

Sport a motocykly Jawa



Převod do pdf Jan Vošalík

Slavní jezdci

Silnice

- Boček
- Čada
- Silvio Grasseti (Itálie)
- Gustav Havel
- Bill Ivy (Anglie)
- Ježek
- Novotný
- Slaviček
- František Šťastný
- Vejvoda
- Vitvar

Terén

- Bříza
- Císař
- Čemus
- Čěspiva
- Jaromír Čížek
- Fojtík
- Homola
- Chára
- Ing. M. Jedlička
- Kremel
- Mašita
- Mrázek
- Rabas
- Sirůček
- Schmider (NSR)
- Stodůlka
- P. Válek
- V. Válek
- Vytlačil

Plochá dráha

- **Biecha**
- **Brett (Anglie)**
- **Erban**
- **Ove Fundin (Švédsko)**
- **Hermann Gunzenhauser (Německo)**
- **Havelka**
- **Holub**
- **F. Juhan**
- **Kadyrov (SSSR)**
- **Antonín Kasper**
- **L. Killmayer (Rakousko)**
- **Oldřich Klaudinger**
- **Klokočka**
- **Kubiček**
- **Ledecký**
- **Machač**
- **Majstr**
- **B. Mareš**
- **P. Mareš**
- **Ivan Mauger (Nový Zéland)**
- **Moore (Nový Zéland)**
- **Ole Olsen (Dánsko)**
- **Igor Plechanov (SSSR)**
- **Průša**
- **Ing. Hugo Rosák**
- **Samorodov (SSSR)**
- **Szczakiel (Polsko)**
- **Milan Špinko sen.**
- **Milan Špinko jun.**
- **Šmíd**
- **Štancl**
- **Šváb**
- **Tomíček**
- **M. Verner**
- **J. Verner**
- **V. Verner**
- **Volf**
- **Wilson (Anglie)**

- **Wyglenda (Polsko)**

Gustav Havel

Narodil se v roce 1930 v Praze. Do motorek se zamiloval už jako malé dítě, když v roce 1938 uviděl Velkou plochou dráhu na strahovském stadiónu. Devět roků potom sestavovali s bratrem závodní stroj. Jenomže k tomu potřebovali hodně součástek, které nebyly k sehnání. Gustav se zrovna tou dobou učil posledním rokem leteckým mechanikem na ruzyňském letišti a tam bylo vrakoviště rozbitých válečných letadel a v nich se dalo ledacos použitelného najít. Jednou si tam vyhlédl válece k zatahování podvozku „osmaosmdesátky“ Junkers. Když se mu podařilo válece vyrazit, podvozek se zatáhl, trup letounu klesl a Gustava přirazil k zemi. Ke vši smůle tam šel sám a tak tam ležel dokud znovu nenabyl vědomí. Podařilo se mu dostat ven a doplazil na cestu, kde ho někdo našel. V nemocnici zjistili zlomení čtyř obratlů páteře. Úraz zanechal trvalé stopy a pro lékaře je neuvěřitelné, že Gustav chodí, že závodí na motocyklu a že přečkal těžké havárie.



Závodit začal v roce 1951. A sklízel jeden úspěch za druhým a tak byl už v polovině roku zařazen mezi seniory. Zásahu na tom měl i dokonale připravený stroj Walter. Na podzim roku 1952 se stal továrním jezdce Jawa. V roce 1954 se stal absolutním vítězem Velké ceny Československa a Velké ceny NDR na Sachsenringu. Absolutní vítězství na brněnském okruhu opakoval v roce 1963. Posledního dne roku 1967 se cestou do práce na motocyklu nešťastně smrtelně zranil. Byl to výtečný závodník a skromný člověk. A spolu se šťastným proslavili motocykly Jawa po celé Evropě. Na

jeho počest dostal závod v Hořicích nový název "300 zatáček Gustava Havla"

Zdroj: P. Novotný a F. Šťastný: Na plný plyn, 1967

František Šťastný

Narodil se 12. listopadu 1927 v Kochánkách nad Jizerou. Měl tři starší sourozence. Vlastní sestru Nanynku, nevlastní sestru Mařenku (ta byla nejstarší) a nevlastního bratra Jirku. Jeho maminka byla dvakrát vdaná.

V době, kdy se jako malé dítě proháněl na koloběžce se železnými kolečky, si jeho tatínek koupil první motorku v životě. Když jezdil na motorce za kšefty, brával s sebou i dvouapůlletého Františka. V té chvíli začala vznikat ve Františkovi láska k motorkám. Ve třech letech se poprvé svezl na tandemu a zaznamenal první pád. Naštěstí se mu nic nestalo.



Když chodil do první třídy, přestěhovali se do Benátek nad Jizerou. V té době mu tatínek koupil tříčtvrteční kolo. Pak přišla válka a problémy s jídlem. Za protektorátu se začal učit řemeslu v Pantofu v Radotíně. Nevydržel tam ani rok, protože neměl co jíst a domů každý den dojíždět nemohl, protože to bylo daleko. A tak přešel do mladoboleslavské škodovky, kde se doučil. Tam našel kamarády, kteří o víkendu závodili na kolech, a František zůstával o sobotách a nedělích na internátu sám. To se mu nelíbilo a tak přemluvil tatínka, aby mu koupil kolo. Kolo nebylo nic moc, ale už mohl začít trénovat a závodit spolu s kamarády. Tak se dostal ke své první velké sportovní lásce.



V roce 1943 se zúčastnil svého prvního cyklistického závodu v Katusicích u Mladé Boleslavi. 300 metrů za startem mu vypadla spojka a spadl řetěz. Náhradní spojku neměl a tak skončil jeho první závod neúspěchem. Ani v dalších závodech se mu moc nedařilo, ale nevzdal to a postupně se vypracoval a začal i vyhrávat. Taky kolo několikrát vyměnil, párkrát předělal. Snil o tom, že se stane slavným profesionálem, který jezdí Tour de France a Giro d'Italia. V roce 1947 si troufnul i na víceetapový závod pro cyklisty amatéry na trati Varšava-Praha a naopak. Byl to první ročník Závodu míru. Tam se proslavil v etapě, která končila ve Wroclawi, tím, že dojel do cíle na malém dámském kole. To

si půjčil od jedné holčičky, když měl v ulicích Wroclawi šestý defekt a už neměl rezervní galusku. I přesto skončil tuto etapu 22. ze sedmdesáti čtyř. Závod míru dokončil i s otřesem mozku.

S cyklistickými závody skončil v roce 1951, ale na kolo nezapomněl. Později se ke kolu vracel, vždy po úrazech na motorce. Sloužilo mu jako rehabilitační prostředek. A vždy ho znovu postavilo na nohy. Dnes, když uslyšíme jméno František Šťastný, každý si okamžitě představí závody, motorky a značku Jawa. František, ale z počátku motorky příliš nelákaly. Zajímali ho auta a hlavně letadla. Po válce chtěl jít do leteckého učiliště, ale to by znamenalo konec s cyklistikou a tu on miloval a nemohl opustit. A tak se raději vzdal učiliště. K motorkám ho dostal jeho kamarád Vorel, který na svém první motocyklovém závodě dojel čtvrtý. Když to uviděl František se srdcem závodníka, tak si řekl, že když Vorla poráží na kole, porazil by ho i na motorce. A tak začala jeho motocyklová kariéra.

