ČÍSLO 104 LÉTO 2013

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR

Foto na titulní straně:
Závodní vůz Tatra 605 junior 3 na Hanáckém okruhu v Přerově v roce 1957 s Aloisem Markem za volantem

VETERÁN

Číslo 104, Léto 2013, ročník XXXII.
Zpravodaj Svazu závodníků veteránů při Autoklubu České republiky.
Vychází pravidelně, čtyřikrát ročně.
Vydává Svaz závodníků veteránů.
Redakční rada:
Zbyněk Hozák, Dalibor Janek,
Ing. Jiří Wohlmuth.
Redakce si vyhrazuje právo krátit dlouhé příspěvky. Za obsahovou správnost článků nesou odpovědnost jejich autoři.

© Svaz závodníků veteránů, 2013.
Zpravodaj Veterán je registrován u Ministerstva kultury České republiky pod čj. MK ČR E/11553.
Zasílání zpravodaje Veterán zajišťuje Česká pošta, s.p. Postservis, podle smlouvy č. 0051/2001 a dohody ze dne 2. 1. 2002.

ISSN 1804-5103

Tiskne: Tiskárna EDIT, 252 19 Rudná

Číslo 104 bylo předáno do tiskárny 6. 6. 2013.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE 1

VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR 1

ZPRÁVA Z JARNÍHO ROKOVÁNÍ SZV 2

ZMÝLENÁ NEPLATÍ 4

OD PONNY PŘES HVĚZDU K AILEEN 7

ZLATÉ RUCE SAŠI KLIMTA 9

VELKÁ KYJOVSKÁ AUTORITA 11

V ŠESTIDENNÍ VÍTĚZILY I NAŠE KLUBOVÉ TÝMY 12

NA VOJTU NIKDY NEZAPOMENU... 13

1000 MIL ČESKOSLOVENSKÝCH 17

DELFÍNI V ČESKOSLOVENSKU 22

SMUTNÝ ROK 1993 25

KAREL VOHRADSKÝ 29

MOTOCYKLOVÝ KONEC FRANTIŠKA HAUPTA 30

DVACET SEZÓN MISTROVSTVÍ ČR (3) 32

UTAJENÉ KLENOTY 35

TRATĚ POD KOLY NAŠICH JEZDCŮ 36

Z ALBA DĚDY MOTORISTY 37

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 uvedenou 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 salónku 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 zasílání čtyř čísel Veterána ročně. Bankovní spojení: Česká spořitelna, pobočka Praha 2, Jugoslávská 19, číslo účtu 0011298359/0800.

Vážení členové Svazu závodníků veteránů AČR

Media v té době nejméně 14 dní spekulovala, proč odešel Svatý otec církve ze své služby. Ve stejné době se náš senát snažil zažalovat prezidenta republiky z vlastizrady a premiér to označil za nejzbabělejší čin po roce 1989. Za ještě zbabělejší jsem v té chvíli ovšem považoval čin řidičky vozu, která první březnový den na více než poloprázdném parkovišti jednoho sportovního centra v podkrkonošském městečku, zaparkovala na místě vyhrazeném pro invalidy suverénně svůj Lancer Rover. A já se v té chvíli ptal. Papež byl unaven a legálně odešel. Nebylo proč spekulovat. Zda náš prezident jednal při amnestii legálně, posuzovat nebudu, ale zcela jednoznačně nelegálně si počítala ona řidička vozu 3L3 8142, když z místa určeného pro postižené a handicapované naše spoluobčany odvážela svého „vyčinkovaného“ frajera.

Neúcta k právu, ať dobrému či špatnému, se v naší zemi zvlášť mezi mladší generací nenosí. Ta se raději nechává řídit neúctou, neslušností a to bez sebemenších výčitek. Jen zkušená generace členů našeho Svazu má v sobě kus cti a poctivosti a má na postoje papeže i prezidenta svůj názor. A o činu emancipované řidičky vozu na vyhrazeném parkovacím místě? Má jistě názor nejshodnější.
Parkujte a respektujte zákony i v létě, pak bude jistě ještě hezčí.

Jiří Wohlmuth

Zpráva z jarního rokování

V sobotu 23. března 2013 jsme v tradičním místě, ve velkém sále budovy Autoklubu ČR v pražské Opletalově ulici, sešli k první ze dvou letošních členských schůzí. Bylo to setkání opět vydařené a my o něm již tradičně informujeme.

Ještě před zahájením hlavního programu ožilo znovu stříbrné plátno a mnozí v sále už na dobrou tradici čekali. Tentokrát se bylo nač těšit, neboť díky našemu členovi Mgr. Kotrbáčkovi, byly k shlédnutí poprvé unikátní černobílé dokumenty o závodění v Hořicích v roce 1936 a dále poválečné závody v Trutnově a nedalekém Turnově.
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 vzpomenuto památky těch, kteří nás od minulé schůze opustili a setkání se nedožili. Byli to:
Ing. Karel Pistorius (nar. 1935)
Svatopluk Dvorský (nar. 1929)
Josef Oberer (nar. 1926)
Ing. Jiří Krámek (nar.1923)
Antonín Krčmář (nar.1909)
Jan Lahner (nar. 1942)
Stanislav Vlček (nar. 1925)
Vladimír Samšeňák (nar. 1937)
Karel Pilát (nar.1927)
Dále Petr Válek připomněl, že v letošním roce uplyne již 100 let od konání prvního ročníku největší světové motocyklové soutěže – Šestidenní.
Vyslovil naději, že také v letošním roce budou motoristické podniky u nás hojně navštíveny a popřál všem přítomným hezkou podívanou po celou novou sezónu 2013.
V další části programu převzali ocenění tito členové – *poháry*: Jiří Bulíček, Saša Klimt (85), Jaroslava Brutarová, František Jeníček, JUDr. Miroslav Kamaryt, Zdeněk Kovář, Ing. Albert Mohyla, Jiří Čáp, Jiří Třmínek, Oldřich Visinger, Jaroslav Zavrtálek (80), *plakety:* Jan Landa, Ing. Vladimír Nechanický, Miroslav Rybička, Churoš Schmied (85), Milan Adamec, Ing. Pavel Bláha a Jaroslav Chloupek (80).
Slova se po té ujal prezident Autoklubu ČR dr. Roman Ječmínek. Pozdravil přítomné jménem Autoklubu, vyzdvihl naši početnou základnu (551 členů) i postavení Svazu. Dále zmínil práci spojenou s organizací sportovních podniků, kterých bude ve všech sportech letos přes 650 a také nutnost řešit

Odměnění jubilanti Jiří Bulíček (vlevo) a Saša Klimt

Paní Jaroslava Brutarová s květinami a pohárem

některé události spojené s loňskými nehodami při soutěžích. Pozval všechny na 15.6.2013, kdy před budovou Autoklubu a celé Opletalově ulici proběhne vzpomínkové setkání na závod 1000 mil československých, který byl konán poprvé právě před 90 lety. Závěrem vyslovil přání, abychom se na podzim sešli opět všichni ve zdraví.
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 216 členů SZV.
V diskuzi vystoupili Jiří Šmída, pozval tradičně na plochou dráhu do Mariánských Lázní, František Jeníček upřímně poděkoval za obdržené ocenění, paní Jaroslav Brutarová vzpomněla na své motoristické začátky a Oldřich Visingr vedle poděkování připomněl i trochu zapomenuté, leč zajímavé, úspěchy na Šestidenní. (JW)

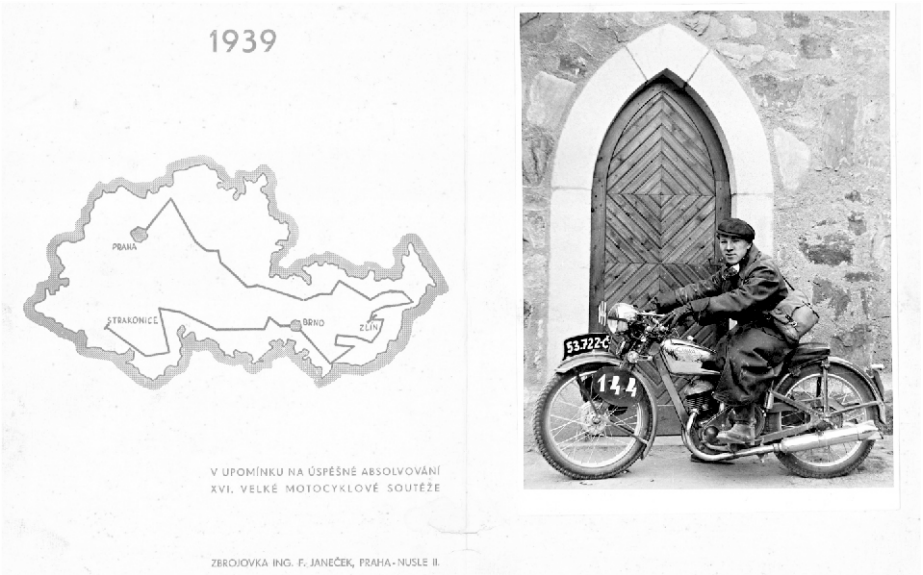
Naši odměnění členové – zleva Jaroslava Brutarová, František Jeníček, Jiří Čáp, JUDr. Miroslav Kamaryt, Ing. Albert Mohyla, Zdeněk Kovář a Oldřich Visinger

Vladimír Houška – pamětník klasických časů

Zmýlená neplatí

I to se stává. V duchu seznamu členů SZV AČR, který ho uvádí jako letošního jubilanta, jsem dopisem požádal Vladimíra Houšku o několik údajů. Reakce na sebe nedala dlouho čekat a mě velice překvapila.

Autentická odpověď vyvrátila naše údaje a Vladimíru Houškovi chybí do stoletého jubilea, které jsme uvedli v čísle 102, ještě šest let. To ho jistě potěší, podobně jako naše omluva.
S jeho životním příběhem vás však seznámíme, neboť je stále naším nejstarším členem.
Jestli bylo západočeské Stříbro, v němž žije, pro Vladimíra Houšku celoživotním stříbrem těžko soudit, jisté je, že celoživotním zlatem byl pro něho motorismus.
Jako dvacetiletý (* 22. července 1919) začal se závoděním v západočeské Plzni a ještě před druhou světovou válkou se stačil v roce 1939 zúčastnit XVI. Velké motocyklové soutěže, která se tehdy ve dvou dnech jela ze Strakonic přes Brno a Zlín do Prahy. Se zánovní jawou 250 Sport podal skvělý výkon, když hned napoprvé dojel a hned na zlatou. Ta měla opravdu cenu a předcházela jí docela slušná Bouškova řehole, aby si mohl nový motocykl koupit. Denně roznášel noviny už brzy ráno, aby mohl být v šest hodin na pracovišti ve „Škodovce“. A co finančně chybělo, doplatil jako vždy hodný táta. Mladý závodník se tak mohl zúčastňovat sportovních akcí se svými kamarády Václavem Dobiášem a Jardou Michálkem.



Diplom za účast ve Velké motocyklové soutěži v roce 1939 věnovaný továrníkem Ing. Janečkem

Vladimír Houška na startu Heinzovy soutěže v roce 1948

Hned po válce se číslem 107 postavil na start slavné Heinzovy soutěže a v roce 1948 ji dokončil opět na zlatou medaili. To už ho ale osud zavedl do Stříbra, kde se v následujících letech zařadil mezi nejvýznamnější osobnosti tamního motoristického dění. Zařadil se mezi zakladatele tamního autoklubu a společně s Fr. Černým a Vlastimilem Hlavatým objevili slavnou trať – „Terén Sv. Petra“, která se stala světově proslulou.

