ceny Prachovských skal v roce 1963

Když se řekne:

Memoriál Oldřicha Tůmy

Krátce po druhé světové válce se plochá dráha těšila veliké popularitě. Ostatně. Bylo na co navazovat, neboť souboje na dráhách v Pardubicích, Ostravě či na několika místech v Praze, měly tradici i prestiž ještě dlouho před tím.

K mladým adeptům plochodrážního řemesla, kteří se chtěli přiblížit umění Franty Juhana, Hugo Rosáka, Jana Lucáka nebo Václava Stanislava, patřil i nejmladší syn známého pražského výrobce sajdkárů Josefa Tůmy, Oldřich. Na motoristické aktivity Oldřicha Tůmy dohlížel nejprve jeho starší bratr a na jeho motocyklu také mladý Oldřich (nar. 16.5.1930) nacvičoval „plošinu“ po práci na dvoře i v dílně svého otce. Brzy ale přišel k názoru, že by bylo dobré závodit opravdově. A tak prostřednictvím bratra požádal AKRČS o vystavení juniorské licence. Přitom tak trochu „omylem“ uvedl ve formuláři nesprávně údaj o svém věku. S čerstvou licencí si vybral ke svému prvnímu startu v roce 1946 závod pořádaný na dráze Viktorie Žižkov a teprve ve svých šestnácti v juniorském závodě dvěstěpadesátek projel na vypůjčeném stroji cílem jako druhý. Mladý Tůma budil pozornost pěkným stylem a čistou jízdou a brzy se dočkal výborných výsledků ve větších závodech v Pardubicích, Mariánských Lázních, Ostravě i doma v Praze. Zanedlouho byl znám svojí pečlivou přípravou svojí a svého stroje, ale také svým ryzím přátelstvím. To oceňovali všichni jeho soupeři od nichž se stále učil. Pak se mladého talentu povšimli i členové Svazu závodníků RČR a zařadili ho v roce 1948 do československého družstva, které startovalo v Polsku.



Oldřich Tůma nebyl nikdy spokojen se svým starým strojem a tak se na startu prvního závodu nové sezóny 1950 objevil s novým strojem, zářícím novotou. Motor ani rám nebyly dovezeny z ciziny, nýbrž nový motocykl byl dílem obou bratří, jako výsledek dlouhé, tvrdé a pilné práce. Tůmové byli pyšní na svoji práci, ale slibně se otevírající kapitola jejich závodění dostala brzy tragickou trhlinu. Zda byla příčinou těžké havárie a neočekávané smrti Oldřicha Tůmy jezdecká chyba či technická závada na motocyklu, se už asi nedozvíme. Zemřel 19. 6. 1950, ve svých dvaceti letech. Bylo to uprostřed sezóny a nebylo narychlo možné uspořádat důstojný závod na jeho památku, proto až ve dnech 1. a 2. září 1951 byl na dráze ve Strašnicích díky příspěví tamního Sokola uspořádán Memoriál Oldřicha Tůmy. Jeho vítězem se stal Hugo Rosák na stroji JAP 500.

(JW)

Vzpomínáme

Emeritní předseda Miroslav Čada



Loňský podzim zarmoutil snad všechny, kterým srdíčko ťuká pro závodění. Vždyť především závodník, činovník a celoživotní motocyklový nadšenec byl člověkem, který vstoupil nsmazatelně do historie československého závodění. Jeho odchod patřil k nejsmutnějším událostem minulého motoristického roku.

Už bylo napsáno, že syn soukromého dopravce z Horních Dunajovic na jižní Moravě (4. července 1934) měl 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 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. Startoval potom i na prvním poválečném

ročníku Velké ceny Československa v roce 1950. V roce 1953 už byl sympatický a veselý dlouhán mezi naši špičkou a dodal si odvahy koupit nortona od pana Vitvara. Poprvé se sním objevil v roce 1954 v Poděbradech a o rok později už se těšil z titulu mistra republiky. Na Hluboké dokonce porazil Šťastného na tovární jawě, v Ostravě Koštíře na tovární ČZ a v Brně dojel za Němcem Baltisbergerem, jako nejlepší náš závodník. Od roku 1957 začal jezdit na jawě 350. Následně se blýskl druhým a třetím místem v nemistrovské Velké ceně Jugoslávie 1958, vyhrál i nemistrovskou Velkou cenu Maďarska a startoval i ve Velké ceně Belgie 1958, závodě mistrovství světa, v níž skončil 17tý. Zanedlouho prodělal nejtěžší havárii své kariéry v Piešťanech. V roce 1961 ještě triumfoval na Velké ceně Finska v Tampere, kde vyhrál závod třítapadesátek, 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.