Jezdily se dvě kategorie - junioři a senioři. Jeho prvním cílem bylo prozávodit se z kategorie juniorů do kategorie seniorů. Po několika sezónách se mu to podařilo. Teď už to chtělo jen stát se továrním jezdce, dostat se do ČZ nebo do Jawy. Jediná cesta, která k tomu vedla, bylo jezdit lépe než ostatní. Což skutečně jezdil. Nejdříve



dostal nabídku od strakonické továrny ČZM, ale po jednom neúspěchu ho odmítli. Tak to šel zkusit do Jawy a v roce 1953 tam začal pracovat a stal se jejím továrním jezdce. Být továrním jezdce nebylo jednoduché. Od jara do podzimu závodili za Jawu a od podzimu do jara testovali prototypy. Jezdili za každého počasí pokud teplota neklesla pod -15°C . Denně museli najet na motocyklech 250 km a na mopedech 110 km. Za Jawu závodil František devatenáct let. A po celou tu dobu jí získával slávu u nás i ve světě. Devatenáct let je dost dlouhá doba, protože závodní kariéra jezdců a kolikrát i životy jsou mnohdy příliš krátké. A jak už to v naší zemi bývá zvykem, nikdo si toho nevážil. Byl nejlevnějším světovým jezdce a když v Jawě usoudili, že už pro ně není dost dobrým jezdce a že už ho tím pádem nepotřebují ani mu nepoděkovali.



Tak jako s kolem ani s motorkou to neměl jednoduché. Bylo po válce a peněz bylo málo a tak si nemohl dovolit koupit nový a nejlepší stroj. A tak než se stal továrním jezdce, co se dalo, si na motorce vylepšil a opravil sám. Častokrát by i odkázaný na to, zda mu někdo motocykl půjčí. V roce 1947 se František přihlásil na svůj první motocyklový závod do Boru u České Lípy. Vysloužilý vojenský motocykl, třístapadesátka DKW, měl do závodního stroje hodně daleko, to ale Františkovi nevadilo. Netrápilo ho ani to, že nemá řidičský průkaz. Prostě si ho půjčil od bratra a jel. Ve třetím kole nezvládl

zatáčku a než skončil na nádraží, projel ještě zavřenými vraty. První závod skončil tedy neúspěchem. Úplně první vítězství na motocyklu zaznamenal v roce 1948 na závodech na ploché dráze v Rumburku. Jel na staříčkém Nortonu 500 cm^3 ve třídě nad 350 cm^3 . A měl hned dvojnásobný úspěch. Vyhrál svojí třídu a zároveň absolutní pořadí.

V roce 1955 se seznámil s úspěšnou krasobruslačkou a právě začínající rychlobruslačkou, mnohonásobnou mistryní na dlouhých nožích, Jarmilou Königovou. 7. dubna 1956 měli svatbu a konec jejich svobody jim odmávli šachovnicovým praporekem. Jarmila našla ve svém muži i důsledného trenéra. Ale poznala také to, co patří ke každé ženě motocyklových závodníků, strach a nejistotu, zda se jí muž vrátí v pořádku. Nejednou ji tuhla krev v žilách, když viděla svého manžela havarovat. Kolikrát jela v sanitce a držela v náručí těžce zraněného Františka a nevěděla, zda přežije. Ženy závodníků toho musí vydržet hodně a není jim co závidět.



Více než titulu mistra světa si František cenil vítězství v závodě Tourist Trophy, který se jezdí na ostrově Man v Irském moři. Je to nejslavnější, nejtěžší, nejkrutější a nejkrvavější motocyklový závod na světě. Stovka závodníků tam přišla o život. František Šťastný strašně toužil jet tento závod a tato touha se mu několikrát splnila. Sice tento závod nikdy nevyhrál, ale místní fanoušci si ho oblíbili a Jawa tam díky němu získala dobré jméno. A že tyto závody nejezdil špatně, o tom svědčí osm stříbrných a jedna bronzová replika, které si tam získal. Stříbrnou repliku dostal vítěz a všichni jezdci, kteří se vejdou do času prvního plus jedna osmina. Kromě toho v místním hotelu Douglas Bay, visí ve dvoraně velká fotografie, na které je František, Mike Hailwood a Garry Hocking.



Zúčastnil se stovek závodů. Z některých závodů se vracel s věncem, z jiných pro změnu se sádrou. Mnohokrát přišel pád a s tím souvisejí [zranění](#). To ho ale od jeho lásky k ježdění neodradilo. Vždy se vrátil zpět do sedla závodního motocyklu. Viděl umírat kamarády i soupeře i on sám měl několik vážných nehod. Normální člověk by ještě ležel v nemocnici, ale František, který šel sotva po svých a při každém pohybu trpěl bolestí, už se

proháněl na motorce. A třebaže nevyhrál, byl rád, že tam byl a že všichni viděli, že ještě žije a může jim to příště zase nandat.

Když přestal být továrním jezdcem Jawy, začal jezdit soukromě. V podstatě to byl začátek konce jeho závodní kariéry. Posledních pár závodů jel i na yamaze. Soukromé ježdění bylo ale finančně náročné a tak se v roce 1971 rozhodl, že svoji závodní dráhu ukončí a v Jičíně pojede svůj poslední závod. František byl tělem i duší závodník a konec závodění nesl velmi těžce. Neuspokojila ho ani práce v motoristické redakci Československé televize. Pro Františka nastalo těžké období, staré rány se začaly ozývat a bolet, ale mnohem více ho trápily vzpomínky. Pořád se nemohl smířit s tím, že už nemůže na trať a tak začal hledat útěchu i v nějaké té skleničce. Elán do života mu vrátily závody veteránů, které v té době vznikaly. Už to sice nebylo jako za mlada, při startu mu museli pomáhat, ale František byl šťastný a zase se snažil dokázat, že i jako invalidní důchodce, dokáže všechny porazit. A tak po desetileté přestávce usedá opět na jawu a jede svůj první veteránský závod ve své oblíbené Tourist Trophy.

Je pětinasobným mistrem Československa, dvojnásobným mistrem ČSR. Získal druhé místo na mistrovství světa, na svém kontě má i spoustu prvních míst. Je slavným a uznávaným jezdcem. Vždycky jel naplno a dal do toho všechno, i když už věděl, že nebude první. Ale pokaždé svým způsobem vyhrál. Přežil závod a všechny nehody a život je přece nejcennější výhra. Pokud máte zájem, je k dispozici seznam s jeho sportovními úspěchy s uvedením, kde a kdy závodil a jaké místo získal. Tento seznam mapuje období jeho závodnické kariéry v kategorii seniorů. On sám přiznává, že domácí tituly ho moc nezajímaly a tak není divu, že na seznamu jsou závody pouze s mezinárodní účastí.



František Šťastný toho zažil hodně a má co vyprávět, ať jsou to historky veselé, nebo i ty smutné. Já jsem při tvorbě těchto stránek vycházela z knížky Dalibora Janka „Šťastný František“ z roku 1988. Je tam spousta zajímavých a převážně veselých historek z jeho rušného života. Snažila jsem se vybrat především to podstatné a tak pokud se chcete pobavit a dovědět i to ostatní, neváhejte a přečtěte si tuto knihu. Dočtete se tam třeba o tom, jak ho v Indonésii v Djakartě uvítal místní Jawa klub a osmdesát jaw ho doprovázelo do hotelu. Pro srovnání, když jede po Djakartě hlava státu, tak má dva harleye před sebou a dva za sebou. Proč mu v Indii tloukli kokosem do motorky, jak se dostal do Japonska, ačkoliv nebyl očkovaný, že kromě ježdění na motorce a na kole, umí tancovat i rokenrol atd.