Závodění mladý podnikatel v elektrotechnice Houška nezanechal. Díky zástupci strakonické ČZ ve Stříbře Fr. Černému si pořídil novou moderní ČZ 125 a střídavě jezdil silniční i terénní závody. Byl na startu prvního závodu ve Sv. Petru, právě před pětašedesáti lety v roce 1948. Už jenom dva závodníci z tehdejší startovní listiny jsou ještě dnes mezi námi. Právě Vladimír Houška a dobřanský Jaromír Černý. O rok později slavil Houška ve Sv. Petru jeden ze svých triumfů, když závod vyhrál a porazil strakonické tovární jezdce Bohouše Kubáta a Koláře. V závodě startoval i později známý Míla Souček, který dojel čtvrtý. Houška byl v dobré formě. Vyhrál v Příbrami, druhý dojel

Při vítězství v terénu sv. Petra ve Stříbře v roce 1949

V cestě za vítězstvím ve stopětadvacítkách v Nepomuku v roce 1950

O dva roky později V. Houšku zradil stroj a dojel až 16tý

ve Strakonicích a Písku i ve Svitavách a v terénním závodě na plzeňském „Zámečku“ v roce 1954 skončil třetí, když ve dvěstěpadesátkách s jawou dokázal porazit Oldřicha Hameršmída. Byli s Mílou Součkem do závodění tak zapálení, že ještě dnes Souček vzpomíná na závod v Chomutově, který byl startován stylem „Le Mans“ a závodníci museli běžet asi 30 metrů ke svým strojům. A tak se stalo, že si oba stroje spletli a museli si je nakonec vyměnit. Největší Houškovou radostí se nakonec navzdory bezpočtu terénních závodů staly silniční závody. Na osmém ročníku nejprestižnějšího západočeského okruhu v plzeňském Lichotíně v roce 1949 vybojoval v juniorské třídě stopětadvacítek páté místo, za strakonickými Uhlířem a Kabátem, Václavem Kvěchem a vítězným Františkem Sobolíkem. Ve stejném roce bylo jeho jméno i v početném poli startujících na Ceně hlavního města Prahy na okruhu ve Kbelích. A Houška měl na dosah vítězství, ale nakonec se radoval Jaromír Čížek, když Vláďovi spadl kabel ze svíčky…Svůj první věnec si přivezl z druhého ročníku Nepomuckého trojúhelníku, kde dojel ve stopětadvacítkách druhý a vítězství se nakonec dočkal poslední červencový den na teplickém okruhu, kde za ním skončil strakonický Bohuslav Kabát na ČZ a Asman na DKW.

Ani v následující sezóně 1950 nevyšel Vladimír Bouška naprázdno. Dařilo se mu především opět v Nepomuku, kde vyhrál hned dvě třídy, stopětadvacítky a stopětasedmdesátky, v nichž porazil dobřanského závodníka Jaroslava Doušu. Vyhrál také ve zmoklém závodě v Mostě, kde porazil Václava Kněze a třetí dojel v západočeském Chebu.

Se závodní činností skončil Vladimír Houška před šedesáti lety v roce 1953, soutěžení a závodění se ale nevzdal.

I když ve zcela jiném oboru, věnoval se výcviku loveckých psů a nasbíral s nimi řadu vítězství v celostátních soutěžích.

(JW)

(S poděkováním za spolupráci panu Miloslavu Součkovi)

Jiří Bulíček – 85

Od Ponny přes Hvězdu k Aileen

Královéhradecký automobilový závodník Jiří Bulíček se v červnu dožil své pětaosmdesátky. Je to více než před půlstoletím, co se zařadil mezi ty naše automobilové nadšence, kteří pro to, aby si naplnili své závodnické touhy, museli postavit vlastní vůz.

Rodák z Luže u Košumberka (nar. 24. června 1928) žijící po mnoho let v Hradci Králové se toho nebál. Získal mnoho vědomostí, zručnosti a měl v Josefu Uhlířovi spřízněnou duši ochotnou spolupracovat. Úlohy byly rozdělené, a tak Uhlíř myšlenky financoval, Bulíček konstruoval a stavěl. Během roku 1950 byl v hradecké garáži postaven první závodní automobil s názvem Ponny. Na rámu z trofejního KdF byl zabudován prestižní a spolehlivý motor BMW Sahara se slušným výkonem a když i vlastnosti podvozku byly dobré, nadějná prvotina byla na světě. Uhlíř byl urostlý, mohutný chlap a v září roku 1951 se objevil na startu v Ostravě. Bylo jasné, že snad o 50 kg lehčí Bulíček by vozu pomohl víc, nicméně ještě rok si v té době musel počkat na získání závodní licence. A tak se vrhl na motocyklové soutěže, jel Rubášovu soutěž v Broumově i hradeckou soutěž, kterou dojel na zlatou a ještě v roce 1952 stál s vozem Ponny na startu svého prvního automobilového závodu v Kutné Hoře.

V plném tempu v Litomyšli s vozem Hvězda

Jiří Bulíček s vozem Ponny BMW

V stejném roce se zakládal v Hradci Králové motoristický oddíl Rudé hvězdy a Bulíček byl u toho. A tak to bylo prostředí Rudé hvězdy, které bylo po většinu života Bulíčkových zázemím jak sportovním, tak civilním. Možná, že ani netušil, že se právě cestou Rudé hvězdy dostane k řadě závodních vozů. Oddíl nejprve zakoupil proslulou sportovní Vlčkovu Magdu, pak koupili i známé Hovorkovo HMV a později i z ÚDA Praha vůz Střela 750 nebo z policejní školy v Brně sportovní škodu 1100. Bulíček tak spolu s Oldou Čihákem, Jardou Kafkou a Frantou Janovským vytvořili docela slušnou hradeckou automobilovou závodní partu.
Když uprostřed padesátých let, v roce 1955, vešly v platnost předpisy pro mezinárodní kategorii formu 3, byla to pro Bulíčka další výzva. Jiří neváhal, prostudoval předpisy, zajistil materiál a s jemu vlastním elánem se pustil do stavby dalšího závodního vozu. Už na jičínské Ceně Prachovských skal stál

S vozem Magda na startu okruhu v Prostějově

poprvé na startu a brzy po tom už dojel na druhém místě v Trutnově. Výborně si vedl i v závodě v polské Czenstochowé, sbíral body, jak se tehdy praktikovalo a měl nárok i na udělení mistra sportu. Nikdo z vedení RH však o to nepožádal. Bulíček ovšem nezatrpkl a věděl, že žádná ocenění pravého závodníka nedělají.

Před padesáti lety, v roce 1962, se začala v Hradci Králové rodit další zajímavá verze Bulíčkových vozů. Tehdy si od renomovaného Jardy Vlčka koupil podvozek Magda a zabudoval do něho tříválcový dvoudobý východoněmecký motor Wartburg, přidal převodovku ze škody Oktavia a celý podvozek „oblékl“ do slušivé laminátové karoserie doutníkového tvaru dle vlastního návrhu. Vůz také pojmenoval – po jedné filmové hrdince Aileen. Nakonec s ním absolvoval dva závody v Jičíně a Plzni, skončil vždy třetí a po nich skončil ve svých pětatřiceti letech svoji zajímavou závodní kariéru.

V našich řadách dnes nejstarší automobilový závodník už léta působí ve VCC Hradec Králové, repasoval krásné vozy Tatra 12 Phaeton a Tatru 75 gabriolet. Oba krásné vozy byly středem obdivu a jen potvrdily Bulíčkovu lásku ke čtyřem kolům, ale i jeho mimořádnou technickou a manuální erudici.

(JW)

Jiří Bulíček na voze vlastní výroby Aileen. Závodní sportovní vůz postavený v amatérských podmínkách měl velice líbivou karosérii

Jméno, které patří do síně slávy

Zlaté ruce Saši Klimta

Počátek února oslavil svoji pětaosmdesátku skvělý závodník a později výborný a svědomitý mechanik Saša Klimt. Stal se mimořádnou osobností našeho motorismu, dosáhl řady velkých úspěchů a stál i za úspěchy automobilisty Vladimíra Hubáčka a dalších závodníků tehdejší Dukly Praha.

Rodák z hanácké Olomouce (nar. 2. února 1928) vyrůstal v motocyklovém prostředí od útlého dětství a když se v tátově prodejně a dílně scházeli zapálení muži pro stejnou věc, horlivě naslouchal a učil se. Že se toho naučil hodně, to potvrdil během snad celého svého života.
V prostředí prodejny motocyklů tak logicky přišlo brzy pomyšlení na první motocykl. Stejně tak brzy přišlo i závodní pokušení. Bylo nedlouho po válce, zkusil několik motocyklových soutěží a jako soukromý jezdec se přihlásil v roce 1947 ke své první Šestidenní v životě. Vždyť to nebylo z Olomouce do Zlína tak daleko a plnil si tak i svůj sen, zúčastnit se nejtěžší motocyklové soutěže světa. Jel na dvěstěpadesátce Jawě „péráku“ a vedl si velice dobře, až do poslední etapy, kdy mu praskla přední vidlice a pořádně si natloukl. Také druhý z jeho patnácti startů byl v italském San Remu ještě v soukromé režii. Ten dopadl ale v porovnání s debutem podstatně úspěšněji. Klimt dojel se dvěma trestnými body na stříbrnou medaili. Jako jediný z našich jel na baťovkách, barumky ještě nebyly a na pirellky, na nichž jeli všichni naši, neměl. Startů a zkušeností přibývalo a postupně si získával pověst velice zodpovědného a spolehlivého soutěžáka. Nakonec se čtyřikrát dostal do československého Trophy teamu a podílel se na jeho

čtyřech vítězstvích v letech 1954, 1956, 1958 a 1959. Ne všechny ročníky ale byly šťastné. Saša Klimt si jedno z největších utrpění prodělal ve východoněmeckém Erfurtu v roce 1964.
K soutěži nastupoval s vážnými zdravotními potížemi, ale sestavu již nebylo možné změnit, stejně tak nebylo pomyšlení na chirurgický zákrok. A tak absolvoval každý den ve stupačkách a na sedlo si nebylo možné sednout. Trpěl šest dní, do cíle chybělo šest kilometrů v terénu, když při předjíždění soupeře najel na skrytý pařez v trávě. Následky pádu byly hrozné. Kryt motoru úplně zničený, řadící páka utržená. Bojoval dál, zničený motocykl tlačil, pomáhal mu, doléval olej. Byl už necelý kilometr před letištěm, kde byla cílová

kontrola. Motocykl se definitivně zastavil. Nejtěžší soutěž života Saša Klimt nedokončil.
O poslední zlatou medaili přišel v roce 1965 na ostrově Man. Jel tehdy na jawě typu „banán“, byl to odlišný motocykl, než na jaký byl zvyklý, navíc se muselo jet na univerzálních pneumatikách. Neuspěl, jako ostatně prakticky všichni naši a po dvaceti letech ukončil svoji aktivní kariéru.
K ní ovšem patřil i životní výsledek, který zdobí Klimtovu kariéru. Je jím vítězství ve francouzské motocyklové čtyřiadvacetihodinovce Bol d´Or v roce 1955, kterou pro Jawu i československý motorismus zajistili po heroickém výkonu s Oldřichem Hameršmídem. Tehdy na téměř cestovním motocyklu a za deštivého počasí měli náskok jednoho kola před Francouzem Levéfrem na nortonu a řízení na poslední hodinu převzal po konzultaci Olda Hameršmíd. O rok později se oba ve stejném silničním závodě těšili ještě ze druhého místa v cíli.

Saša Klimt (vpravo) s pohárem a Oldřichem Hameršmídem v cíli závodu Bol d´Or 1956

Po skončení kariéry se Saša Klimt upsal na dlouhá léta řeholi mechanika. Svědomitě a zodpovědně připravoval závodní automobily Lotus i Renault pro Vladimíra Hubáčka a jeho zlaté ruce mu vynesly pověst jednoho z našich nejlepších a nejuznávanějších mechaniků. Není pochyb, že Klimtovo jméno zcela určitě patří do pomyslné síně slávy našeho motorismu. (JW)

S dalším pohárem, tentokrát ze Šestidenní 1956. S Miloslavem Součkem, Bohuslavem Roučkou, Jaroslavem Pudilem, Zdeňkem Polánkou, Vladimírem Šedinou a manažérem Janem Křivkou

Jaroslav Zavrtálek – legenda jihomoravského závodění

Velká kyjovská autorita

Měli jsme ministra, který „rozuměl“ sportovní autoritě našeho Autoklubu tak dobře, že se rozhodl ji naší organizaci odebrat. Posléze přišel o svoji židli. O židli ovšem nepřišla největší kyjovská autorita – letošní osmdesátník Jaroslav Zavrtálek.