Miroslav Čada na jawě v plném tempu

Na okruhu ve Znojmě. Proslulý svojí solidností a pracovním nasazením se v roce 1968 stal organizačním tajemníkem Velké ceny Československa, kterého vykonával do roku 1993. Ani po dobudování nového Masaryova okruhu Čadovo motocyklové poslání neskončilo. Jako člen Svazu závodníků veteránů AČR byl velice respektován a udělal hodně pro jeho řady. Působil ve funkci od začátku nového tisíciletí na místě předsedy až do roku 2012. Miroslav Čada by oslavil na začátku letošního července krásné osmdesátiny. Opustil nás v devětsedmdesáti letech 8. listopadu 2013.

(JW)

Robert Janka

Další z bohaté plejády brněnských závodníků se narodil právě před sto lety, 29. dubna 1914. Motorismus miloval od mládí. Vyučil se automechanikem u firmy Strnad a za války pracoval v brněnské Královopolské, po jejím skončení byl spolumajitelem opravny motocyklů v Gebaurové ulici. Absolvoval desítky motocyklových závodů. A úspěšně. V roce 1951 skončil na walteru v závodě dvěstěpadesátek na Velké ceně Československa na třetím místě a ještě lépe dojel o rok později, kdy jeho jediným přemožitelem byl František Bartoš.

Vedle řady dobrých výsledků patří do jeho života i konstruktérské snažení. V závěru padesátých let se podílel v amatérských podmínkách na stavbě zajímavého motocyklu ROJA. V pozadí jeho stavby bylo krédo brněnských závodníků, mistra republiky třístapadesátek z roku 1955 Miroslava Čady, **Roberta Janky** a Bořivoje

Sedláka, postavit něco atypického. Zatímco Sedlák brzy z projektu vystoupil, Čada s Jankou pracovali o sobotách a nedělích celou zimu 1958/1959.

Čada měl v Miroslavi nedaleko Brna, kde bydlel, podporu tamního ředitele STS a Fruty a také díky starostovi města měl k dispozici bezplatně i dílnu místního Aeroklubu. Ale především oživil spolupráci s bývalým mechanikem Oldřichem Lavičkou.

Zajímavý motocykl ROJA měl na tu dobu netradiční podvozek, když všeobecně používaný převáženě kolébkový rám z ocelových trubek, byl tentokrát po dohodě autorů koncipován jako samonosný a to dlouho před tím, než se podobné řešení u nás objevilo v konstrukcích sedmdesátých let. Použitím speciálně tvarované trubky a dalších přídatných prvků rámu se podařilo dosáhnout velice přijatelné nízké hmotnosti stroje, která byla pouhých 86 kg a byla jednoznačně ve prospěch věci. Jednoválcová dvěstěpadesátka byla velice rychlá a dosahovala rychlosti 148 km/h. Její další vývoj zabrzдила řada nepříznivých okolností. Robert Janka zemřel ve svých pětasedmdesáti letech, 11. března 1989.

(JW)



Velká cena Brno, zprava: Janka, Košťil, ředitel VC Klapal, F. Bartoš

Český motocykl v historii a současnosti

Báječný pozdrav jaru

Někdy se říká, že co je malé, je hezké. Ve dvoraně dopravní fakulty ČVUT v pražské Konviktské ulici to však bylo krátké, ale ještě hezčí. Jen první tři jarní dny. Navzdory krátkosti to bylo ohromné.

Iniciativa vedení dopravní fakulty ČVUT zaštitěná jejím děkanem Prof. Dr. Ing. Miroslavem Svítkem dává po mnoha letech naději, že ne všem je osud českého motocyklu lhostejný. To byl první dojem ze zajímavé, byť pouze tří denní výstavy, která byla za poslední léta bezkonkurenčně nejlepším a nezajímavějším jednostopým shromážděním u nás. I pořadatelské motto – vychovat nové konstrukční zázemí a přání dostat do povědomí myšlenku, že i motocykl je vyvíjen vědci, nikoliv laiky a amatéry, je chvályhodné. Vše by navíc mělo prohloubit zájem o systém dopravy, bezpečnosti a ekologičnosti, které se právě na této fakultě přednášejí. Ale již při úvodní vernisáži bylo patrné, že cíl oslovit mladé a zpopularizovat fakultu dostal vítaný bonus v účasti řady žijících konstruktérů českým motocyklů – Ing. Zdeňka Tichého, Ing. Stanislava Valeše, Ing. Pavla Tůmy nebo Jaroslava Červinky, bývalých konstruktérů Jawy a našich členů.