Po dlouhodobé nemoci František Šťastný 8. 4. 2000 umírá.

Zdroj: D. Janek: Šťastný František, 1988

P. Novotný a F. Šťastný: Na plný plyn, 1967

Sportovní úrazy Františka Šťastného

1944 - cyklistické závody na ploché dráze v Mladé Boleslavi - pád v zatáčce a náraz do mantinelu, zlomenina nosu a bezvědomí 10 minut.

1945 - cyklistické závody na okruhu v Turnově - pád v rychlé zatáčce při jízdě z prudkého kopce, výron v levém kloubu ramenním.

1946 - cyklistické závody na Benátském okruhu - pád v zatáčce v dešti při nájezdu na most v Dražicích n. J., naštípnutá kost levého kloubu loketního.

1948 - první ročník závodu Varšava-Praha - pád v cílové pásce při dojezdu 4. etapy do Liberce, bezvědomí 18 minut.

1948 - motocyklové závody v Jičíně - pád na mokré dlažbě ve třídě 500 cm³ při rychlosti asi 110 km/h, náraz do výlohy cukrárny, úraz krční páteře, luxace levého kloubu kolenního, bezvědomí 20 minut.

1950 - motocyklové závody na Libereckém okruhu - pád na olejové skvrně při rychlosti asi 130 km/h, luxace pravého kloubu ramenního a pravého kotníku.

1954 - motocyklové závody o Velkou cenu NDR - střetnutí s velkým psem ve třídě 500 cm³ při rychlosti 205 km/h, luxace levého kloubu kolenního, kotníku a šlachy v levém kotníku.

1957 - motocyklové závody do vrchu ve Vídni - pád na mokré dlažbě ve třídě 500 cm³ ve 140 km/h, náraz do tří patníků, zhmožděnina levé ledviny, zlomenina tří žeber na pravé straně, luxace pravého kloubu kyčelního a kotníku, bezvědomí 45 minut.

1959 - motocyklové závody na Královéhradeckém okruhu - pád na olejové skvrně při rychlosti 170 km/h, otevřená zlomenina levého kloubu loketního, zlomenina ukazováčku pravé ruky, luxace obou kloubů kolenních, bezvědomí 30 minut.

1962 - motocyklové závody - Velká cena Rakouska - pád na olejové skvrně při rychlosti 150 km/h, luxace kloubu levé klíční kosti a levého kolena.

1963 - motocyklové závody o Cenu ČSR v Jičíně - zadřený motor ve třídě 500 cm³ při rychlosti 170 km/h, při pádu tříštivá zlomenina holenní kosti levé nohy (8x), zlomenina 4 žeber na pravé straně s vpáčením, luxace levého kloubu kolenního, zhmožděnina pravé ledviny, bezvědomí 40 minut.

1964 - motocyklové závody - Velká cena NSR - pád na olejové skvrně ve třídě 350 cm³ při rychlosti 180 km/h, po nárazu do bariéry tříštivá zlomenina holenní kosti levé nohy (6x), luxace pravého kloubu ramenního.

1966 - motocyklové závody o Velkou cenu Anglie - zadřený motor, pád ve 230 km/h, luxace obou kloubů kolenních, pravého kotníku, bezvědomí 180 minut.

1970 - motocyklové závody na Hořickém okruhu - pád na olejové skvrně při rychlosti 140 km/h, zlomenina I. bederního obratle, zhmoždění levé ledviny, bezvědomí 30 minut.

1971- ledová plochá dráha Svratka - pád, luxace levého kloubu ramenního.

Sportovní výsledky Františka Šťastného

-
- Tourist Trophy
 - Mistrovství (Mistrovství Československa, Mistrovství ČSR a Mistrovství světa)
 - ČR a SR (Velká cena Československa (Brno), Cena Slovenska, Cena Prachovských skal)
 - Rakousko (Velká cena Rakouska)
 - Německo (Velká cena NDR, Velká cena NSR)
 - Itálie (Velká cena národů, Imola, Milano, Modena)
 - Řecko (Athény)
 - Holandsko (Velká cena Holandska, Zandvoort, Tubergen)
 - Belgie (Velká cena Belgie)
 - Francie (Velká cena Francie)
 - Švédsko (Velká cena Švédska)
 - Finsko (Velká cena Finska, Helsinky)
 - SSSR (Velká cena SSSR)
 - Indonésie (Velká cena Indonésie)
 - Indie (Majsúr, Púna)
 - Velká cena Jadranu
 - Velká cena Ulsteru
 - "24 hodin Bol d'Or"
-

Tourist Trophy

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1957	250 cm ³	12.	Jawa
1961	350 cm ³	5.	Jawa
1962	350 cm ³	3.	Jawa
1963	350 cm ³	3.	Jawa
1965	250 cm ³	5.	ČZ
	250 cm ³	4.	ČZ
1966	350 cm ³	9.	Jawa
	500 cm ³	5.	Jawa
1969	250 cm ³	8.	Jawa

Mistrovství světa

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1960	350 cm ³	4.	Jawa
1961	350 cm ³	2.	Jawa
1962	350 cm ³	4.	Jawa
	500 cm ³	9.	Jawa
1963	350 cm ³	4.	Jawa
1965	350 cm ³	5.	Jawa
1966	250 cm ³	7.	Jawa
	350 cm ³	4.	Jawa
	500 cm ³	4.	Jawa

Mistrovství Československa

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1956	500 cm ³	1.	Jawa
1958	350 cm ³	1.	Jawa
1959	350 cm ³	1.	Jawa
1960	250 cm ³	1.	Jawa
1965	350 cm ³	1.	Jawa

Mistrovství ČSR

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1970	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa

Velká cena Československa (Brno)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1952	500 cm ³	7.	Norton
1954	250 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	3.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
1956	350 cm ³	1.	Jawa
1957	250 cm ³	5.	Jawa
1958	250 cm ³	5.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
1959	350 cm ³	1.	Jawa
1960	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	7.	Jawa
1961	250 cm ³	3.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	2.	Jawa
1962	250 cm ³	4.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa
1965	250 cm ³	6.	ČZ
	350 cm ³	8.	Jawa
	500 cm ³	6.	Jawa
1966	250 cm ³	6.	ČZ
	350 cm ³	4.	Jawa
1968	350 cm ³	3.	Jawa

Cena Slovenska

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1960	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	2.	Jawa
1962	250 cm ³	2.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
1964	350 cm ³	1.	Jawa
1966	350 cm ³	1.	Jawa

Cena Prachovských skal

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1956	500 cm ³	1.	Jawa
1957	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
1958	350 cm ³	1.	Jawa
1966	350 cm ³	2.	Jawa
1967	500 cm ³	1.	Jawa
1971	250 cm ³	7.	Jawa

Velká cena Rakouska

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1960	250 cm ³	2.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
1962	250 cm ³	2.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
1965	250 cm ³	2.	ČZ
1966	250 cm ³	3.	ČZ
	350 cm ³	5.	Jawa

Velká cena NDR

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1958	350 cm ³	2.	Jawa
1960	250 cm ³	4.	Jawa
1961	350 cm ³	2.	Jawa
1962	500 cm ³	4.	Jawa
1965	250 cm ³	4.	ČZ
	350 cm ³	4.	Jawa
1966	250 cm ³	5.	ČZ
	350 cm ³	2.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa

Velká cena NSR

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1959	350 cm ³	7.	Jawa
1961	350 cm ³	1.	Jawa
1966	250 cm ³	5.	ČZ
	350 cm ³	7.	Jawa
1969	350 cm ³	3.	Jawa

Velká cena národů - Itálie

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1960	250 cm ³	8.	Jawa
	350 cm ³	2.	Jawa
1961	250 cm ³	5.	MZ
1962	350 cm ³	4.	Jawa
1965	250 cm ³	5.	ČZ
	350 cm ³	4.	Jawa
	500 cm ³	3.	Jawa
1966	250 cm ³	8.	ČZ
	350 cm ³	5.	Jawa
1968	350 cm ³	6.	Jawa
1970	350 cm ³	8.	Yamaha

Imola (Itálie)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1964	250 cm ³	8.	Jawa
1965	350 cm ³	5.	Jawa
1966	350 cm ³	4.	Jawa

Milano (Itálie)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1965	500 cm ³	6.	Jawa
1966	250 cm ³	6.	ČZ

Modena (Itálie)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1964	500 cm ³	8.	Jawa
1966	250 cm ³	6.	ČZ

Athény (Řecko)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1969	250 cm ³	1.	Jawa

Velká cena Holandska

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1957	250 cm ³	5.	Jawa
1958	250 cm ³	9.	Jawa
1961	350 cm ³	3.	Jawa
1962	350 cm ³	4.	Jawa
1963	350 cm ³	5.	Jawa
	500 cm ³	3.	Jawa

Zandvoort (Holandsko)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1955	500 cm ³	1.	Jawa

Tubergen (Holandsko)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1955	500 cm ³	1.	Jawa

Velká cena Belgie

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1958	350 cm ³	12.	Jawa

Velká cena Francie

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1960	350 cm ³	2.	Jawa

Velká cena Švédska

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1961	250 cm ³	5.	MZ
	350 cm ³	1.	Jawa

Velká cena Finska

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1954	500 cm ³	5.	Jawa
1962	500 cm ³	3.	Jawa
1966	250 cm ³	3.	ČZ
	350 cm ³	6.	Jawa

Helsinky (Finsko)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1955	500 cm ³	6.	Jawa
1962	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	2.	Jawa

Velká cena SSSR

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1959	350 cm ³	1.	Jawa
1962	250 cm ³	2.	Jawa

Velká cena Indonésie

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1961	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa
	volné	1.	Jawa

Majsúr (Indie)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1961	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa

Púna (Indie)

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1961	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa

Velká cena Jadrano

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1956	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa
1957	500 cm ³	3.	Jawa
1958	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa
1962	250 cm ³	1.	Jawa
	350 cm ³	1.	Jawa
	500 cm ³	1.	Jawa
1969	350 cm ³	3.	Jawa

Velká cena Ulsteru

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1961	350 cm ³	3.	Jawa
1962	350 cm ³	2.	Jawa
1965	350 cm ³	1.	Jawa
1966	500 cm ³	3.	Jawa
1968	350 cm ³	4.	Jawa

"24 hodin Bol d'Or"

<i>Rok</i>	<i>Třída</i>	<i>Umístění</i>	<i>Značka</i>
1956	350 cm ³	3.	Jawa (s. G. Havlem)

Ove Fundin

Čas od času jste mohli potkat v Československu velký kamióň TIR se žlutomodrým nápisem OVE FUNDIN TRANAS SWEDEN. To je v dnešní době živobytí nejslavnějšího jezdce, jakého plochá dráha dosud poznala. Samozřejmě, že za volantem kamióňu neseděl. Jednak jich měl víc a jednak byl majitelem dálkové dopravy. Seděl v Transasu a spolu se svou ženou Monou Forsberg vychovával svých šest dětí. Dnes už to není pravda. Jak jsem se dozvěděl od švédských fotoreportérů na světovém finále v Katowicích, Fundin opět začal jezdit na ploché dráze. Jezdí dokonce také švédskou plochodrážní ligu.

Ove Fundin nebyl jen obyčejným závodníkem. Stal se legendou, pojmem, autoritou i ideálem. Kdyby někdo někdy založil muzeum ploché dráhy a zapomněl tam dát sochu Fundína, nebylo by to nikdy muzeum ploché dráhy. V době jeho největší slávy založili mladí Angličané Fan club O. Fundina. 17000 chlapců a dívek nosilo legitimace tohoto klubu, pravidelně platilo příspěvky, aby mohlo mít Jeho fotografie, Jeho knížky, Jeho autogramy... To bylo v Anglii. Příznivce v rodné zemi se nepodařilo spočítat.



Narodil se v Transasu 23. května 1933. Závodit začal za Filbyterna Club, později odešel do Anglie a stal se profesionálním jezdce hájícím barvy Norwich. Když mu bylo 21 let, probojoval se poprvé mezi šestnáct nejlepších jezdců na světě. Bylo to v roce 1954 a od těch dob až do roku 1969 (s výjimkou roku 1966) mohlo být síto kvalifikace jakékoliv, vždy se do finále MS jednotlivců dostal. Patřil tam s takovou samozřejmostí, jako tam patří třeba startér, lékař, mechanici, steward FIM... Když v roce 1966 pro potíže s národní federací ve finále MS nestartoval, měli diváci pocit, "že to bez Oveho není ono". Objevil se ve světovém finále poprvé v době, která je známá jako generální ofenziva mladých jezdců. Vítězi Ronnie Moorovi bylo 21 let, druhý Brian Crutcher a třetí Olle Nygren měli o rok méně, šestému Briggsovi bylo devatenáct, předposlednímu Cravenovi dvacet a poslednímu Fundinovi 21 let.

O rok později skončili "zelenáči" z loňského finále na prvních osmi místech. Ove obsadil šesté místo se ziskem deseti bodů. V ten den porazil Jack Younga, dvojnásobného mistra světa a pozdějšího Maugerova učitele.

V roce 1956 vyhrává evropské finále a v doprovodu dalších tří Švédů postupuje do světového finále. Prohrál v něm sice i s Ronnie Moorem i s Petrem Cravenem, ale nakonec se mu ziskem 13 bodů podařilo vyhrát první titul mistra světa. Novináři spočítali, že jezdil v ten večer ve Wembley dohromady sedm a půl minuty a dostal za to 575 liber a 10 šilinků. S tímto kapitálem odešel za svou dívkou a požádal ji o ruku.

Čtyřka Švédů v čele s Fundinem bojuje o nejvyšší titul i v roce 1957. Je období, ve kterém Velká Británie bere (i když s nelibostí) na vědomí, že na světové ploché dráhy nastoupila nová velmoc. Švédové začínají jezdit stylem, který odpozorovali od svých učitelů v Anglii, Austrálii a na Novém Zélandě a maličko jej vylepšili. Objevují se říditka motocyklů á la Fundin, starty á la Fundin, Švédové začali spolurozhodovat o tom, co ano a co ne na ploché dráze. Jenie život na ploché dráze je přece jen poněkud složitější. Stačí maličkost, vteřinové zakolísání a všechny naděje a plány jsou ty tam. Fundin sice získal o bod více než v předcházejícím roce, ale musel se spokojit s druhým místem. Na to první si stoupl Barry Briggs.



V roce 1958 vyhrává Fundin mistrovství Evropy, do světového finále jde v stejně silném doprovodu jako před rokem, ale z Wembley si odváží "jen" stříbrnou medaili. 13 získaných bodů na víc nestačilo. Briggs totiž získal 15 a další titul mistra světa.