Zůstává dnes stále mužem na svém místě a v rodném kraji i v Autoklubu požívá prestižního postavení. Není divu. Do motoklubu v Kyjově vstoupil již v roce 1947 je i po letech aktivního závodění a později aktivního funkcionaření stále mužem zcela oddaným pro věc, které se říká motocyklové závodění. Je to pozoruhodné, neboť už v osmnácti vinou těžké nemoci přišel o pravou nohu a zcela se mu změnil život. Jak je dnes patrné, ne tak docela ve všem.
Ve dvaceti začal externě spolupracovat s kyjovskou autoškolou Svazarmu a začal se také zajímat o motocyklový sport. Věnoval se motokrosu a terénním soutěžím a později i silničním motocyklovým závodům.
Jaroslav Zavrtálek (nar. 11. ledna 1933) závodil pro radost a nikdy se nestal výraznější postavou startovního pole, o to větší stopu zanechal v zákulisí závodění. Povoláním mistr v kyjovských sklárnách si získal respekt jako mezinárodní technický komisař, když v této zodpovědné funkcí působil řadu sezón. Ani potom, co vstoupil do společnosti seniorů, motocykly neopustil. Celých dvacet let aktivně pomáhá, organizuje, funkcionaří a téměř už deset let je vedoucím technické přejímky na známém Kyjovském okruhu.
V nadsázce by se dalo říci, že ani nemohl jinak, protože k rychlým motocyklům a závodění přivedl svého syna Jaroslava ml. i vnuka Lukáše. Strýc Jaryn, jak je doma přezdíván,bude i letos mezi svými na Kyjovském okruhu, tam, kde ho všichni mají rádi. (JW)

Jaroslav Zavrtálek v době aktivního závodění. Nemá bezpočet pohárů či věnců, má ovšem řadu přátel i uznání

Skoro zapomenutá radost Oldřicha Visingra

V Šestidenní vítězily i naše klubové týmy

Soutěžácký svět má svůj jediný Olymp – Šestidenní. Každý správný člen této společnosti má jediné přání. Zúčastnit se jí. Letošní osmdesátník Oldřich Visingr se navíc mohl těšit i z jejího vítězství.

Jako sedmadvacetiletý závodník se v roce 1960 v rakouském Bad Aussee dobral Oldřich Visingr ke svému největšímu úspěchu sportovní kariéry. Pohříchu není stále v literatuře ani análech dostatečně a náležitě doceněn. Našemu Trophy týmu se tehdy v hlavní kategorii Šestidenní, Mezinárodní trofeji, dařilo méně a naši skončili druzí za vítězným Rakouskem, přesto se československé barvy mohly těšit z vítězství. Stalo se tak díky trojici Oldřich Visingr, Jaromír Holý a Josef Získal, kteří v barvách RH Praha zvítězili v soutěži klubových týmů. Navíc, jako takový bonus, přidali pro Československo i druhé vítězství a to se ví už méně. Vyhráli také i v tehdy vypsané kategorii Military trophy, soutěži tříčlenných policejních a vojen-ských družstev. Sluší se připomenout, že lví podíl na tomto velkém, leč skoro zapomenutém výsledku, měl vydařený strakonický prototyp ČZ 100 s osmi-

Na startu mezinárodní soutěže v Považské Bystrici v roce 1968

stupňovou převodovkou, jenž jeden ze dvou strojů řídil právě Oldřich Visingr. V roce 1938 se rodák ze Štvrtka na Ostrove (nar. 9. května 1933) poblíž Šamorína přestěhoval s rodiči do Prostějova, textilní průmyslovku ale později absolvoval v Jeseníku. Tam se také začal psát Visingrův motocyklový životopis. Bylo mu třiadvacet, když získal svoji první licenci, která byla na začátku jeho lásky k motocyklům.
V horském prostředí Jeseníků ho lákaly soutěže, stal se členem tamního autoklubu a dostal svůj první motocykl ČZ 125. Brzy se stal v barvách RH okresním a oblastním přeborníkem a následně skončil šestý v mistrovství ČSR. Mezi republikovou desítku se člen RH Olomouc a RH Ostrava zařadil později několikrát. Legendární Šestidenní absolvoval čtyřikrát a v roce 1960 se dočkal při svém debutu již zmíněného životního výsledku.
Nezdolný sportovec, který ještě vloni ve svých devětasedmdesáti, skákal s padákem, startoval převážně s vývojovými prototypy, ne jinak tomu bylo i v případě vývojové pětistupňové jawy 125, s níž svoji aktivní kariéru v roce 1972 ukončil. (JW)

Životy zasvěcené automobilům

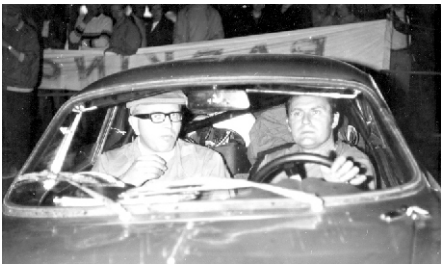
Na Vojtu nikdy nezapomenu

Za okny jednoho únorového dne se honil sníh a mráz. Zazvonil mi telefon a skoro se mi rozbušilo srdce. Na druhé straně zazněl hlas jedné z našich největších automobilových legend. Slovo dalo slovo a s Vladimírem Hubáčkem, který nashromáždil řadu fotografií a vlastních poznámek, jsme vzpomínali a bavili se o skvělém závodníkovi a navigátorovi Ing. Vojtěchu Reigerovi.

Závodnický příběh rodiny Reigerových začal právě před 105 lety. Je více než výmluvnou symbiózou skromnosti, talentu a později i osudových zvratů, které nezlomily vztah k podpoře vzdělání a inteligence.
Platí to především pro zakladatele rodu Aloise Riegera (1908 – 1986), rodáka z Košťálova u Semil. Z velice skromných poměrů se vypracoval ve 30tých a 40tých letech minulého století na velice úspěšného podnikatele.
Absolvoval nižší reálku a vychodil Vyšší školu průmyslovou v Pardubicích a po maturitě pracoval 3 roky v opravně automobilky Praga v Praze. Byl zástupcem dílovedoucího a po vojně s finanční podporou svého tchána zřídil v královéhradecké části Kukleny v roce 1932 dílnu se zaměřením na broušení klikových hřídelů a později i slévárnu pístů. Podnikání v oboru bral vážně.
Už po roce existence musel provoz rozšířit, přistavit nové budovy a dál modernizovat strojní vybavení. Mimo to stačil spolupracovat při pořádání Zlaté přilby a Memoriálu J. K. Lobkowicze, ale také zpívat první bas v pěveckém sdružení „Nepasičtí pěvci“.
Krátce po válce absolvoval studijní cestu do USA, z níž si přivezl velkolepé plány na rozšíření podniku. Do existence úspěšné Riegerovy firmy RIAL ale zasáhl „Vítězný únor“ 1948. Továrna

Nezapomenutelná dvojice – Ing. Vojtěch Reiger (vlevo) a Vladimír Hubáček

se 120 zaměstnanci byla znárodněna a Alois Rieger musel opustit nejen firmu, ale i vlastní dům a konečně i Hradec Králové. Po letech působení v novém podniku METAZ Týnec n. Sázavou skončila nakonec rodiny se třemi dětmi v Praze. I tam si nezdolný muž užil. Stále byl veden kádrově jako kapitalista a když měl po jednání s ředitelem jednoho velkého podniku přislíbeno místo šéfa konstrukce přípravků, přišly jeho „papíry“ a byla z toho jen pozice pomocného konstruktéra s minimálním platem. Nezlomilo ho to a na prahu šedesátky, kdy dokončil úspěšně studium, získal titul diplomovaný technik a do penze odcházel jako konstruktér podniku Benzina. Díky nezdolné vitalitě dál organizačně působil ve vědeckotechnické společnosti, ale také v oblasti jeho druhého celoživot-



Při plném soustředění v německé Rallye Wiesbaden

ního zájmu, kterým byl automobilový sport. Po skončení aktivní dráhy patřil mimo jiné k zakladatelům naší nejslavnější automobilové soutěže – Rallye Vltava.
Alois Rieger se mimo svoji profesi zařadil i mezi konstruktéry závodních vozů. Po válce se společně se synem Vojtěchem podíleli na stavbě zajímavého sportovního vozu Hakar na podvozku fiatu s motorem Škoda, který se zúčastnil řady domácích závodů na klasických okruzích.
Vůz Hakar ale nezůstal jediným vkladem Riegerů do naší historie. Samostatnou kapitolou bylo závodění. Otec Alois absolvoval v padesátých letech řadu závodů a když s aktivní činností skončil, zůstal automobilový sport v rodině dál. Upsali se mu jak syn Vojtěch, tak dcera Olga, později vystudovaná lékařka. Oba si za specializaci vybrali automobilové soutěže. Třetí dcera Ludmila se v Týnci n. Sázavou ve své době provdala do tamní motoristické rodiny Eichlerových. Nejstarší z Reigerových dbal na to, aby se jeho potomkům dostalo vzdělání. A tak děti studovaly. Syn Vojtěch (* 20.4.1934 - + 27.1.1999) se upsal pražské technice a strojní specializaci. To už měl za sebou i první závodnické zkušenosti, když s hakarem jel ve svých dvaceti. Bydlel v podnájmu na smíchovských Malvazinkách u nikoho jiného, než u Zdeňka Trejbala a na přednáška dojížděl na Karlovo náměstí. *„Tam jsme se občas potkávali a já jsem tak trochu loudil, abychom spolu jezdili automobilové soutěže ze pražskou Duklu“,* vzpomíná na první kontakty Vladimír Hubáček. Po skončení studií ale Reigerovy kroky vedly do Mladé Boleslavi do AZNP. Chtěl se dostat do sportovního oddělení, ale byl zařazen do slavné Česany do konstrukce motorů, kde jako první úkol dostal nakreslit chladící žebra na olejové vany motorů Škoda.
„Na základě uvolnění z práce z oddělení vývoje AZNP, jsme nakonec startovali za Duklu v mnoha soutěžích. Vojtovi to nakonec pomohlo, neboť později dobře zapadl do továrních posádek mladoboleslavské značky,“ vzpomíná dál Vladimír Hubáček na rozhodující okamžiky sportovní kariéry svého nejoblíbenějšího spolujezdce.
To už měl Ing. Reiger dávno za sebou svůj soutěžácký debut, který si odbyl v roce 1960 jako spolujezdce Zdeňka Mráze na polském Raidu Polskim. Současně to bylo jejich vítězství.
V mladoboleslavském továrním týmu dělal Ing. Reiger spolujezdce „panu mistru“ Václavu Bobkovi st. a později i jeho synovi Václavu ml. Dojeli třetí ve třídě v Rallye Monte Carlo 1964

Ve stejné soutěži, ale s příjemným doprovodem

Ing. Vojtěch na místě spolujezdce ve voze Renault Alpine na populární Rallye Vltava

a vyhráli ve třídě i Alpskou soutěž o dva roky později.
Po čase nakonec vedla Vojtova cesta z Mladé Boleslavi zpět do Prahy. Odešel z AZNP a nastoupil do Ústavu silniční a městské dopravy, stal se testovacím jezdcem vozidel, ale především začala nejúspěšnější část jeho sportovní kariéry. *„Potom jsme byli úspěšnou posádkou. ÚAMK byly zapůjčeny tři vozy Renault Gordini a byly nabídnuty mě, Kecovi a Somrovi, později byl Somrův vůz nabídnut brněnskému Ing. Rosickému. Největší zásluhu na tomto počinu měl ovšem Jirka Somr , neboť se znal dobře s ředitelem sekce Renaultu pro východ, který ještě před válkou vlastnil drogerii na pražském Starém Městě. Zaslanou dohodu o zapůjčení vozů pak, navzdory řadě politických odpůrců, na sebe nebojácně vzal generální tajemník ÚAMK Richard Kopečný“,* píše ve svých vzpomínkách znovu Vladimír Hubáček. Bylo to opravdu úspěšné období, vyhráli Rallye Tatry 1970, Rallye Vltava1972, Barum Rallye 1972 a 1973, dojeli druzí v prestižní Rallye Wiesbaden 1969 a 1970.

Ing. Rieger se svojí precizností a odpovědností zařadil mezi špičku našich spolujezdců. *„Měl dokonalý rozpis obtížnosti zatáček v jednotlivých rychlostních zkouškách. Byl u něho navíc závodnický cit a věděl, kdy bylo v trénincích nutné zrychlit nebo zpomalit do některé ze zatáček. Staré rozpisy pak pečlivě uchovával, protože některé RZ se příští rok opakovaly. Legendární kufr s rozpisy se ale v bývalém Riegerově pracovišti v Klecanech ztratil… Jinak se Vojta dokázal na přání pořadatelů vyjádřit i k organizaci soutěže. Při jedné řekl: „* Máte to tady pěkné, ale chybí tomu dirigent!“. *Jindy cítil, že RZ se jede „přichcíple“ a tak tomu dal do rádia hlasitější a direktivnější hlas. Věděl, že se spolujezdec musí kontaktovat s tratí i „notami“, což je velice náročné a jde přitom o vteřiny. Občas řekl:* „Výsledek dělá první jezdec!“. *Ale už nedodával, že je to téměř z poloviny také jeho zásluha“*, vzpomíná dále závodník Hubáček.
Ing. Rieger povýšil postavení spolujezdce i na jakousi společenskou záležitost. Na vyhlášení výsledků

Po skončení XXXI. Ročníku soutěže Raid Polski a s řadou pohárů stojí Ing. Vojtech Rieger (vlevo) a Vladimír Hubáček oblečení ve společenském. Inu, bylo to společenská událost a slušné oblečení to potvrzovalo

neváhal přijít ve společenském obleku a kravatě. Dnes možná něco nepředstavitelného. Po skončení aktivní kariéry působil jako motoristický funkcionář, stal se národním trenérem, byl oceněn titulem Mistra sportu.