Nadšencům okolo doc. Ing. Petra Bouchnera, Ing. Jiřího Firsta nebo Miloslava Straky se podařil husarský kousek při zajištění účasti osmdesáti strojů minulosti i přítomnosti. A tak tu bylo defilé krásných motocyklů od stroje Laurin & Klement a dalších značek Itar, českobudějovického Hurikánu ze sbírky Petra Hošťálka nebo nádherná trio dochovaných strojů Böhmerland. A bylo možné pokračovat přes přehlídku předválečné a poválečné strakonické produkce se spanilým Pudilovým čtyřdobým vidlicovým čtyřválcem



Zahájení výstavy. Zleva Ing. Jiří First, ing. Petra Skolilová a doc. Ing. Petr Bouchner

i řadou slavných motokrosového speciálů. Historii Jawy naopak připomněl samozřejmě legendární rumpál i slavné předválečné Williers, Robot, pak už pérák, pětistovka OHC i kývačka, vzácný model pro švédskou armádu s lyžinami i poslední velké cestovní enduro. Nechyběly ani malolitražní motocykly Jawa 50 Pionýr, populární skútr Manet či novodobá sportovní technika. K vidění byl silniční stroj pro začínající závodníky z dílny příbramského nestora Jiřího Stloukala, poslední český motokrosový speciál VM 650 píseckého Vladimíra Váchy připravený Bohumilem Stašou mladším



Dlouhé řady českých motocyklů sportovních..... i historických v plné kráse

nebo silniční speciály kategorie supermono s velkoobjemovými motory Jawa a Ahra, připravené našimi členy, otcem a syny Kamenickými z Hostinného a nestárnoucím královéhradeckým Václavem Rathouským.

V přehlídce českého umu žel chyběly snad jenom výsledky práce ústeckoorlické firmy FGR a její závodní motocykly pro silniční mistrovství světa



Poslední český motokrosový speciál VM 650

i šestiválcový dvouapůllitrový klenot Mídalů s designem Ing. Stanislava Hanuše nebo slavný dvoudobý čtyřválec Jawa 350 konstruktéra Ing. Tichého. Tím víc si bylo nutné vážit všech vystavujících, kteří vyšli omezeným možnostem pořadatelů vstříc a měli pochopení.

S nástupem jara tak bylo cítit, že mezi vším dýchá především nadšení oproštěné od fenoménu současnosti - finančního zisku. Mladí studenti, příjemní a zapálení od pohledu, by mohli být nadějí i zárukou, že se český motocykl může vydat zase na úspěšnou cestu bez pesimismu, který provází generaci těch, co jeho slavné jméno budovali. A to byl hezký jarní dárek, zvláště podpořený sluníčkem, jaké v té chvíli zalilo nádvoří v Konviktské ulici.

Jako malý bonus byla pro návštěvníky připravena pod patronací společnosti Auto Jarov malá výstava doposud nepublikovaných fotografií Jaroslava Sejka ze závodů Zbraslav – Jíloviště, v Hořicích, Brně a jinde. Ožili tak vzpomínky na řadu našich nejlepších závodníků. I tento počín zaslouží ocenění.

(JW)

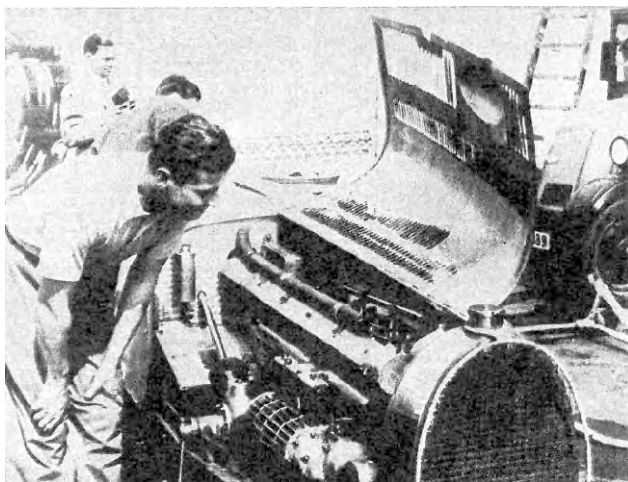
Turnov pamatuje na knížete Jiřího Kristiána Lobkowicze Hold města slavnému rodákovi

Počín, který zaslouží to největší poděkování. V dnešní době, v níž se některé věci tak přetěžce prosazují a zajišťují, je připomenutí památky slavných osobností rozhodně ne každodenní událostí. V případě závodního motorismu dvojnásob.

A přece je možné se do takového dne probudit. 22.května letošního roku se to podařilo v srdci Českého ráje v Turnově. Ve městě, v němž se 22. února 1907 narodil jeden z našich nejnadějnějších automobilových závodníků meziválečného období Jiří Kristián Lobkowicz. Pocházel ze slavného českého šlechtického rodu, takže když přišel čas, získání závodní sportovní techniky nebylo v jeho případě problémem. Snad to byly úžasné souboje domácího závodníka Jindřicha Knappa na voze Walter s německým týmem Mercedes a jeho jezdcí Salzerem a Merzem na Zbraslavi, které rozhodly o rozhodnutí sedmnáctiletého mladíka Lobkowicze stát se závodníkem. To bylo v roce 1924. Brzy se na úzkých silničkách okolo Hořina učil s daimlerem, jindy proháněl motocyklového indiána. V roce 1928 si



zkusil závod do vrchu Mělník – Pšovka a rok později s Bugatti 1,5 l na Zbraslavi v přemíře snahy urazil telegrafní sloup a pro poškození zadní osy musel odstoupit. Sedm let před tím se k závodu motorových koloběžek přihlásila jeho matka, kněžna Josefina Lobkowiczová. Byl to 13. ročník prestižního „kopce“ Zbraslav – Jíloviště v roce 1930, v němž tehdy třídvaceti-