Celá Fundinova kariéra je prostoupeno nelibostným bojem s novozélandskou nadvládou na ploché dráze. Jestliie Fundin nezískal více světových titulů, pak v tom má prsty především Barry Briggs. A největší překážkou v

Briggsově snaze vyrovnat Fundinovu sbírku titulů byl samozřejmě Fundin. Tato nelítostná válka měla zajímavý průběh. Briggs jezdil do Švédska porážet Fundina a ten mu to jezdil oplácet do Wembley.

S titulem mistra Evropy přijíždí Ove do Wembley i v roce 1959. Naráží na novozélandskou bariéru a ačkoliv se mu podaří odsunout svého velkého konkurenta Briggse na třetí místo, sám se musí spokojit jen s druhým, protože podle zásady "kde se dva perou - třetí vyhrává", titul mistra světa získal Roonie Moore.

V roce 1960 došlo ke dvěma významným událostem na ploché dráze. Kromě finále MS jednotlivců se začalo jezdit i MS družstev a do obou soutěží postupují i reprezentanti Polska, země, která se zanedlouho stane další plochodrážní velmocí. Do Wembley přijíždějí Poláci v čele s Marianem Kaiserem, vítězem tohoto evropského finále jednotlivců. Do boje o titul mistra světa vážněji nezasáhnou. Ten se odehrává přece jen o stupínek výše, přesněji mezi mistrem světa Fundinem, dvojnásobným mistrem světa Moorem a mistrem světa Cravenem. Všichni získali po čtrnácti bodech a o konečném pořadí musela rozhodnout XXI. jízda Fundin v ní získal druhý titul mistra světa, Moore stříbrnou a Craven bronzovou medaili. Fundin spolu se Sormanderem, Knutssonem a Nygrenem vyhráli i MS družstev v Goteborgu před Anglií, ČSSR a Polskem.

Silné pozici Švédska, na které má Fundin největší zásluhu, musela ustoupit i anglická tradice. V roce 1961 se poprvé nekoná finále MS jednotlivců ve Wembley, ale ve švédském Malmo. Na tamější stadión s kapacitou 31000 diváků přišlo jen 25000 lidí, ale stalo se svědky dosud nepřekonaného rekordu. Vítěz evropského finále Ove Fundin ztratil sice jeden bod v boji s Nordinem, ale dalších 14 mu přineslo třetí titul mistra světa. Světlovlasý Švéd z Tranasu, tehdy již otec dvou chlapců Michaela a Erica, se ve svých sedmadvaceti letech stal prvním mužem v historii ploché dráhy, který "udělal hat-trick"! A aby radost švédských fanoušků byla úplná, o tituly vicemistrů světa se podělili Knutsson s Nordinem. Reprezentanti z jedné země na prvních třech místech. Dodnes se v žádné zemi, kde se plochá dráha jezdí, nenašla trojice jezdců schopných tento výkon zopakovat. Oba se zaslouží o první významné úspěchy JAWY v tomto roce. Startoval na závodech v Austrálii a vyhrál bez konkurence celý seriál mezinárodních závodů s velkou zahraniční konkurencí. Stadión ve Wembley v tom roce osiřel. Finále MS družstev pořádala poprvé v historii socialistická země - Polsko. Než se ovšem všichni závodníci dostali na stadión wroclawské Sparty (zvláštní letadlo s profesionály ze Švédska a V. Británie přiletělo se značným zpožděním) a závod vyvrcholil, zavládla nad městem taková tma, že na dráhu nebylo vidět. Ale Poláci nadšení tím, že mohou pořádat finále MS, vyřešili nedostatek umělého osvětlení po svém. Rozestavili po obvodu dráhy osobní auta, rozsvítili dálkové reflektory a mohlo se startovat. Nadšení pak neznalo mezí, když jejich závodníci porazili Fundinův tým a získali titul mistrů světa. Rozhodl o tom jediný bod!

29. 7. 1962 přicestoval Fundin v doprovodu Sormandera, Knutssona, Sjostena a Nordina do Slaného na finále MS družstev. Společně zde vysoko porazili Velkou Británii, Polsko i ČSSR a odvezli si od nás tituly mistrů. Ove navíc ještě z Divišova plochodrážní motocykly, které používá při turné po Evropě. Těsně před finále MS jednotlivců Ove havaroval. Na "Velkou noc do Wembley" přišel o berlích a s nohou v sádře. Finále patřilo ke slabším, většina jízd se rozhodla hned po startu. Švédové se snažili pro svého velkého krajana udělat, co se dalo, ale on sám více jak na třetí místo nestačil. Otázkou je, zda podlehnout se zlomenou nohou Cravenovi a Briggsovi, se má považovat za úspěch nebo neúspěch.

Úspěšnější byl Fundin ve Wembley v roce 1963. Měl sice opět zlomenou kost v noze a navíc pohmožděné rameno, ale ve finále zvedl 70000 diváků ze sedadel V jedné jízdě projel cílem v momentě, když stopky časoměřičů ukazovaly čas 1:08,8! Jeho tradičně velký konkurent Peter Craven v ten večer dvakrát upadl. (O několik dnů později se při závodech v Coventry zabil.) Samorodov dokázal, že československé ESO je více než rovnocenné Japům (skončil na čtvrtém místě). Šestice švédů přiváděla anglické diváky k zoufalství. Nejlepší z nich, Ove Fundin, získal před jejich zraky svůj čtvrtý titul mistra světa. O jeho výkonu napsal švédský tisk na adresu anglických fandů: "Angličané, nebud'te smutní. Máte v první šestce jen Barryho Briggse, ale zato jste viděli fantastického Fundina!"

Jen pár dnů předtím okouznil Fundin diváky ve vídeňském Prátru, kde v tradičním doprovodu švédské elity rozhodl, že nejlepším plochodrážním mužstvem světa v roce 1963 je Švédsko.

O rok později si dala šestnáctka finalistů MS dostaveníčko ve švédském Goteborgu, ale diváci se zopakování úspěchu z roku 1961 nedočkali. Stejně jako Fundin jezdil do jámy Ivové ve Wembley porážet Velkou Británii, stala se odvěta specialitou Briggsa. Získal před zraky švédských diváků svůj třetí titul mistra světa. Dílo zkázy dokončil Plechanov, který v dodatkové jízdě odsunul Fundina až na třetí místo. Oba se setkali také na 1. očníku ZP ČSSR. Zatímco ve finále MS jednotlivců byl mezi nimi rozdíl šířky pneumatiky ve prospěch Plechanova, v Pardubicích vyhrál Igor rozdílem pěti míst. Fundina zlobil stroj a ve finále ZP nedojel. A tak jedinou útěchou mu byl v roce 1964 titul z MS družstev, o který se přičinil v Abensbergu.

Komplikace s Plechanovem měl Fundin i 18. 9. 1965. V ten večer se utkali mezi sebou ve světovém finále jednotlivců a jejich vzájemné měření sil skončilo přesně jako před rokem. Igor bez úcty ke čtyřem titulům odsunul Oveho až na třetí místo. Podobnou neúctou projeví i Poláci, kteří v Kemptenu (NSR) nechali Švédům ve finále MS družstev jen druhé místo. Na 17. ročníku ZP ČSSR zbylo na Oveho až dvanácté místo. Chvilíčku trucoval motocykl a chvilíčku Fundin. Do velkého finále se neprobojoval a do malého odmítl nastoupit. Byl to rok, ve kterém do Transu dostal gratulace jen za titul mistra Evropy.