„Vojta má ze dvou manželství pět dětí. Všichni mají vysokoškolské vzdělání a určitě na ně byl velice hrdý! Já na naše přátelství nikdy nezapomenu“, uzavírá vzpomínku na skvělého člověka ten nejpovolanější – Vladimír Hubáček. Ing. Reiger zemřel nečekaně ve svých 64ti letech na komplikace spojené se zlomeninou nohy v lednu 1999.

(JW)

(S poděkováním za podklady a spolupráci panu Vladimíru Hubáčkovi)

POZOR!!!

SEJDEME SE 9. LISTOPADU

členská schůze
Svazu závodníků veteránů Autoklubu ČR
se uskuteční v sobotu 9. listopadu 2013 od 8 do 12 hod.
ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.

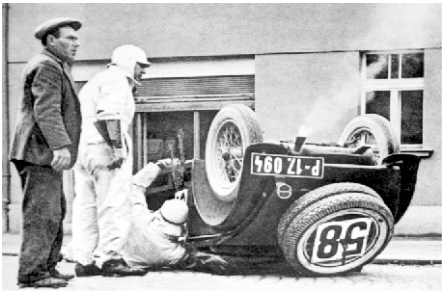
Těšíme se na vaši hojnou účast.

Závod, na který nelze zapomenout

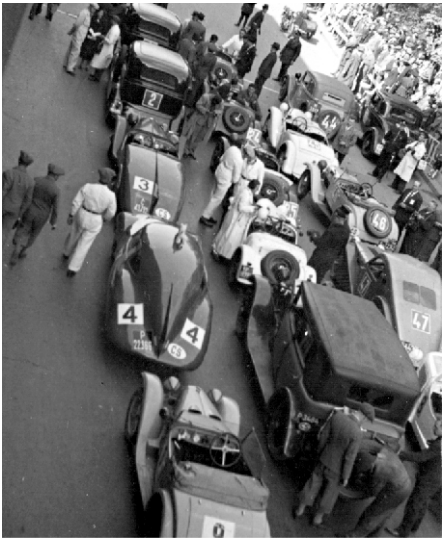
1000 mil československých

Jednou z největších motoristických událostí meziválečného období byl bezesporu závod 1000 mil československých. Stal se nesmírně silnou a prestižní záležitostí, která měla posunout jméno naší republiky mezi motoristicky nejvyspělejší státy Evropy.

Československo mělo v té době už téměř deset let populární Velkou motocyklovou soutěž, mělo automobilovou Velkou cenu na Masarykově okruhu i velice atraktivní plochodrážní podnik – Zlatou přilbu v Pardubicích. Chyběl jen velký dálkový závod, jakým byl např. v Itálii Mille Miglia, pořádaný od roku 1927. Po vzoru tohoto závodu se u nás zrodila myšlenka na závod za běžného provozu s názvem 1000 mil československých. Jeho premiéra se konala právě před osmdesáti lety, v roce 1933. Zatímco italská nátura žádala na dálkových závodech start závodních vozů, atmosféra u nás byla pod vlivem domácích výrobců a značek, žádajících účast cestovních vozů. A tak se Autoklub RČs rozhodl uspořádat závod pro cestovní automobily na běžných vozovkách a s použitím běžného paliva tak, aby dosažené zkušenosti přinesly další možnosti pro vývoj našich automobilů. Závod měl být navíc i jistou konfrontací našich výrobků se zahraniční konkurencí, neboť jejich zástupci se o start v závodě intenzivně zajímali. 1. ročník závodu s 60ti přihlášenými byl odstartován 10. června 1933 trať vedla od budovy Autoklubu v tehdejší Lutzově, dnes Opletalově ulici přes Kolín, Jihlavu, Brno, Hodonín, Břeclav a Malacky do Bratislavy a zpět, měřila takto 796,4 km a jelo se dvakrát.
Ve startovním poli byly vozy Aero, Walter, Tatra, Z, Praga, Wikov, Škoda a řada našich známých závodníků, Kafuněk, Nimshaus, Sochor, Formánek, Slavíková, svůj padesátý závod jel Knapp.
Už v půl jedenácté večer projížděli první jezdci polovinou závodu v Praze, kde byl nejdříve Jiří Pohl na aeru, za ním přijel Knapp na walteru, pak následovali Šindler, Manda, Sabat, Nimshaus, Kafuněk, Sochor, Vitvar, Lukáš, Nerad a další, Slavíková, Formánek a ostatní. V Praze vzdali Frankl, pí Zavřelová po kolizi se Sehnalem u Úval a Pubec. Celkem projelo polovinou závodu 48 vozů. Zprávy dále hlásily, že v Českém Brodě stál Šťastný, Knapp zastavil u Jihlavy, Šindler v Českém Brodě opravoval dynamo, v Brně odstoupil pro poruchu olejového vedení Seifert. Během noci odstoupil v Kolíně i Formánek pro proražený chladič, Turek ztratil hodinu poruchou karburátoru. Jinak noc byla velice chladná a v Hodoníně naměřili jen dva stupně nad nulou. Ohromný divácký zájem tomu navzdory neopadával. Ráno už za

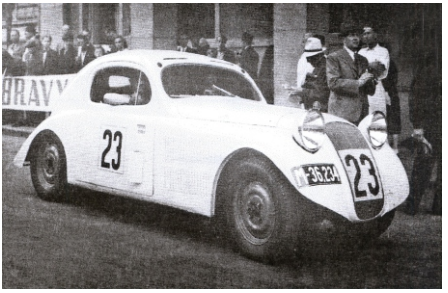


Havárie Oty Nimsause v Úvalech v roce 1933



Pohled na startující vozy v roce 1934

světla havaroval Melzerův vůz ve chvíli, kdy řídil spolujezdec. Ten si zlomil klíční kost, Melzer zůstal zraněn lehce. Ve 4 : 13 hod. ráno projel první vůz druhým průjezdem Bratislavou a měl za sebou už 1196,6 km. Byl to Knapp, po něm Kafuněk, Sabat, Pohl, Sochor, Lukáš, Manda, Slavíková, Liška, Nimshaus, Vitvar a další. To už ale byl dlouho nejrychlejším mužem závodu Petr Mucha na voze Praga Alfa, v Bratislavě měl průměr 83,7 km, Knapp na walteru jel 78,5 km.
Napětí v Praze se zvyšovalo, Knapp finišoval a byl v 8 : 55 : 08 h opět v Praze, nadšeně vítaný diváky a pořadateli. Do 14 : 54 h dojelo 34 účastníků závodu, klasifikovaných bylo 31 vozů. Ohromné ovace patřily i dvěma ženám v cíli, Ele Slavíkové a sl. Vlčkové. Jinak ovšem v duchu propozic se absolutním vítězem stal Ing. Petr Mucha, který závod absolvoval za 19 : 01 : 15 h, tedy průměrem 83,76 km/h. Získal cenu prezidenta republiky, cenu Autoklubu, cenu ministerstva národní obrany jezdci na domácím stroji, cenu města Bratislavy pro nejrychlejšího jezdec v úseku Praha – Bratislava získal Adolf Szczyzycki, cenu města Brna dostal Knapp a Dámskou cenu Autoklubu získala Ela Slavíková.
Stačil jeden rok, aby padly všechny rekordy z prvního ročníku. Zájem byl znovu veliký a zprávy ze závodu se dostaly na titulní novinové strany a konstatovaly, že závod přinesl fantastické rychlosti a ukázal velkolepé organizační umění Autoklubu republiky Československé. Navíc bylo kvitováno, že automobilismus přestal být zájmem úzké společenské vrstvy, čehož důkazem byly statisíce občanů všech vrstev národa, sledujících průběh dramatického závodu. A přece se nad velkolepým podnikem vznášel stín smutku.
Absolutní vítěz prvního ročníku Ing. Mucha nebyl v té chvíli mezi živými. Asi měsíc před startem osudově havaroval na 83 km u obce Potěhy při návratu z Bratislavy, byl převezen nejprve do Čáslavi a pak operován na pražské klinice prof. Jiráska. Po 17 dnech ovšem těžkým zraněním hlavy podlehl.
Druhý ročník, opět pod taktovou předsedy sportovního výboru AKRČs. Ing. Emanuela Sedláka 78 přijatými vozy, byl ve znamení urputného souboje

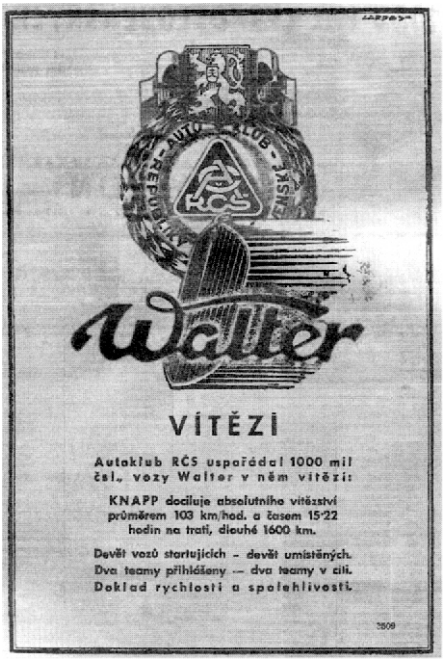


Vůz Škoda Rapid kupé Antonína Komára na startu v roce

v nejsilnější třídě, který se odehrával mezi Knappem na walteru a Aloisem Studeným na fordu. Překvapení ale netrvalo dlouho, přesněji jenom čtvrtinu závodu, kdy se oba střídali ve vedení. V Bratislavě však šel Knapp do vedení definitivně, byť jen o půldruhé minuty. Úžasný hodinový průměr 103 km/h mu vynesl získání ceny města Bratislavy. Pak dál doslova letěl a zvyšoval svůj náskok. Při druhém průjezdu Bratislavou už měl náskok 18, v Hodoníně 28 a v Brně už 31 minut. A dále zrychloval, jel rychlostí nad 100 km/h. V Jihlavě vedl o 38 min., v tehdy Německém Brodě o 39, v České Brodě už o 43 minut. V pražském cíli byl nakonec 39letý Knapp 32 minut před ostatními. Bylo to nejkrásnější vítězství Knappovy kariéry. Dramatický moment zažil Chovanec na tatře u Golčova Jeníkova, když nesvítící pravá strana jeho vozu kolidovala se třemi patníky, které vyvrátila, neštěstí bez následků pro jezdce.

Velice napínavý byl boj týmů - pražského Walter a brněnského Z, v němž nešlo o nic menšího, než o cenu prezidenta republiky. Byl to souboj techniky, na níž se obě značky velice pečlivě připravovaly byl i soubojem koncepce předního náhonu a dalších motorových úprav. Už už se zdálo, že jinonický tým podlehne náporu zetek, ale zcela mimořádný výkon mladého závodníka Ivana Hodáče situaci značně zdramatizoval. Pral se o prvenství kus s Lukášem, pak s Mamulou, nakonec skončil těsně druhý. Cenu prezidenta tak získal tým „zetky“, který získal navíc i cenu ministerstva veřejných prací.

V této značkové vřavě trochu zapadl souboj Wikovu a Škody, který šťastnější Szczyzycki na wikovu porazil závodníka Kratochvíleho na škodovce rozdílem pouhých 24,2 s po 1600 km závodu!