Jiří K. Lobkowicz pohlíží do srdce Bugatti na Velké ceně Československa v roce 1931

letý kníže Jiří získal se svojí bugatkou s číslem 150 rekordní nejrychlejší čas 3 : 04,3 min. ve třídě závodních vozů do 2000 cm³.

Příštího ledna na dvoře hořínského zámku vykládají novou osmiválcovou bugatku a s přicházejícím jarem už s kamarádem Zdeňkem Pohlem – „Bašulem“, trénují na Zbraslavi. Jistě zajímavé umístění nebylo na legendární trati s těžkými zatáčkami a náročnými výjezdy posledním a mělo ho o rok později následovat ještě lepší. V roce 1931 už J. K. Lobkowicz posunul rekordní čas na hodnotu 2 : 47,56 min. a těšil se z dalšího vítězství.

Ale to už mělo Československo druhý rok svoji automobilovou velkou cenu na těžkém, téměř 30 km dlouhém, Masarykově okruhu poblíž Brna. I na startu tohoto skvěle obsazeného závodu nechybělo jméno Jiřího Kristiána Lobkowicze ve startovní listině. Bojoval s takovými závodnickými esy, jakými byly Chiron, Stuck, von Morgen a jeho čtvrté místo v cíli bylo senzační a do místního rozhlasu tehdy prohlásil: „Slibuji, že se přičiním ze všech sil a schopností, abych i v budoucnosti čestně reprezentoval Československou republiku, naše národní barvy.“ Bylo známo, že „Hýta“, jak byl mladý kníže přezdíván, trénoval každého rána na silnicích kolem Hořína a když se v závěru roku 1931 dověděl, že Bugatti připravuje nový pětilitrový model, nedal na hlasy přátel odrazujících ho od koupi nového závodního vozu. Hlasy nebyl vyslyšen a 1. dubna 1932 se na

hořínském zámku vykládal nový vůz... Osud měl být naplněn.

Po půldruhém měsíci na prestižní berlínské závodní dráze Avus stál Lobkowiczův závodní vůz v předposlední řadě. Vedle stáli Fagioli a Stuber a v předvečer závodu se udála mnohokrát popisovaná scéna z baru Roxi, v níž jasnovidce Magnussen předurčil tragický průběh závodu. Jen nebylo jasné, které jméno osudovou věštbu naplní. Po první kole závodu byla tajenka odtajněna... Závodní kariéra, krátká a úspěšná, Jiřího Kristiána Lobkowicze skončila.

Nemohlo být lepšího připomenutí legendární doby, než přítomnost úžasného závodního vozu Bugatti 54 zapůjčeného na jediný den mimořádným pochopením Národního technického muzea v Praze. Klenot, který od roku 1956 NTM vlastní, opouští prostory stálé expozice jen opravdu vzácně a pro Turnov to byla veliká pocta.

Krátce po 17. hodině byla za krásného počasí na rodném domě čp. 440 v turnovské Palackého ulici odhalena za účasti významných osobností města, kraje, ale i žijících pokračovatelů rodu, pamětní deska podle vítězného návrhu studenta Střední uměleckoprůmyslové školy v Turnově Jana Kašpara, na jejímž odlišit se podílel tamní specialista Antonín Stratílek. Velice zajímavé dílo vybrané protouty ze sedmi návrhů zůstane jistě dalším lákadlem města, ale také významně doplní historii československého automobilového závodění.

Připraven byl i podrobný průřez životem J. K. Lobkowicze, který iniciátoři akce, Město Turnov, Severočeské muzeum v Liberci a Národní technické muzeum v Praze, připravili pro všechny, jenž se slavnostního odhalení onoho 22. května letošního roku zúčastnili. (JW)



Stanislav Malina

Následovník, který překonal své předchůdce

Nabízí se jakási paralela s horolezectvím. Vystoupal až na samotný vrchol, aniž by se v zápětí už nemohl potěšit z dosaženého výsledku.