V roce 1966 měl problémy s vlastní federací a na světovém finále v Goteborgu nestartoval. O to snadnější pozici měl Briggs, který Švédy opět porazil doma, získal čtvrtý titul pro sebe a první pro ESO. Fundin ztratil prvenství v počtu získaných titulů. Oba čtyřhvězdičkoví generálové ploché dráhy v čele reprezentačních družstev svých zemí prohráli však ve finále MS družstev ve Wroclawi i s Polskem i se Sovětským svazem. O tomto finále napsal anglický odborný tisk krutá slova na adresu klasiků ploché dráhy a plně uznal umění jezdců třetí a čtvrté plochodrážní velmoci.

V kuloárech se začínají trousit řeči o Fundinově odchodu ze scény. Různí odborníci již odepisují třiatřicetiletého Švéda, který má kromě mnoha úspěchů také početnou rodinu a občasně neshody s krajany. Závodní sezóna v roce 1967 nezačíná pro Oveho nejlépe. V evropském finále skončil až na devátém místě, ale naštěstí postupuje prvních deset jezdců. Ve finále MS družstev v Malmö již nevedl švédskému týmu, ale šesti body přece jen přispěl k zisku pátého titulu mistrů světa pro Tre kronor.

Týden před finále ve Wembley přijíždí do Pardubic. Na rozmoklé dráze za neustálého deště nedovolí nikomu, aby zkoušel na něm jakékoliv triky. Hlídá si obě strany, rovinky projíždí jako vítr a v zatáčkách vytváří bariéru, kterou nelze obejít žádným způsobem. Šestikolové finále absolvuje časem 1:55,00 (dodnes nepřekonaný rekord), a pak má už jen jedinou starost. Najít ve svém autě místo pro vytouženou Zlatou přilbu a poslední model plochodrážní Jawy.

Odjíždí do Anglie, aby dokázal, že umí překonat nejen své soupeře, ale i sám sebe. V posledním momentě před startem zaskakuje všechny kombinací, kterou si pro večer 15. 9. 1967 zvolil. Do rámu Jawy namontoval motor Japu. Bil se jako lev, ale Bengt Jansson jej donutil k tomu, že poslední rozhodnutí padlo až v dodatkové XXI. jízdě.

Před zraky ztichlého stadiónu si Ove vybírá záměrně horší místo na startu, a když startovací páska vyletí nahoru, Jansson se dívá svému krajanovi už jen na záda. Fundin vyinkasoval za každou minutu jízdy dvě stě liber, kromě toho zlaté kolo mistra světa, medaili FIM, a najednou nikdo nevěděl, kdo je autorem řeči o konci jeho kariéry. Poprvé v historii ploché dráhy od roku 1929 se našel závodník, který dokázal získat titul mistra světa pětkrát! Bylo mu tehdy 34 let. Zajímavé ovšem je, že ani jednou nedosáhl plného počtu 15 bodů ve světovém finále (1956 - 13 bodů, 1960 - 14 bodů, 1961 - 14 bodů, 1963 - 14 bodů, 1967 - 14 bodů).

V roce 1968 byl ve Wembley Fundin sice nejlepším jezdcem švédského družstva, ale titul mistrů světa připadl Velké Británii. O pár týdnů později se do Goteborgu stěhovali finalisté MS jednotlivců. Ani jeden z nich už nestartoval na Japu. Na dráze se ve dvaceti jízdách vystřídalo šestnáct Jaw z Divišova, nejrychlejší patřila Magerovi. Fundin skončil až na devátém místě. Musel ustoupit umění dvou jezdců z Nového Zélandu, dvou z Polska, jednoho reprezentanta SSSR a tří svých krajanů. Světová konkurence byla příliš silná. V Pardubicích to dal najevo Ovemu Enecrona, který dostihl cíl o pár metrů dříve, a to při určování majitele ZP znamená hodně.

Seveřané se dostali do krize v roce 1969. V polském Rybniku zvítězili ve finále MS družstev domácí jezdci a švédský tým skončil k všeobecnému překvapení až na posledním místě. Legendární Fundin dokázal získat jen dva body. S jedním členem polské reprezentace, Janczarem, se pak ve finále MS jednotlivců ve Wembley musel podělit o šesté a sedmé místo.

Na adresu nejslavnějšího muže ploché dráhy začaly padat poznámky o tom, zda zná umění odejít...

Ještě jednou ukázal "starý tygr z Transu" své drápy. Na finále MS družstev v r.1970 ve Wembley šokoval soupeře i diváky svým výkonem. Ztratil jediný bod a doslova své partnery vybičoval k titulu mistrů světa na horké anglické půdě.

V roce 1971 jeho jméno už nenahánělo strach žádnému jezdcovi na světě. Pan "perpetuum mobile", jak mu říkali v Anglii, skončil svou oslnivou kariérou.

Nepodařilo se zjistit, kolik odjel za své kariéry závodů a kolik jich vyhrál. Ale z přesného přehledu účasti na mistrovství světa vychází jednoznačně, že: - zatímco pro kteréhokoliv jezdce je účast mezi poslední šestnáctkou světa to nejvyšší vyznamenání a mnohým se povede "vstoupit mezi bohy" jen jednou za celý život, Fundin tam figuroval patnáct let

- v letech 1956-1967 neklesl ani jednou pod třetí místo!
- pětkrát vyhrál evropské finále na krátké trati
- pětkrát získal titul mistra světa na krátké trati
- šestkrát se stal vicemistrem světa (tři stříbrné a tři bronzové medaile FIM)
- šestkrát získal zlatou medaili za svůj podíl na zisku titulu mistra světa pro švédské družstvo.

Závodil více než dvacet let a kdoví, zda by mu na všechny ceny, věnce, medaile, motocykly a bůhvíco ještě za trofeje, za ta léta vyhrané, stačil jeden z těch obrovských kamiónů, které nám při projíždění Československa připomínají jeho jméno.

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975

Hermann Gunzenhauser

V době své největší slávy jezdil jako tovární jezdec JAWY. Pro tuto značku získal mnoho významných úspěchů, mimo jiné i dvojnásobné vítězství Zlaté přilby ČSR.

Startoval již v 6. ročníku ZP (1934), dokonce ve dvou rozjíždkách. Ve třídě do 600 ccm skončil na Japu na čtvrtém místě, stejně jako ve třídě do 350 ccm. Ve finále pak obsadil druhé místo. Dostal nabídku od ing. Janečka, aby startoval jako tovární jezdec JAWY. Tím, že nabídku přijal, získala JAWA do svých řad mistra Evropy.

S Jawou se objevil na startu 7. ročníku ZP (1935), který vyhrál. O rok později byl zapsán ve dvou třídách : do 350 ccm a 500 ccm. Svě velké mistrovství potvrdil druhým vítězstvím.



Nemá ani jednu trofej z těch, které tak slavně vybojoval v Pardubicích. Těsně před druhou světovou válkou zapůjčil Zlatou přilbu s číslem 7 i tu druhou, zdobenou navíc brilianty, na výstavu úspěchů firmy JAWA v Praze. Návštěvníci výstavy je obdivovali jen velmi krátce. Vzápětí vstoupila do Československa wehrmacht a Gunzenhauserovi krajané považovali obě přilby za příliš cenné. Jednoduše je zabavili a jejich skutečný majitel je již nikdy nespatriil. Podobně jako v případě van Dijka i zde bylo pátrání zcela bezvýsledné.