Hrdinkou závodu se stala také Ela Slavíková na voze Aero. Neměla konkurenci a bylo jen otázkou času o kolik zvítězí. Zvítězila nakonec největším časovým rozdílem ze všech tříd a byla v průměru o 5 km/h rychlejší, než loňský absolutní vítěz Ing. Mucha. Navíc zachránila jméno značky, když Turek s novým vozem doplatil tentokrát na poruchu pístů. Pro další značku Praga znamenal druhý ročník pohromu. Nejprve tragédie Ing. Muchy, v závodě pak řada poruch. Zbrojovka Ing. Janečka neměla vozy pro závod včas hotovy a svěřila své dva vozy nakonec Antonínu Vitvarovi a Jaroslavu Kaiserovi, který skončil na druhém místě ve třídě. Cenu ministerstva národní obrany získal Vl. Formánek s J. Urbanem na voze Aero. Byl to krásný a velice vzrušující závod, který byl znovu nadšeně přijat a pro československé barvy dopadl skvěle.

V roce 1935 bylo ke startu 3. ročníku

převzato 55 vozů a před veřejností budily pozornost vozy Ford německých závodníků a také italské vozy Alfa Romeo. Nakonec se mezi značkami prosadila pouze jediná domácí, Jawa ve třídě sedmsetpadesátek, získala ovšem nejprestižnější cenu prezidenta republiky. Nebýt odstoupení Antonína Vitvara, mohl být úspěch ještě výraznější. Trať závodu byla tentokrát mírně zkrácena, když se nejelo přes Hodonín, nýbrž z Brna přes Pohořelice do Břeclavi. Klasifikováno bylo nakonec 23 posádek.
Během závodu se spustil prudký liják a bouře porazila u Čáslavi několik stromů, díky pohotovosti hlídek byly ihned odstraněny. V obci Habry zase vypukl požár a hasiči museli přes silnici natáhnout hadice. Zdaleka to nebyla doba mobilů, přesto šel z Golčova Jeníkova telefonát do ústředí závodu a vzápětí vyzval rozhlas všechny kontroly, aby závodníci byli na závadu upozorněni.
Po půlnoci na neděli došel na ředitelství závodu z Chicaga telegram Tomáše Bati, v němž se z účasti v závodě, ač přihlášen, omluvil. Sluší se připomenout, že jeho start v závodě v roce 1934 byl doprovázen mohutnými ovacemi diváků. Tento ročník vešel do historie především těžkou havárií posádky Turek/ Slavíková poblíž Dolních Počernic nedaleko Prahy. Bohumil Turek, jeden z našich nejlepších závodníků té doby, tovární jezdec továrny Aero, byl zraněn těžce, téměř smrtelně, jeho spolujezdkyně Slavíková utrpěla těžký otřes mozku. Zdálo se až neskutečné, že se Turek už druhý den zajímal o průběhu závodu. Vyšetřování nehody potvrdilo, že nehodu nezavinil, naopak ji způsobil jiný vůz při nepochopitelném manévru při předjíždění. Pro Turka to znamenalo konec závodění a později bezpočet plastických operací,

Bohumil Turek a Ela Slavíková před startem v roce 1935

které musel v následujících letech podstoupit.
Jinak Knappův rekord z roku 1934 překonán nebyl a vítězná československá posádka Jan Kubíček/ Jaroslav Smažík absolvoval závod v čase 15 : 46 : 12 h průměrem 97, 6 km/h. Druhý v cíli Ing. Studený na fordu si ale svůj loňský čas zlepšil. Navzdory tomu, že ve dvou z pěti tříd zvítězili Italové, v absolutní klasifikaci bylo prvních pět posádek domácích. Za Kubíčkem skončili Studený, zkušený moravský závodník Spiegel na BMW, J. Stehlík na Praga 1800 a Antonín Komár na Škoda 1960. Skvěle si vedl také písecký amatér Gruber s Vlčkem (celkově 11.) na voze Aero, který v kategorii 1,1 l se bil jako lev a celý závod šlapal na paty Italům Ruggeronovi s Collavem (celkově 10.). Jinak není bez zajímavosti, že Studený,

Vítěz 3. ročníku závodu Jan Kubíček před budovou Autoklubu

Stehlík a Komár jedoucí na pneumatikách Baťa, obdrželi po závodě peněžité ceny ve výši 10 000, 7000 resp. 5000 Kč. Vysoká organizace závodu Autoklubem RČs byla vysoce hodnocena od prvního ročníku, tím víc těšilo i nestranné vyjádření zahraničních účastníků, především italských a německých, oceňujících vzornou kázeň a nadšení diváků. Obdiv pak vyjadřovali k součinnosti rozhlasu s organizátory závodu. Závod 1000 mil československých měl ve velice krátké době své existence skvělou visačku kvality a získával si zvuk. Ještě v kalendáři na sezónu 1936 se bylo možné těšit na jeho 4. ročník. Zhoršené politické klima a snad i menší zájem domácích továren znamenaly konec historie našeho největšího dálkového automobilového závodu. (JW)

1000 mil československých

1. ročník
10.-11. června 1933
do 750 cm3
Jiří Pohl/ František Holoubek, Aero
do 1100 cm3
Jindřich Knapp/Karel Vojíř, Walter
do 1500 cm3
Josef Havlíček/ Míťa Vychodil, Bugatti
do 2000 cm3
Petr Mucha/ Karel Urban, Praga, *abs. vítěz*
přes 2000 cm3
Václav Kudrna/ Arno Paul, Chrysler

2. ročník
9.-10. června 1934
do 750 cm3
Antonín Nahodil/ J. Ovesný, Aero
do 1100 cm3
Josef Mamula/ František Mašek, Z
do 1500 cm3
Ela Slavíková/ Bohouš Vydra, Aero
do 2000 cm3
Adolf Szczyzycki/ František Kudláček, Wikov
přes 2000 cm3
Jindřich Knapp/ Karel Vojíř, Walter, *abs. vítěz*

3. ročník
15.-16. června 1935
do 750 cm3
Jaroslav Kaiser/ František Kronberger, Jawa
do 1100 cm3
Minio Ruggero/ Vittore Collavo (I), Fiat
do 1500 cm3
Renzo Contani/ Silvio Frazer (I), Lancia
do 2000 cm3
F. Spiegel-Peter Diesenberg/ Peter Orssich, BMW
přes 2000 cm3
Jan Kubíček/ Jaroslav Smažík, Bugatti,
abs. vítěz

Automobiloví a motocykloví

Delfíni v Československu

Vydat se ke břehům moří a oceánů, v nichž tito elegantní, inteligentní a milí živočichové žijí, je od nás dlouhá cesta. I proto, nebo snad právě proto, je zajímavé, že jejich jméno se objevilo v našem závodním světě. Hned dvakrát.

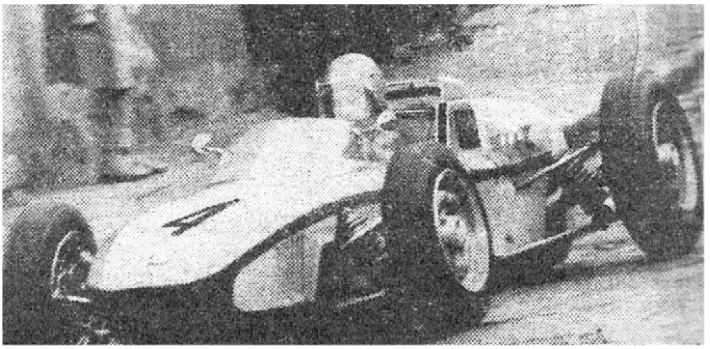
V září to bude rovných padesát let, co byl z iniciativy konstruktéra a závodníka Ing. Jiřího Gajdoše představen na štramberském okruhu zbrusu nový závodní vůz formule 3 Delfín 1000. Postaven byl ve dvou exemplářích ve vývojovém oddělení tehdy národního podniku Tatra. Do vozu se zajímavou, líbivou laminátovou karosérií, která byla dílem špičkového designéra Ing. arch. Otakara Diblíka a bratislavského výtvarníka Vavro Oravce, byl zabudován trochu nezvykle motor Tatra, jenž vznikl úpravou vzduchem chlazeného osmiválce z osobního vozu Tatra: byla použita jedna řada válců, otvory po druhé zakryla plechová víka. Povoleného objemu motoru (1100 cm^3) bylo dosaženo úpravou parametrů vrtání a zdvihu, později byl zmenšen zdvih klikového hřídele. Motor s dvěma karburátory Weber o výkonu 51,5 kW (70 k) a čtyřstupňovou převodovkou z Fiatu 600 D s mezipřevodem byl zabudován do prostorového příhradového rámu z chrommolybdenových trubek. Součástí podvozku byla lichoběžníková náprava vpředu a pětiprvkové závěsy s vně umístěnými tlumiči s dvojicí soustředěných vinutých pružin vzadu. Vůz byl vybaven kotoučovými brzdami Bendix Renault vpředu umístěnými na kolech, vzadu u rozvodovky.

Už ve druhém závodě na brněnském výstavišti Ing. Gajdoš zvítězil a o rok později, v roce 1964, získal první titul mistra Československa v kategorii formule 3. Triumf tatrováků dovršil Jiří Pělucha celkově druhým místem. V roce 1965 pilotoval druhý vůz Ing. Vladislav Ondřejík. Oba vozy se dochovaly do dnešních dnů, jeden je v kopřivnickém muzeu Tatra, druhý je součástí soukromé sbírky.

Závodní vůz Tatra delfín dochovaný v expozici továrního muzea

Po zisku titulu se Ing. Gajdoš soustředil na práci na novém modelu Delfína druhé generace. Soustředil se na lepší aerodynamiku vozu a snížení čelního odporu, takže zesílil rameno přední lichoběžníkové nápravy, tlumiče byly ukryty v trupu. Zadní náprava s pětiprvkovými závěsy nesla kotoučové brzdy Girling, laminátové pětidílná karosérie měla doutníkový tvar. V ní byl tentokrát zabudován kapalinou chlazený řadový čtyřválcový motor Škoda 1000 MB znovu s upravenou převodovkou z vozu Fiat 600 D.

S novým vozem Delfín druhé generace vyjel Ing. Gajdoš v polovině roku 1965



Jiří Pělucha na voze Tatra delfín na startu závodu Zbraslav – Jíloviště

a po poškození vozu na jaře 1966 vůz odprodal Ing. Ondřejíkovi. Ten s ním dosáhl několika velice dobrých umístění a když ukončil vysokou školu nastoupil do Dukly Ústí nad Orlicí k majoru Karlu Cejnarovi, kde podle motoru Cosworth, jenž byl zabudován v Cejnarově vozu Lotus F3, upravil do svého Delfína motor Ford Cortina. Nakonec s ním zvítězil v Ceně Slovenska v Prievidzi a skončil čtvrtý v mistrovství republiky. Také tento vůz se dochoval do dnešních dnů a je v soukromé sbírce.

Další kapitola pojmu Delfín se začala rodit o deset let později a byla motocyklová.

Bude to již brzy čtyřicet let, co se v domácích, amatérských podmínkách, začal rodit jeden z nejpozoruhodnějších silničních závodních speciálů v naší historii.

Popud k práci na novém zajímavém motocyklu dali tehdy dva aktivní závodníci. Karel Sedláček (1939) z Karlových Varů a Miroslav Pěnkava (1949 – 1975) z Rokycan, ve spolupráci s autorem konstrukce Zdeňkem Drábkem a Milanem Buštou.