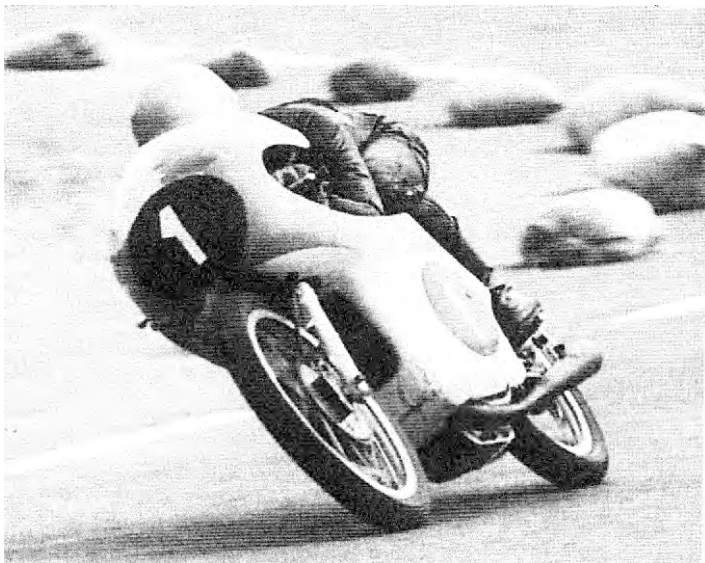
Brněnský rodák (nar. 24. dubna 1926) se k závodění dostal poměrně pozdě. Po skromných doslova amatérských začátcích, se mu otevřela možnost pracovat v závodním oddělení strakonických ČZM, kam nastoupil v první polovině padesátých let, jako mechanik a zajížděč prototypů. Postupně času se dostal příležitostně k závodění, ale trvalo delší dobu, než se v konkurenci s mnohem zkušenějšími Františkem Bartošem, Jiřím Košťířem a Václavem Parusem začal výrazněji prosazovat. V roce 1957, už jako jednatřicetiletý, dosáhl prvního výrazného úspěchu druhým místem ve Velké ceně Československa v kubatuře stopětadvacítek. O dva roky později se

dočkal prvního titulu v mistrovství republiky a později k němu přidal ještě další tři. Zlomovým momentem v jeho kariéře bylo, že František Bartoš přestal závodit, Jiří Košťíř tragicky zahynul na Znojenském okruhu a Václav Parus odešel ze Strakonice. Malina se tak stal naráz jedničkou mezi továrními jezdci. V té době závodnický dozrál a začal sklízet jeden vavřík za druhým. Do historie Velké ceny Československa se výrazně zapsal v roce 1960, kdy dojel druhý ve dvěstěpadesátkách a třetí ve stopětadvacítkách. O rok později na ČZ 250 OHC poprvé vyhrál, ve slabší kubatuře dojel druhý, v roce 1963 vítězství obhájil a v dalším ročníku vyhrál třístapadesátky, v kubatuře 250 cm³ byl třetí. V té chvíli to znamenalo, že se v součtu svých úspěchů na brněnském okruhu přiřadil k našim nejúspěšnějším, Antonínu Vitvarovi, Františku Bartošovi, Františku Šťastnému a Gustavu Havlovi. Dal o sobě vědět i v dalších mezinárodních závodech: vyhrál Cenu Jadranu 1957, Velké ceny Maďarska 1960, Indie 1961



Vzácný záběr ze závodu Tourist Trophy

*Stanislav Malina
poprvé a naposledy
v Brně v plném
tempu na
stopětadvacítce
ČZ. Skvělý a čistý
styl, ukázkové
zalehnutí
za kapotáž*



a Rakouska 1964 (vždy ČZ 125 OHC) a tyto úspěchy představovaly odrazový můstek k dalším pozoruhodným výsledkům.

V roce 1962 se poprvé postavil na start nejtěžších motocyklového závodu světa – Tourist Trophy na ostrově Man v Irském moři. V závodě stopětadvacítek dojel sedmý a to byl vynikající počinek v soutěži s nejlepšími jezdci světa.

Přišel rok 1964. Pro Stanislav Malinu, již osmáctiletého, rok největšího zdaru, ale i zmaru. Nejprve se postaral doslova o senzaci na Tourist Trophy. Jel dva závody, stopětadvacítka a dvěstěpadesátka, a v obou skončil čtvrtý! Po Františku Šťastném to byl druhý nejlepší výsledek našeho závodníka v historii tohoto superzávodu.

V létě dosáhl se strojem ČZ 350 OHC již zmíněného třetího vítězství ve Velké ceně Československa a v září stál po závodě třístapadesátek na stupních vítězů Velké ceny Itálie na Monze. Tam

dojel za Rhodésan Jimem Redmanem a Bruceem Bealem a zařadil se mezi nejlepší jezdce světa.

Osud však dokáže být někdy až neskutečně krutý. Po skvělé sezóně přišel sychravý podzimní večer 6. listopadu 1964. Stanislav Malina jel s cestovním motocyklem ze schůze automotoklubu ve Strakonicih po cestě k domovu, kterou znal tak, že ji mohl projíždět se zavazanýma očima. Nikdo se už nedozví, jak se to stalo, že z ní jel a narazil do útlého stromu. V té chvíli ztratil československý motocyklový sport závodníka, jemuž právem náleží místo mezi desítkou našich nejúspěšnějších v uplynulém století.