Slavný německý závodník, obchodní zástupce s hracími automaty v Norimberku, byl v Pardubicích také po druhé světové válce. Sice mimo hlavní pozornost návštěvníků Zlaté přilby, ale jako vítaný host v depu, kde vystupoval v roli mechanika a také odborného poradce svého krajana Josefa Seidla, vítěze ZP z roku 1962.

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975

Antonín Kasper

Narodil se v roce 1932 v Horních Mokropsích u Prahy, vyučil se automechanikem, k motocyklům se dostal po skončení vojenské základní služby. Začínal jako soutěžák na ČZ 150, od podzimu roku 1956 začal trénovat na ploché dráze, v roce 1959 poprvé reprezentoval Československo v zahraničí.

V roce 1961 se oženil, v roce 1962 se mu narodil syn. V letech 1961-63 startoval na travnaté dráze Zlaté přilby ČSSR, zvítězil v jubilejním 15. ročníku. V roce 1967 byl členem čs. plochodrážního družstva určeného pro zájezd do Anglie, kde později v letech 1968-69 závodil za Coventry a v roce 1970 za West Ham. Po návratu z Anglie skončil se závodnickou činností v roce 1971. Mistr sportu od 2. 3.1968, trenér plochodrážního družstva RH Praha.



Antonín Kasper je velmi svérázná postava v plochodrážním světě. Z dřívějšího závodnického působení mu dodnes zůstala rychlost, a tak je více než pravděpodobné, že jej nenajdete tam, kde jej právě hledáte, protože zatím odběhl někam úplně jinam. Nevyniká právě tak jako většina plochodrážních jezdců velkou postavou, ale lehce způsobí, že je ho všude plno. Vládne úžasnou vitalitou, takže snadno vzbudí u nezainteresovaných lidí dojem, že Kasperů je vlastně několik a všichni se zabývají plochou dráhou.

Také podstatná část informací potřebných k dokreslení jeho osobnosti se nakonec dala získat jedině pozdě v noci, prostřednictvím sáhodlouhého meziměstského telefonického rozhovoru. Kasperovi je vlastní i specifický způsob vyjadřování. Proto jsou některé pasáže rozhovoru ponechány v autentickém znění.

Závodnické touhy zachvátily Kaspera po návratu z vojenské základní služby. Pověsil řemeslo na hřebík, do autodílen se již nevrátil a začal pracovat jako řidič na vojenské správě. Tam se mu totiž rýsovala možnost dostat se do družstva soutěžních jezdců.

Kasper neměl o tomto druhu motoristického sportu ani ponětí, ale to mu vůbec nevadilo, aby se nepřihlásil na svůj první závod v Praze-Vršovicích:

"Já jsem chtěl hrozně závodit a vůbec nic jsem nevěděl, co to jsou předčasné příjezdy, časovky, tolerance, průjezdky, to mi prostě bylo cizí, myslel jsem si, že se jen závodí, že na to zkrátka sednu, někdo mávne praporem, já odstartuji a pojedu tak dlouho až někdo zase mávne praporem a bude konec, tak přiletím na start, to se startovalo ve dvojicích, byl jsem celý rozčilený, nervózní, jen závodit a závodit, ten vedle mne, už nevím kdo to byl, stojí klidně, čeká, povídá si s lidmi, já oči na šňopkách, vidím praporek, tak na to dupnu, ještě hodím hlavou vedle, vidím, že ten to tam klidně našlapuje, říkám si sláva, to určitě vyhraju, v první zatáčce jsem málem sletěl na šotolině, pak najednou šipky vedly za roh, tam stál stolek a plnily se nějaké branné prvky, to já nevěděl, přihnul jsem se tam, nestačil zabrzdit a žahnul jsem do toho stolečku, oni říkají co blbneš, já na to, že závodím, prostě neměl jsem ponětí o co vlastně jde..."

To bylo Kasperovi 21 let. Nakonec dojel na stříbrnou, což byl velký úspěch, ale zakrátko jej soutěže přestaly bavit pro svůj pravidelný rytmus jízdy, připomínající řešení matematické úlohy.

"... tak jsem začal uvažovat o terénu nebo silnici, ale spočítal jsem si, že vidy bude přede mnou továrna, ať už JAWA nebo ČZ, a že já jako nejlepší soukromník budu tak na devátém - desátém místě, no ovšem to je bez slávy, bez věnce a to se mi nelíbilo, tak si říkám ani silnice ani terén, pak mi to vyřešila náhoda, protože se jela Středočeská soutěž, ta měla start na Čafce, motorčky se odevzdávaly na noc do depa jako na šestidenní, tak tam tu svou strčím a najednou vidím, že na škváru stadiónu jedou pražští plošináři, Lucák, Rosák a další, kteří tam trénovali, dodal jsem si odvahy a rovnou na ně, zda by mi to nepůjčili, mně se to náramně líbilo, silný motor, pětistovka, dělalo to hrozný rámus, jezdilo na zadním kole, jak jsem na to usedl, už mně z toho nemohli dostat,

jezdil jsem kolem stadiónu, mávali na mne, abych zastavil, já jsem jezdil pořád, to jsem nevěděl. že když je tam málo metylu, tak se může propálit píst, zastavil jsem až metyl došel, čekal jsem, že budou nadávat, a někdo mi najednou říká, že na tom sedím docela dobře, kdybych měl čas příští středu, já jsem honem přemýšlel, kolik tak může být plošinářů v republice a řekl jsem, že jo..."

To bylo na podzim roku 1956, pak přišlo soustředění asi čtyřiceti zájemců o plochou dráhu, kde Kasper uspěl spolu s Novákem, který pak působil i v Rudé hvězdě, než se oženil a přestal závodit. Na rozdíl od Nováka, Kaspera nedokázalo od plošiny nic odradit.

"... obětoval jsem tomu všechno, dokonce i zaměstnání mi" bylo na obtíž a nebýt rodičů, kteří mne živili, tak nevím, protože můj plat, to byla slabota, když jsem pořád v práci nebyl, a pak mi najednou maminka ušetřila první zklamání, když jsem přijel z Větrní u Českých Budějovic s pohárem za nejrychlejší čas, věnec kolem krku, naši už spali, tak jsem mámu vzbudil, ať mne pochválí, ona se na mne dívá a říká, ať to někam položím a nerozbijí, abych to mohl v pořádku odevzdat, myslela si, že to někomu vezu, vůbec nevěřila, že to je z mého prvního úspěchu na ploché dráze..."

Ten broušený pohár zaujímá pochopitelně dodnes v bytě u Kasperů čestné místo. Stojí vedle pozdějších a také cennějších trofejí, ale tím, ie byl první, patří mezi nejmilejší vzpomínky. Pak již přichází normální život závodníka, závod za závodem. Kasper je nikdy nepočítal, ale v průměru je odhaduje na čtyřicet ročně.

V roce 1959 se dostal na první zahraniční zájezd do Vídně na přátelské utkání a vidina cestování po cizích zemích prostřednictvím sportu v něm vzbudila ještě větší chuť dostat se mezi špičku.

V letech 1960-61 byl Kasper členem čs. reprezentace ve světovém finále družstev a počínal si tam dobře. Když se obnovil v Pardubicích závod o Zlatou přilbu, objevil se pod vedením někdejšího vítěze Jana Lucáka již týden předtím na závodišti a tvrdě trénoval.