Přáním obou závodníků bylo porazit konkurenci, kterou v té době představovaly ve třídě stopětadvacítek motocykly Ahra, Tatran, Ravo, VAB, Hykati, BV či ostatní vybavené motory Jawa a ČZ. Myšlenku resp. přání posilovala navíc skutečnost, že měli k dispozici velice rychlé motory východoněmeckém značky MZ. V dílně v Rokycanech se tak Pěnkava s Buštou věnovali s precizností sobě vlastní stavbě podvozku, Sedláček s Drábkem pracovali na motoru a laminátových

Motocyklový Delfín MZ poutal pozornost mimořádným aerodynamickým tvarem

dílech kapotáže v Karlových Varech. Dvojitý příhradový rám z ocelových profilů o síle 1,2 mm byl navržen tak, že umožňoval velice nízkou stavbu motocyklu včetně líbivé aerodynamické kapotáže oplývající řadou sympatických detailů, mezi nimiž se řadilo i citlivé zakapotování motorového prostoru, když podobné bylo k vidění až počátkem devadesátých let na italském super-bikovém stroji Bimota YB 4. Podvozek dále tvořila přední teleskopická vidlice, zadní vidlice byla odpružena dvěma teleskopickými tlumiči s vně vinutými pružinami, vpředu i vzadu bubnové brzdy 220/200 mm. 18“ kola s drátovým výpletem byly na duralových ráfcích Borrani. Zajímavým detailem bylo umístění palivové nádrže do zadní sedlové části, kde bylo umístěno i její hrdlo. V místě, kde je hrdlo obvykle, bylo umístěno pouze odvzdušnění nádrže.
Kapalinou chlazený dvoudobý jednoválec MZ (o 54 x 54 mm, objem 125 cm^3) o výkonu 21,3 kW (29 k) byl uložen šikmo vpřed a byl chlazen poměrně úzkým, ale vysokým chladičem osazeným na konstrukci rámu. Válec motoru byl chlazen kapalinou, hlava byla chlazena vzduchem. Stroj MZ

Při pohledu z boku je tato charakteristika ještě průkaznější

Delfín byl vybaven šestistupňovou převodovkou.
Oba Delfíny se objevily v seriálu mistrovství Československa v sezóně 1974 a hned se při premiéře dostaly do první republikové desítky. Sedláček skončil celkově pátý, třikrát bodoval a druhý skončil ve Žďáru nad Sázavou. Pěnkava skončil celkově sedmý a bodoval ve všech pěti závodech.
Oba delfíny se zúčastnily i závodu mistrovství světa na brněnském okruhu. Pěnkava absolvoval pouze trénink a Sedláček skončil v závodě na 21. místě.
Historie nových motocyklů měla ovšem dostat vcelku záhy osudovou ránu.
Na jarním soustředění motocyklových závodníků v Písku v roce 1975 rokycanský Pěnkava tragicky havaroval a jeho motocykl byl následně na přání otce zlikvidovaný, podvozek doslova rozřezán na kousky a jenom motor byl odprodán.
Karel Sedláček s jediným exemplářem motocyklu pokračoval v závodění i ve vývoji stroje dál. Dne 8.6.1975 v České Třebové přivedl líbivý motocykl poprvé k vítězství, dokončil všechny závody a posunul se v republikovém mistrovství na třetí příčku. Druhý start motocyklu na GP ČSSR 1976 ale skončil po pěti kolech poruchou stroje.
Ještě úspěšnější byl v následující sezóně 1976, kdy připojil na okruhu v Morašicích u Litomyšle druhé vítězství a jediným jeho přemožitelem byl nakonec mistr republiky Kamil Hrušecký. Počtvrté v řadě v první republikové desítce skončil Sedláček v sezóně 1977 a to na šestém místě.
Na jejím konci skončila i historie tohoto dnes už zapomenutého motocyklu.

(JW)

Vzpomínání na naše kamarády

Smutný rok 1993

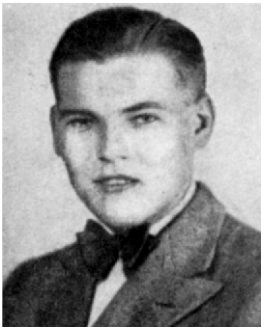
Byl to první rok mladé a nové České republiky. Pro někoho rok s nádechem slavnostním, pro motoristickou veřejnost smutný, jako málokterý.

V jeho průběhu odešlo z tohoto světa totiž několik mimořádných postav našeho závodění. Jejich jména nám říkají mnoho i po dvaceti letech, co nejsou mezi námi.

Ivan Hodáč
(*13. 5. 1910 - + 23.1.1993).
Byl znám jako svérázný muž, snad pohrdající nebezpečím, především však veselé a družné povahy. Jezdil v červené kombinéze a červené helmě, svým vozům dával originální názvy, které se později staly jeho přezdívkou, takže mu nejbližší říkali „Bibíšek“.
Sportovní všestrannost syna profesora Vysokého učení technického byla obdivuhodná. Narodil se v Brně, ale vystudoval a maturoval v Anglii a tam v Petersfieldu hrál za školní jedenáctku fotbal, navíc vynikal v tenisu. Když ve slovenském Komárně sloužil jako dragounský poručík, vyhrál v roce 1937 překážkový dostih v Nových Zámcích a absolutně vyhrál s vozem Ford i 12hodinový závod Piešťany – Nové Město n. Váhom – Leopoldov. Na koni vyhrál i Proškův memoriál v Chuchli a v Karlových Varech dojel druhý.
Až do konce války pracoval absolvent berounského obchodní akademie u firmy Baťa ve Zlíně.
Nejdelší a nejúspěšnější byla jeho kariéra automobilová. Trvala dvacet let. Řídit auto se naučil už ve svých 11 letech. Když dospěl, jeho BMW mu připravovali mechanici z pražské waltrovky a on tam po válce pracoval jako soustružník. V roce 1934 se v „zetce“ pustil s Vlašínem a Destonem do zimního dobrodružství, když startovali z norského Stavangeru v populární Rallye Monte Carlo a dojeli nakonec ve své třídě devátí. Záhy se seznámil s Jindřichem Knappem a zamířil jako tovární jezdec k firmě Walter. Ještě lepším výsledkem, na který nejvíce vzpomínal, byl jeho start v 1000 mil československých, které jel ve stejném roce. Skončil pro něho druhým místem ve třídě a celkově šestým. O rok později dojel druhý na slavném a těžkém Krakonošově okruhu, třetí byl na zajímavém Brandýském okruhu a tak udělení stříbrného odznaku Autoklubu RČsm na konci sezóny bylo v tom roce zaslouženým oceněním.
Hodáčova bohatá a úspěšná kariéra pokračovala i po válce. Hned v roce 1946 se stal na BMW vítězem Velké ceny hlavního města Prahy v Motole. V následujícím roce slavil v Praze vítězství v závodě Dvěma směry a na

Pražském trojúhelníku, druhý dojel na Vršovickém okruhu. Za hranicemi startoval se Zdeňkem Treybalem ve švýcarské rallye z Sv. Mořice do Ženevy. Pak vyhrál třídu na dvanáctihodinovce v Monthléry 1948. I rok 1949 byl plný skvělých úspěchů, když si za absolutní vítězství v Raidu Polském přivezl stříbrný pohár polského prezidenta, ale především dojel s Francouzem Pochem třetí ve třídě ve slavné 24hodinovce v Le Mans a ještě před tím zajel na začátku roku s Čeňkem Macháčem šesté místo ve třídě v Rallye Monte Carlo. Mezi Hodáčovo umístění doma patřilo třetí místo v prvním ročníku pražského závodu Štít Strahova v roce 1950 a vůbec jeho poslední vítězství viděli diváci ve Žďáru nad Sázavou v roce 1956.

Čeněk Macháč
(* 18.12.1017 - + 4. 2.1993)
Byl proslulý svoji mimořádnou dokumentační schopností a jako absolvent obchodní školy v Resslově ulici si vedl i pečlivé záznamy o své sportovní činností, včetně fotografické dokumentace a novinových výstřižků.
Rodák z pražské Malé Strany měl k tomu důvod, neboť jeho kariéra byla opravdu velice pestrá. Patřily do ní starty ve dvanáctihodinovce v Paříži v roce 1948, v legendární Rallye Monte Carlo v roce 1949, jako spolujezdec Františka Sutnara (6. místo ve třídě) či slavné čtyřiadvacetihodinovce v Le Mans v roce 1949, jako spolujezdec Ivana Hodáče za volantem legendárního vozu Minor. Absolvoval i polský Raid Polski (1. cena ve třídě a cena prezidenta Bieruta) nebo mezinárodní soutěž Alpenfahrt (bronzová medaile s Poldou Lancmanem).
V šesti dostal první kolo a zúčastnil se akcí Českého klubu malostranských cyklistů, kde otec působil jako podnáčelník. U kola vydržel do svých 17ti, aby mu otec koupil jawu 175 Williers. To byl rok 1934. Prvním jeho závodem byla jízda krajinou v Motole a zády se stal členem Jawa klubu. Válka jeho činnost přerušila a po ní přestoupil za volant vozu. První soutěž absolvoval za volantem jawy Minor II v zimní soutěži v roce 1946 a absolvoval ji na zlatou. Nezapomněl ale i na své motocyklové začátky a usedl na plošinu sajdkáru Rudolfa Průchy na plochých drahách. Po skončení aktivní kariéry funkcionařil, ve Svazu závodníků i sportovní komisi Svazarmu a od roku 1971 byl členem a jednatelem AMK Veterán. Byl také nositelem stříbrného odznaku ČZM Strakonice za čtyřiadvacet let činnosti ve firmě.



Stanislav Chaloupka
(* 4.11.1906 - + 5.5.1993)
Byl předsedou Svazu závodníků před válkou (1936 – 1941) i po jejím skončení (1946 – 1950). Pražský rodák měl sportování v krvi. Otec byl jedním z prvních motocyklistů v Praze a byl zakladatelem slavného cyklistického závodu Praha – Mochov. Jedna jeho neteř byla mistryně v plavání, druhá byla úspěšnou krasobruslařkou. Vystudoval obchodní školu v Praze, pak prošel kancelářskou praxí u firmy J. Carów,

později ve stejném oboru působil u svého otce. Jeho začátky byly skoro dramatické, v tréninku na závod Zbraslav – Jíloviště mu přišel do cesty nákladní vůz a byla z toho zlomená klíční kost, v závodě Buda – Vyžlovka mu 50 metrů před cílem vypověděla poslušnost svíčka. Oblíbil si stroje Lewis a Scott a vítězil na řadě závodů, především do vrchu, jakými byly Schober, Ecce Homo, Zbraslav – Jíloviště, Knovíz – Olšany a další. Navíc v nich zajel 7 rekordních časů. V roce 1926, kdy mu bylo dvacet, byl nejlepším domácím jezdcem při TT.
V roce 1933 jel 1000 mil československých, o rok později byl na aeru jediným, kdo absolvoval soutěž v časovém limitu pro vozy s předním náhonem. Absolvoval také několik soutěží na zlatou, pak však v okamžiku, kdy chtěl přesedlat na automobily, zhoršená ekonomická situace před válkou mu v tom zabránila. Jako předseda Svazu závodníků se zasloužil o dva ročníky závodu na okruhu ve Zdibech v letech 1937 a 1938.

František Helikar
(* 20.4.1929 - + 6.7.1993)
Stal se nesmírně populární osobností šedesátých let minulého století. Svým vystupováním, ochotou a vstřícností si získal bezpočet přátel a ještě dnes na něho řada z nich stále vzpomíná. Jméno jičínského rodáka je neodmyslitelně spjato se sportovním oddílem Dukly Praha, kde František působil nejen v době své aktivní kariéry, ale také v roli trenéra prakticky až do jeho rozpuštění v roce 1993.
Také on měl k motocyklům blízko už od ranného dětství, když táta prodával v Jičíně motocykly Omega, Gnome Rhome a Exelsior. Mladý František začal závodit po válce v roce 1947 a uvedl se v motocyklové soutěži Českým severem, v níž ve třídě stopětasedmdsátek zvítězil. Pak přišla vojna a jeho kroky vedly přes posádku v Mladé do družstva Armádních závodníků, později ATK. To se psal rok 1952. Ještě později v roce 1956 už pod názvem Dukla Praha se vypracoval se Sašou Klimtem, Oldřichem Klaudingerem, Josefem Huňkem a Karlem Bucharem mezi nejlepší a stal se státním reprezentantem. Nejprve startoval na spolehlivém dvěstěpadesátce Walter, později na rychlých jawách 350 a 500. Je pravda, že to populární Franta nedotáhl na titul mistra republiky, jeho výčet podiových umístění je ale značný i proto mu byl udělen titul Mistr sportu a vzhledem k bohatým zkušenostem, pečlivosti a obětavosti mu bylo po skončení aktivní činnosti nabídnuto v roce 1967 místo trenéra motokrosu v mateřském oddíle Dukla Praha. Jeho vlastnosti se osvědčily i v nové funkci, pod jeho vedením se na světovou úroveň vypracovali jezdci formátu Jaroslav Falty, Jiřího Churavého, Antonína Baborovského nebo Zdeňka Velkého. Ale Helikar nezapomněl ani na své silniční kamarády, pomáhal v Ahře Václavu Rathouskému, v Karlových Varech Jaroslavu Ptákovi a početné řadě dalších.

Na jeho pečlivost se vzpomíná dodnes, dlouho po jeho smrti, která přišla velice brzy po jeho odchodu do důchodu.