Na Malinovy výkony a jeho jízdu vzpomínali pamětníci ještě dlouho, ze svého umění totiž rozdával na řadě našich slavných okruhů. V Jičíně, Piešťanech, Rosicích, Nepomuku a řadě dalších.

Květoslav Mašita

Nepřekonatelný soutěžák světového jména

Máme-li na stránkách naší přílohy EXTRA vzpomenout také našich velikanů v motocyklových soutěžích, nemohou na nich chybět osobnosti Květoslava Mašity a Františka Mrázka, několikanásobných světových šampiónů. V tomto pořadí jim tak patří následující stránky.

Mašitův motocyklový svět jakoby se rodil v kouzelném kraji spisovatele Oty Pavla, kraji kolem Berounky, jen několik málo kilometrů před jejím soutokem s Vltavou. Všerory i Dobřichovice byly tím zázemím a také pan Hrudka, tehdejší švagr skvělého závodníka Jaromíra Čížka, který mladého Květoslava Mašitu přijíždějícího na malém Pionýru zaučoval do motocyklové abecedy. Motokrosář Čížek dokonce s pozdějším soutěžákem Mašitou i několikrát trénoval a líbil se mu tak, že mu brzy půjčil svoji třístapadesátku. A nejen to. Zanedlouho už Čížek prohlašoval, že objevil velice talentovaného jezdce pro motokros. Nemohl ovšem předpokládat, že se trochu netrefil v disciplíně.

Mašita (nar. 2.10.1947) totiž odešel na vojnu do benešovské Dukly, kde byli



soustředění soutěžní jezdci. Už jako devatenáctiletý, v roce 1966, byl zařazen do mistrovství ČSSR a ještě na podzim absolvoval v týmu Dukly ve švédském Villingsbergu svoji první Šestidenní.. S nástrahami dlouhé soutěže se vyrovnal nad očekávání a nezůstalo to bez odezvy. Tři roky po té, co začal s Jaromírem Čížkem trénovat, se stal poprvé mistrem Evropy ve třídě soutěžních třístapadesátek.

Po vyučení strojním zámečníkem byl zprvu Mašitův rukopis veden perem zkušených soutěžáků Jaroslava Pudila,



Perfektní styl s vybroušenými motokrosovými prvky v podání Květoslava Mašity na evropské soutěži v krkonošském Harrachově

Další z evropských mistrovských soutěží přivedla Květoslava Mašitu do slovenské Považské Bystrice. V plné jízdě na trati rychlostní zkoušky



Drahoslava Miarky či Miroslava Vytlačila, s nimiž se potkával v roce 1966. Traduje se, že jeho dravost i talent oceňoval i Gustav Havel, který chtěl, aby se věnoval silničním závodům. Nakonec se ovšem Mašita stal jedním z nejlepších soutěžáků historie. Dlouhá šňůra domácích i evropských titulů to jen dokazuje. Jeho výsledková bilance



se datuje po odjetí několika soutěží už v roce 1968, kdy si jako 21letý zapsal první z nepřetržité řady deseti evropských titulů ve třídě třístapadesátek končící v sezóně 1977. O rok později, v roce 1969, zahájil Mašita své kralování i v domácím mistrovství republiky, v němž nakonec sbíral tituly sezónách 1970, 71, 72, 73, 75, 77 a 1978. To už jeho jméno nesmazatelně přispělo k jménu naší Jawy, která byla v kategorii soutěží považována za nejlepší na světě.

Mašitovo jméno zářilo i v nejprestižnější světové soutěži – Šestidenní. Na ní startoval úctyhodných 13x. Velice platný člen našeho Trophy týmu se podílel v letech 1970 – 1978 ne šesti vítězstvích. Jeden z našich nejlepších soutěžáků všech dob a dlouholetý člen ASD Dukla Praha byl za svoji kariéru v roce 2007 u příležitosti svých šedesátin odměněn Záslužným křížem ministryně obrany II. stupně. (JW)

Zkušenost i skvělé ovládnání motocyklu Jawa je cítit ze záběru z soutěže ve středočeské Unhošti

František Mrázek

Další zlatá osobnost síně slávy

Jeho jméno nechybělo na přelomu sedmdesátých let snad v žádném referátu či reportáži z jakékoliv motocyklové soutěže. Jeho erudované výkony vždy pozlatily světovou úroveň naší motocyklové techniky a svět nám jen záviděl.



