



Miroslav Čada

(1934 – 2013)

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 splněním snu o výstavbě československého automotodromu.

Jako syn soukromého autodopravce měl rodák 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 až precisní pečlivost, byla za přispění otce cesta k prvnímu „pěráku“ 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 třístapadesátku 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 z titulu mistra republiky. Na Lochotíně vyhrál dvě kubatury, Na Hluboké porazil Šťastného na tovární jawě, v Ostravě Koštíře na tovární ČZ a v Brně dojel za Němcem Baltisbergerem, jako nejlepší náš závodník.

Stakovou 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

strakonického 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 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.

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 svojí 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 devětasedmdesáti letech v Brně 8. listopadu 2013.

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