Miroslav Fousek
(* 24.6.1923 - + 22.8.1993)
Je to zajímavé, jak se někdy životní osudy shodují. Maminka mladoboleslavského rodáka Mirka Fouska měla stejné přání, jako maminka Čeňka Kohlíčka. A to o sobě nevěděly nic. Pocházela z Kopidlna a za svobodna měla „motoristické“ jméno Vitvarová a chtěla za syna kantora. Malý Mirek Fousek chodil také na gymnásia a věnoval se hře na housle, ovšem ze studií nakonec nebylo nic a skončil jako vyučený automechanik v tamní Škodovce. Prošel řadou míst u pana Míška, pana Horáka, pana Melichara a právě u něho se po složení zkoušek dobral svého řidičského oprávnění. Jeho mladá léta byla opravdu dobrodružná, když s kamarády vylezl při návratu domů za jízdy na střechu vlaku, neobešlo se to s trvalým poznamenáním nad pravým okem a také tikem pravé ruky. To už bylo na obzoru přátelství s Josefem Cemperem a první Velká jihočeská soutěž, v níž dělal zkušenějšímu závodníkovi spolujezdce. Brzy po té přišel jeho první závod na okruhu v Liberci, kde dojel druhý. Když se v roce 1949 chystal tovární tým škodovky na brněnskou Cenu Brna, dostal s roadsterem Škoda 1100 Tudor příležitost a využil ji v podobě čtvrtého místě v cíli. A pak už se kariéra rozeběhla naplno. Fousek vítězil na bezpočtu domácích tratích, střídal okruhy se soutěžemi, absolvoval slavnou zimní Rallye Monte Carlo a jako tovární jezdec se zařadil mezi legendární společnost Bobků, Josefa Vidnera, Oldy Horsáka. Milana Žida či Oldy Brunclíka a dalších.
Zůstal po celý život snad až neskutečným patriotem značky Škoda, nedokázal bez ní žít. I po odchodu do důchodu dál sestavoval převodovky a trávil v dílně veškerý čas. Až zákeřná choroba jeho nezdolný elán prakticky rázem ukončila.

Čeněk Kohlíček
(* 15.2.1917 - + 2.12.1993)
Pocházel z Vysokého Újezda a byl třetím synem v rodině. V ní to chodilo tak, že nejstarší z chlapců byl po otci řezníkem, druhý se stal stavitelem a maminka si přála ze třetího mít kantora. Ani to, že osm let chodil „do houslí“ tomu nepomohlo. U Kohlíčků ve dvoře parkoval jistý autodopravce a malý Čeněk mu aktivně asistoval při každé opravě. A že jich bylo. Přes odpor rodičů se v Mirovicích vyučil u pana Jestřába automechanikem a v roce 1936 začal v ČZM Strakonice pracovat v opravně motocyklů.
S motocyklovým sportování začal až po válce, ve svých osmadvaceti letech.
O jeho talentu vypovídá 7 zlatých

z Heinzovy soutěže, ve Stříbře vyhrál na ČZ 250 hned tři kategorie a navíc cenu brannosti.
Ke své první Šestidenní nastoupil v roce 1947 ve Zlíně po boku Václava Paštiky a Emanuela Marhy a soutěž dokončil na zlatou a družstvo poprvé vyhrálo Stříbrnou vázu. Nakonec jel čtyři 6D a v roce 1952 se v rakouském Bad Aussee těšil spolu s Richardem Dusilem, Janem Novotným, Jiřím Kubešem a Jaroslavem Pudilem ze zisku Mezinárodní trofeje. Startoval také ve Skotské šestidenní a v Nizozemsku se zúčastnil 36 h jízdy non stop. Tehdy ze 196 startujících dokončili jen 4 na zlatou a Kohlíček byl mezi nimi.
Nakonec jeho nedlouhou, osmiletou, kariéru ukončila lidská závist a v roce 1953 přestal být továrním jezdce ČZ. Na jeho skvělé výsledky se ale nezapomnělo a dočkal s v roce 1971 jisté satisfakce, když mu byl udělen titul Zasloužilý mistr sportu. (JW)

† Wilhelm Löwinger

I když nebyl naším členem, byl ve svém životě úzce spjat s československým závoděním. Svým slovem a diplomacií se zasloužil o zařazení našich závodů na brněnském okruhu a vrchu Ecce homo do automobilového mistrovství Evropy a přivedl tak do Československa velice kvalitní zahraniční konkurenci. Wilhelm Löwinger byl dlouhá léta prezidentem Rakouského automobilového sportovního klubu, zasloužil se o výstavbu nového salzburského okruhu. Zemřel 18. ledna 2013 v požehnaném věku 97 let. (JW)

† Karel Vohradský

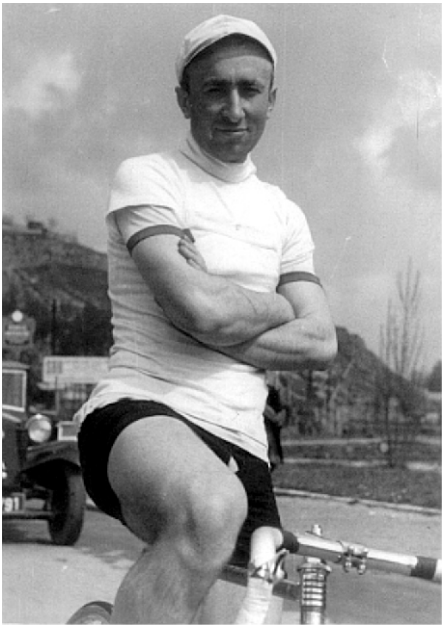
Z Plzně nám přišla na začátku dubna smutná zpráva, že naše řady opustil tamní motocyklový závodník Karel Vohradský (* 21.2.1931 - + 5.4.2013).
Vohradský se věnoval především terénním závodům v padesátých letech. Asi k největším jeho úspěchům patřilo třetí místo v těžkém plzeňském závodě Čertova díra, v němž dojel na ČZ 150 na třetím místě za O. Hameršmídem a B. Roučkou. Závod se na 8 km okruhu jel na 56 km a jednadvacetiletý Vohradský ho 24.8.1952 absolvoval za 1 : 21 : 00,9 h. Svoji aktivní dráhu ukončil začátkem šedesátých let. (JW)

Vzpomínka na smutný den v Nové Pace

Motocyklový konec Františka Haupta

Do začátku 2. světové války chybělo pár měsíců a bylo jasné, že závodění, podobně jako řada jiných činností, půjde stranou života. Bylo otázkou, na jak dlouho.

Řada motocyklových a automobilových závodů v Čechách si před pětasedmdesáti lety v roce 1938 zapsala do své historie svůj poslední ročník a pohříchu po skončení válečných útrap už nebyly obnoveny. K takovým patří i slavný Krakonošův okruhu pořádaný ve Staré Pace, Nové Pace a blízkém okolí. Nebudeme se tentokrát jeho slávou a historií zabývat, ale připomeneme si jedno jméno, které se žel zapsalo tragicky do análů Krakonošova okruhu. Ve startovní listině 5. ročníku závodu pořádaného uprostřed léta, 31. července 1938, bylo i jméno známého pražského sportovce Františka Haupta.



Postavení nejlepšího československého cyklisty meziválečného období se syn Emanuela a Antonie Hauptových ze Staré Boleslavi vypracoval svojí píli a talentem. Neměl to v dětství, které prožíval v Brandýse nad Labem, jednoduché. Pocházel ze čtyř dětí a když mu bylo sedm, utonul jeho bratr Jan, jeho dvě sestry Libuše a Zdeňka byly mladší.

Haup (nar. 13. července1910) chodil do školy v Brandýse nad Labem a tam se také začal jeho vztah ke kolům. Vyučil se mechanikem kol u pana Špinky ve Staré Boleslavi a začal po čase závodit. Později se stal členem KC Pardubice a potom i věhlasného klubu SK Slavia Praha, přičemž v barvách těchto klubů vybojoval úctyhodných 17 cyklistických titulů mistra Československa. Už jako dvacetiletý se zúčastnil 4. cyklistického mistrovství světa v belgickém Liege v roce 1930, o dva roky později startoval na šampionátu v Římě. O další dva roky později, v roce 1934, dosáhl v německém Lipsku největšího úspěchu v mistrovství světa, když v závodě s úctyhodnou délkou 225,6 km byl klasifikován na hodnotném sedmém místě. Tyto výsledky ho zařadily do výběru na olympijské hry v roce 1936 v Berlíně, těch se ale Haupt nakonec nezúčastnil. V tom roce totiž došlo k jeho neshodám s cyklistickou federací, byl ČsČJV diskvalifikován a cyklistického závodění zanechal a začal se věnovat motocyklům.

Skvělý cyklista František Haupt

Haupt před startem posledního závodu života

Vstoupil do služeb Zbrojovky Ing. Františka Janečka, kde začal pracovat jako mechanik v závodním oddělení. Byla to příležitost, jak si vyzkoušet motocyklové závodění a Haupt, když dostal motocykl, zkoušel závodit v juniorské kategorii. K jeho prvním úspěchům patřilo v roce 1937 druhé místo v závodě dvěstěpadesátek na Českobrodském okruhu.
V závodu juniorských třistapadesátek nastoupili na Krakonošově okruhu k závodu pouze tři jezdci. Pondělíček, Haupt a Josef Novák. Průběh měl nakonec navzdory krásnému letnímu počasí jakousi divnou příchuť, když cíl neviděl jediný z nich. Pondělíček vzdal hned v prvním kole, Haupt se nevyhnul 2 km za startem osudové chyby, když v zatáčce vyjel jeho stroj až na okraj vozovky, kde dostal na pískovém podkladě smyk, narazil stupačkou na hranu chodníku a Haupt byl vymrštěn, narazil hlavou na zeď domu a zlomil si vaz. Pouhých jedenadvacet dní po svých osmadvacátých narozeninách skonal, což bylo velkou ztrátou pro značku Jawa i celý motocyklový sport. Ve druhém kole závodu pak vzdal pro poruchu i Josef Novák.
Na znamení soustrasti se domácí Antonín Vitvar rozhodl nestartovat v závodě automobilů.
Památku jména Františka Haupta připomíná i po pětasedmdesáti letech v místech osudového momentu pomník postavený a věnovaný k pátému výročí tragédie novopackým CKČT. (JW)

Hauptův pomníček v Nové Pace

Čeští mistři

Dvacet sezón mistrovství ČR (3)

V roce 1993 došlo k rozdělení tehdejšího Československa a tak letošní motoristická sezóna určila již podvacáté nové mistry České republiky v motoristickém sportu v novodobé historii českého státu. Seznam českých mistrů tentokrát věnujeme ploché dráze.

(pokračování)

Plochá dráha

jednotlivci

1993	Bohumil Brhel
1994	Antonín Kasper jn.
1995	Zdeněk Tesař
1996	Tomáš Topinka
1997	Antonín Kasper jn.
1998	Bohumil Brhel
1999	Michal Makovský
2000	Bohumil Brhel
2001	Bohumil Brhel
2002	Antonín Kasper jn.
2003	Tomáš Topinka
2004	Bohumil Brhel
2005	Lukáš Dryml
2006	Adrian Rymel
2007	Martin Vaculík (SK)
2008	Lukáš Dryml
2009	Lukáš Dryml
2010	Matěj Kůs
2011	Aleš Dryml
2012	Václav Milík

dvojice

1993	Jiří Štancl jn./ Bořivoj Hádek
1994	Zdeněk Schneiderwind/ Lubomír Jedek/ Antonín Kasper jn.
1995	Antonín Kasper jn./ Zdeněk Schneiderwind/ Lubomír Jedek
1996 – 1998	nekonalo se
1999	Antonín Kasper jn./ Pavel Ondrašík
2000	Antonín Kasper jn./ Pavel Ondrašík/ Antonín Šváb jn.
2001	Tomáš Topinka/ Piotr Dym (PL)
2002	Bohumil Brhel/ Adrian Rymel
2003	Tomáš Topinka/ Krzysztof Stojanowski (PL)
2004	Adrian Rymel/ Krzysztof Stojanowski (PL)
2005	Patrik Linhart/ Pawel Staszek (PL)
2006	Bohumil Brhel/ Adrian Rymel
2007	Adrian Rymel/ Luboš Tomíček III
2008	Martin Málek Karol Zabik (SK)
2009	Martin Vaculík (SK)/ Grzegorz Walasek (PL)
2010	nekonáno
2011	Matěj Kůs/ Renat Gafurov (SU)
2012	Przemyslaw Pawlicki (PL)/ Mads Korneliusen (DK)