Kdo ví kudy by šlo sportování mladého Františka. Zdá se, že tím rozhodujícím momentem v pozadí byla přítomnost strakonické šlapačové trati, kterou měl doslova za humny. Stačilo nastartovat otcova malého Pionýra a už bylo možné ty kouzelníky v terénu alespoň napodobovat. Začal se zúčastňovat jízd zručnosti, zkusil i podniky krajského přeboru a nakonec s Pionýrem absolvoval pět soutěží. Sice ho dvakrát zradila technika, ovšem i to přineslo řadu nových zkušeností.

Bylo mu krásných sedmnáct, když si mohl koupit ojetou stopětadvacítku a právě před půl stoletím v roce 1964 se stal krajským přeborníkem. To bylo povzbuzení a mladý František postoupil do mistrovství republiky, v němž nakonec při své premiéře skončil ve stopětadvacítkách na šestém místě závěrečné klasifikace.

Zřejmě v Považské Bystrici se na Mrázka (nar. 21.1.1946) poušmálo kdesi vzađu tolik potřebné sportovní štěstí. Jak bojuje s těžkým bahnitým terénem viděl totiž legendární manažér pražské Dukly František Mošna a tak pozvánka do pražského motoristického oddílu na sebe nedala dlouho čekat. Ve vojenských barvách přestoupil do silnějších stopětasedmdesátek, stal se na ČZ poprvé mistrem Československa a ve stejném roce 1966 byl nominován i na svoji první Šestidenní a v družstvu Dukly se poprvé setkal s Květoslavem Mašitou. O rok později v polském Zakopaném už byli oba členy československého Trophy teamu. To už Mrázek přesedlal na dvěstěpadesátku javu.



Plné soustředění při motokrosové zkoušce



Mezi nebezpečnými krkonošskými kameny a pařezy

Pod vedením Otakara Chasáka, který dbal na jeho jezdecký růst, pak stoupala Mrázkova hvězda vysokým tempem. V roce 1968 dosáhl na první domácí soutěžní titul ve dvěstěpadesátkách a do roku 1976 získal nakonec rekordních devět titulů. Úspěšný byl i v seriálu mistrovství Evropy, v němž nepřetržitě kraloval v letech 1969 – 1973.

K vrcholům pětinasobného evropského šampióna dvěstěpadesátek Františka Mrázka ovšem patřilo samozřejmě jeho dvanáct účastí v Šestidenní. Z kalicha hořkosti pil při svoji třetí účasti v italském San Pellegrinu. „*Byly to jízdy strachu, proč to nepřiznat.*

Rychlostní zkoušky vedly skalnatým terénem, po úzkých stezkách doslova pár centimetrů od hlubokých propastí“, vzpomínal tehdy dvaadvacetiletý jezdec v knize Miroslava Ebra a Pavla Novotného. V jedné zatáčkovité partii mu uštěřilo zadní kolo a pád do rokle byl nevyhnutelný. Motocykl sice nespadol nijak hluboko, ne víc, než deset

metrů, ale zaklínil se do křoví a dostat ho ven bylo nad lidské síly. „*Netrápil jsem se jen fyzicky, sužovala mě k tomu ještě myšlenka, že poškodím mužstvo. Střídaly se ve mne pocity vzteku i lítosti a za těch několik minut jsem prožil možná víc než deset let života.*“,

vzpomínal Mrázek na Šestidenní, z níž si nakonec odvezl stříbrnou medaili. Jedinou, krom všech ostatních zlatých. Na Itálii jakoby neměl štěstí. V roce 1974 se na soutěži mistrovství Evropy zranil v lokti tak, že musel podstoupit operaci. Ten rok, opět v Itálii Šestidenní stihl, ale už jenom v roli doprovodu. V přetěžké, legendární Šestidenní na ostrově Man v roce 1975, zažil další horkou chvíli. To když se v levostranném provozu nevyhnul kolizi s automobilem. Instinktivní pohyb nohy ho naštěstí zachránil od zranění, motocykl ovšem dopadl daleko hůř.

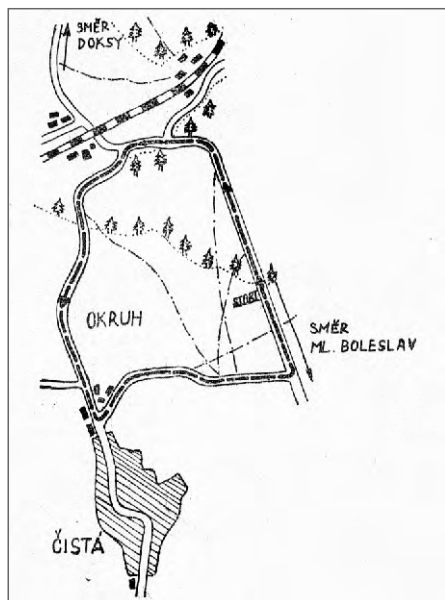
Jakoby si byli s Květoslavám Mašitou blízcí nejen svoji sportovní bilancí, objemy svých motocyklů, ale řadu posledních let i místem svého působení v kouzelném kraji poblíž Berounky. V případě Františka Mrázka, dalšího z nejlepších soutěžáků naší motocyklové historie, je to v Dobřichovicích.

(JW)



S jawou anglickým terénem na ostrově Man v roce 1971

Tratě pod koly našich jezdců



Mladoboleslavský okruh

K prvnímu městu našich automobilů závodění patří. Na mladoboleslavském okruhu byla na začátku padesátých let k vidění tovární závodní sportovní technika značky Škoda, ale ve své době také naše závodní motocykly s domácí jezdeckou špičkou.

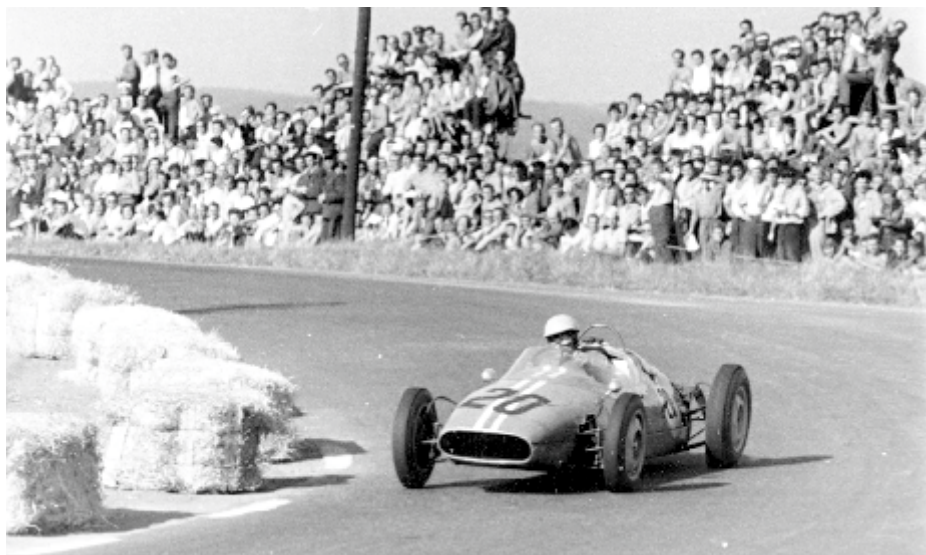
V Mladé Boleslavi se závodilo nejprve na krátkém městském okruhu – to bylo v roce 1950 (2,40 km), pak na delší verzi, která přivedla závodníky vedle města až do Debře a Kosmonos (dl. 8,50 km) a v roce 1959 znovu na kratší městské verzi (2,78 km). Od roku 1961 pak na delším, 6,20 km dlouhém okruhu mimo město, poblíž Čisté a Bělé pod Bezdězem.

Prvními vítězi závodu v Mladé Boleslavi, který v roce 1950 trval bezmála pět hodin, se stali motocyklisté

Václav Parus (250), Zdeněk Kost (350) a Richard Dusil (500), mezi automobilisty to byli automobilové legendy závodního volantu František Sutnar, Jaroslav Netušil, Ing. Jiří Pohl a dvakrát domácí matador Václav Bobek.

V dalších ročnících se stali vítězi závodu taková jména, jako Viktor Mráz, domácí Miroslav Fousek, Bruno Sojka, Václav Hovorka nebo Oldřich Horsák i motocyklisté Otto Jičínský či Václav Kvěch. V roce 1961 zvítězil v jediném závodě sajdkářů Oleg Ruboš s Miroslavem Černochem a v posledních ročnících zařazených do silničního mistrovství republiky se tleskalo Františku Bočkovi, Stanislavu Malinovi, Pavlu Slavičkoví, Milanu Chalupníkovi i Gustavu Havlovi. Ještě před tím si z Mladé Boleslavi odvezl vítězství i František Šťastný.

Z alba dědy motoristy



Pod hlavičkou Svazarmu se pokusil známý pražský závodník a konstruktér Jaroslav Vlček o stavbu závodního vozu formule 3. Ten startoval na 12. ročníku Velké ceny Československa na brněnském okruhu 15. července 1962, jak dokládá snímek z archivu Vladimíra Hubáčka, který byl pořízen známým fotografem Jaroslavem Sejkem. Na voze se zajímavými aerodynamickými tvary poutá pozornost i záď vozu s kapotovaným prostorem motoru a citlivě vedeným výfukovým potrubím.



MOTOMUZEUM

Chlumčany



MOTOMUZEUM CHLUMČANY

Dobřanská ulice 503, Chlumčany, Plzeň - jih

otevřeno: sobota 10:00 - 16:00

prohlídky mimo otev. dobu lze domluvit na tel.: +420 603 871 716, +420 603 264 059

GPS: N49° 37' 53.101" E13° 18' 32.796"

www.motomuzeumchlumcany.cz, e-mail: petr.barta@volny.cz