tříčlenná družstva

1996	PSK Olymp Praha
1997	PSK Olymp Praha
1998	CONTRA Praha
2007	GRS LIBEREC
2008	AK Markéta Praha

družstva

1993 PSK Olymp Praha
1994 AK Četrans Marco Polo Plzeň
1995 PSK Olymp Praha
1996 PSK Olymp Praha
1997 PSK Olymp Praha
1998 PSK Olymp Praha
1999 AMK Zlatá Přilba Pardubice
2000 PSK Olymp Praha
2001 AMK Zlatá přilba Pardubice
2002 AMK Zlatá přilba Pardubice
2003 PSK Olymp Praha
2004 AMK Zlatá přilba Pardubice
2005 AK Slaný
2006 AK Slaný
2007 PK Plzeň
2008 AMK Zlatá přilba Pardubice
2009 AMK Zlatá přilba Pardubice
2010 PDK Grepl Mšeno
2011 AMK Zlatá přilba Pardubice
2012 PDK Grepl Mšeno

junioři

1993 Jiří Štancl jn.
1994 Marian Jirout
1995 Pavel Ondrašík
1996 Pavel Ondrašík
1997 Richard Wolff
1998 Josef Franc
1999 Josef Franc
2000 Josef Franc
2001 Miroslav Fencl
2002 Tomáš Suchánek

junioři do 21 let

2003 Tomáš Suchánek
2004 Miroslav Fencl
2005 Martin Málek
2006 Filip Šitera
2007 Filip Šitera
2008 Matěj Kůs
2009 – 2010 nekonáno
2011 Michal Hádek
2012 Eduard Krčmář

junioři do 19 let

2003 Tomáš Suchánek
2004 Zdeněk Simota
2005 Hynek Štichauer
2006 Filip Šitera
2007 Filip Šitera
2008 Matěj Kůs
2009 Martin Vaculík (SK)
2010 Jan Holub

junioři 125 cm3

2009 Jaroslav Hladký
2010 Michal Šturla

junioři 125 cm3 – krátká

2009 Jiří Brummer
2010 Michal Šturla

družstva juniorů

2000 AK Markéta
2001 WTS Wroclaw
2001 AK Slaný
2002 AK Markéta I.
2003 AK MARKÉTA
2004 AK SLANÝ
2005 AK PLZEŇ
2006 PDK MŠENO
2007 PK PLZEŇ
2008 AK Markéta Praha
2009 PK Plzeň
2010 PK Plzeň
2011
2012 AMK Zlatá přilba Pardubice

dlouhá plochá dráha

1993 Aleš Dryml st.
1994 Aleš Dryml st.

1995 Aleš Dryml st.
1996 nekonáno
1997 Bohumil Brhel
1998 Bohumil Brhel
2003 Zdeněk Schneiderwind
2004 Pavel Ondrašík
2005 Zdeněk Schneiderwind
2006 Zdeněk Schneiderwind
2007 Zdeněk Schneiderwind
2008 Zdeněk Schneiderwind
2009 Andrew Appelton (GB)
2010 Jorg Tebbe (D)

ledová plochá dráha

1993 Jiří Petrásek
1994 – 1995 nekonáno
1996 Antonín Klatovský st.
1997 Tjitte Bootsma (NL)
2003 - 2004 nekonáno
2005 Antonín Klatovský jr.
2006 Antonín Klatovský jr.
2007 - 2008 nekonalo se
2009 Jan Klatovský
2010 – nekonáno
2011 Andrej Diviš
2012 Jan Klatovský

dvojice

2010 Andrej Diviš/
Pawel Strugala (PL)
2011 Andrej Diviš/
Peter Klauz
2012 Jan Pecina/
Lukáš Volejník

(JW)

Bohumil Brhel, několikanásobný mistr České republiky

Udělejte si hezké léto

Utajené klenoty

Motocyklová či automobilová expozice pražského Národního technického muzea už dlouho není u nás jediná ve svém oboru. S uspokojením se dá dnes říci, že různých malých muzeí či soukromých sbírek je u nás docela slušný počet.

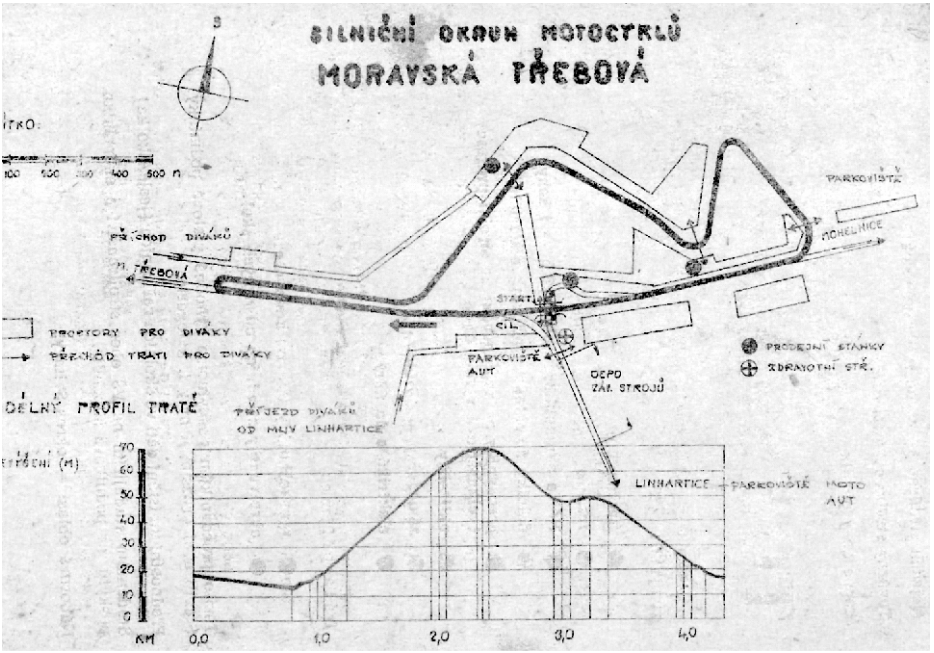
Malá obec Chlumčany, necelých 20 km jihozápadně od Plzně, přímo vybízí každé motocyklové srdce k návštěvě. Už vstup do nové, pro ten účel postavené budovy, je přes dlaždice na zemi s logy našich továren Jawa, ČZ, Praga a ESO velice netradiční. A pak při vstupu do další, hlavní místnosti muzea, se spíše srdce zastaví a vzápětí silně rozbuší. Před vámi stojí více než 120 kusová sbírka otce a syna Václava a Petra Bártových. Sbírka vedená přes dvacet let v duchu co nejvěrnějšího stavu motocyklů, tak, jak vycházely tehdy z továren. A tak všechny renovované stroje jsou ve skvělém stavu a kondici. Ostatně jako všechno, co je v Chlumčanech k vidění. První pragovky, předválečná kolekce cestovních jaw s pérákem, kývačkou i pětistovkou nebo strakonický ČZ rodokmen i s dvouválcovou pětistovkou „Vatikán“.

Ale zcela zvláštní absolutorium si zaslouží kolekce pro milovníky motokrosů. Není divu, vždyť oba Bártové v této disciplíně také aktivně závodili. Vedle krásných strojů ESO, které čekají už jenom na chybějící dvěstěpadesátku, nadchne ucelená expozice strakonických speciálů nejvyšší hodnoty. Vzduchem chlazené jednoválce i poslední crossy kapalinou chlazené. A tak ožívají jména slavných mistrů světa, Belgičana Joela Roberta, Rusa Viktora Arbekova i Němce Paula Friedrichse.

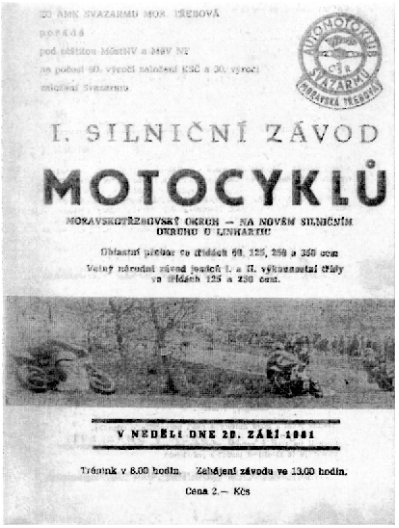
To vše je v Chlumčanech k vidění každou sobotu (10 – 16 h) nebo po telefonické dohodě i jindy (tel. 603 264 059, 603 871 716). Sbírka, která nemá u nás zřejmě obdoby jistě stojí za shlédnutí. (JW)

Nádherně repasovaná „číza“ trojnásobného motokrosového mistra světa pětistovek Němce Paula Friedrichse dává vzpomenout nejen na skvělé jezdecké umění tohoto závodníka, ale také na opravdu hvězdné časy strakonické továrny

Tratě pod koly našich jezdců



Moravskotřebovský okruh

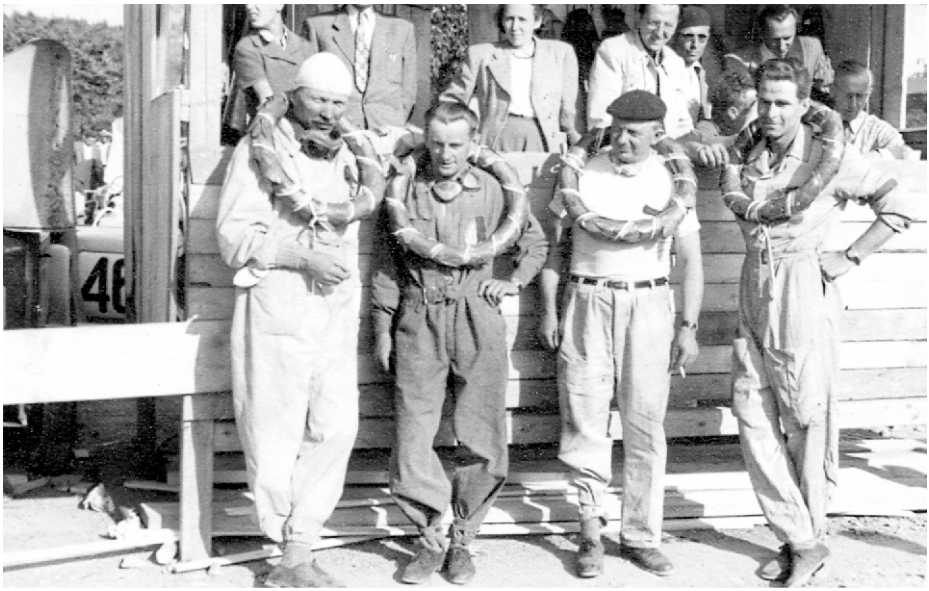


Čtyři roky usilovné práce členů Automotoklubu Moravská Třebová stálo za existencí nového přírodního závodního okruhu poblíž Linhartovic. 4.8 km dlouhá trať se sedmi zatáčkami vedla mimo město a slibovala velkou budoucnost, když na ní byl 20.9.1981 pořádán první závod. V Přeboru oblasti „B“ byli tehdy nejrychlejší Josef Jurman (50), Jaroslav Popp (125) a Josef Rychtařík (250). Už o rok později byl závod na velice zajímavé, technicky náročné a rychlé trati zařazen do mistrovství Československa. V roce 1992 tam vyhráli Miloš Sedlák (50) a Peter Baláž (125). Jely se i třídy Přeboru ČSR.

Hrdinou třetí ročníku se stal dvojnásobný vítěz tříd 250 a 350 cm^3 Slovák Pavol Dekánek. Tím ovšem žel krátká historie skončila, ač byl závod znovu zapsán do kalendáře. Nedostatek financí ukončil existenci závodu, který byl konán naposledy právě před 30. lety.

(JW)

Z alba dědy motoristy



Záběr z archivu Vladimíra Hubáčka představuje naši automobilovou špičku padesátých let po závodě Ecce Homo 1951. Zleva Alois Rieger, vítěz třídy přes 1500 (Hakar), Václav Bobek, vítěz třídy závodních aut (Škoda), Jaroslav Vlček, vítěz třídy 1500 (Magda) a Zdeněk Trejbal, vítěz třídy 750 (Minor)

Start 2. ročníku Nepomuckého trojúhelníku 7. srpna 1949. S číslem 44 ve druhé řadě stojí Vladimír Houška, v cíli druhý

BYTOVÝ TEXTIL Rimini

- Záclony
- Garnyže
- Šatové látky
- Koupelnové předložky
- Ložní zboží
- Osušky a ručníky
- Ubrusy a prostírání
- Přikrývky a polštáře
- Dekorační a potahové látky

Záclony a závěsy Vám ušijeme na míru

Rimini, s. r. o.
Tř. T. G. Masaryka 1078
293 01 Mladá Boleslav
tel: 326 325 104

Valerie a Miloslav
Vernerovi
www.rimini-mb.cz
mobil: 602 338 672