"... když jsem tam přijel poprvé, tak jsem si myslel, že se to jezdí na tom pískovém kruhu, kde trénují koně, protože mne vůbec nenapadlo, že dráha je to travnaté letiště kolem, ještě jsem si říkal, že to v tom hlubokém písku ani nebude chtít jezdit, ale pak mi to vysvětlili a to jsem byl z toho teprve vyděšený, protože když jsem vyjel poprvé, tak motocykl nejel ani metr rovně, ten skákal do vzduchu jako kuň, já zatím plápolal ve větru, po dvou kolech jsem si necítil ledviny a to za dva dny Lucák říká, že zkusíme sedm kol, jak se jede finále, nechtěl jsem věřit vlastním uším, ještě si říkám, to snad není myslitelné, taky že jo, po pátém kole jsem už nemohl, ale zezadu mne hnál před sebou Tomíček, nedalo se nic dělat, po sedmém kole přijedu do depa a v domnění, že jsem jel "strašnou palbu", tak hned k Lucákovi a čekám nějakou pochvalu, on měl takové zvláštní výrazy, podíval se na hodinky a říká, že jsem suchar a hokynář, který, když nepojede rychleji, tak skončí na 45. místě..."

Nakonec Kasper přišel na způsob, jak si počínat na travnaté dráze, a v roce 1961 tam dokonce překonal Lucákův rekord na jedno měřené kolo rychlostí 139,5 km/hod. V tomto těžkém závodě skončil na pátém místě. O rok později startoval na 14. ročníku, ale ve finále se neprosadil. Vynahradil si to zcela v jubilejním 15. ročníku, kdy se mu po odstoupení Seidla podařilo překonat favorita Tatumu.

Kdo má rád zajímavosti, tak si může povšimnout, že první a poslední ročník před druhou světovou válkou vyhráli Čechoslováci, právě tak jako první a poslední ročník před velkou přestávkou. Klaudinger vyhrál první ročník po ní a Kasper se postaral o to, aby poslední ročník na trávě byl kořistí domácího jezdce.

Když se ZP ČSSR přestěhovala do Svítkova, nemohl tam Kasper přirozeně chybět. Třikrát si dokonce vybojoval i místo na stupních vítězů (1964. místo, 1965 3. místo, 19668. místo, 19673. místo). V roce 1965 nenalezl konkurenta na dráze v Žarnovici a vyhrál tam Zlatou přilbu Slovenského národního povstání.

Rok 1967 je významným mezníkem v Kasperově životě. Je jmenován do plochodrážního družstva, které odjíždělo obhajovat čest našich barev přímo do jámy Iové - do Anglie. Kasper se tam líbil a nejen obecenstvu.

"... už v Londýně na Hackney se mi podařilo všechny přesvědčit, že přezdívku "král krcáleků" mám právem, nevím sice komu za ni vděčím, ale mně se dařilo na malých úzkých drahách a tak mi to někdo "přiřídil", a právě na Hackney byl takový krcálek, tehdy byl Šváb mistrem republiky a říká mi, jak to prý dělám, že on je pořád na zemi, prostě se tam nemohl vejít do té první zatáčky a já tam vyhrál všechny jízdy kromě jedné, kdy mne porazil Jansson, co byl druhý ve světovém finále v tom roce, v novinách to mělo slušný ohlas, objevili se šéfové od profesionálních týmů s nabídkami, já v duchu říkal ano, nahlas nic, ale než jsem se vrátil do Prahy, už tam byl dopis se žádostí, abych jezdil v Anglii jako profesionál..."

Generálové československého sportu, kteří doposud exportovali do zahraničí většinou fotbalové a lehkootletické trenéry, stáli najednou před problémem, co s Kasperem, aktivním jezdcem doslova na vrcholu sil. Rozhodování bylo delší a těžší než Kasper čekal, a tak se nedostal na zahájení sezóny do Anglie, kde se 15. dubna pravidelně otevírají stadióny a atraktivní podívaná třikrát v týdnu naláká lidi na stadióny v celé Anglii. Kasper v napjatém očekávání docela pozapomněl, že v daleké cizině se mu budou hodit i jiné než jezdecké znalosti, a tak se stalo, že kdyi konečně dostal povolení, jel do Anglie a neuměl anglicky. Jenže nemyslel na to a pak se nestačil divit.

"... najednou jsem měl doma vzkaz z Anglie, že tam mám přijet a zúčastnit se závodů v Poole, tam byl klub, za který jsem měl jezdit, a tak jsem si vzal s sebou kombinézu, nasedl do letadla, cestou přemýšlím o všem možném a pořád mi nešlo do hlavy, že tentýž večer mám závodit, doma bych poletoval od rána v depu, teď už byla hromada hodin, to jsem ovšem netušil, že v Anglii jsou závody o půl osmé večer a jezdec má jedinou povinnost, být na místě o třicet minut dříve, není divu, že jsem byl celý nervózní a korunu tomu nasadil Allan Cowland, který mne čekal na letišti a německy mi představil nějakého chlapíka s tím, že sám má dnes závody v Oxfordu, ale že tenhle je z Poole a zaveze mne na závody, tak si k němu sednu do auto, on na mne spustil anglicky, já nerozuměl ani slovo, tak to zkusím německy, tomu zase nerozuměl on, náramně jsme si popovídali, on řekl hm, já taky hm, načež mi pokaždé podal cigaretu..."

Jestliže lidé v Československu mají v oblibě plochou dráhu, tak Angličané ji přímo milují a vše, co se na ní odehrává, je stanoveno dlouholetou tradicí, má svůj řád, systém a nezasvěcenému to připadá jako obřad.

"... já jsem se měl představit obecnstvu až v druhé části večera, a tak jsem se díval na závody, mezitím ke mně chodili nějakí lidé a potřásali mi rukama, říkali helou, tak já taky helou, pak mi dali motorku, šel jsem se převlíknout, stroj odtlačili na start a mne jeden z pořadatelů vedl středem stadiónu přes trávník k hlasateli, který byl dole u dráhy, uvítal mne, podal ruku, něco říkal do mikrofonu, já nevěděl co, tak jsem občas zamával rukou na tribuny a čekal, co bude, no - hlasatel domluvil, mně ukázali, že mám nasednout, roztlačili mne, já kousek popojel, na druhé straně jsem si zkusil start, pak jsem to zavřel, ještě jednou vystartoval a zajel do depa, jenže to byla chyba, protože oni čekali, že za to popadnu, pojedou čtyři kola naplno, oni mi změří čas, řeknou dobrý nebo špatný, jenže to mi nikdo ne- řekl a i kdyby chtěl, tak jsem mu stejně nerozuměl, v depu jsem kýval hlavou, že je to fajn, oni zase hlavami kroutili a hnali mne na start znovu, tam už čekali tři jezdci, takže mi došlo, že bude rozjížděka, odstartovali to, já vyjel jako druhý, v cíli jsem byl taky druhý, to už byli spokojenější, ale hnali mne na start znovu, to už jsem měl vztek, tak jsem za to popadl a těm třem vedle mne to "naměřil", teď už je snad toho cirkusu konec, myslím si, ale v depu mne čekala rána, když se mi pokoušeli vysvětlit, že na mne čekali dlouho, místo obsadili nějakým Dánem a práci pro mne nemají, ale že to je oukej, protože je tady menažer z Coventry a tam prý mají o mne zájem, tak jsem se ocitl místo v Poole v Coventry..."

Kasper se vrátil do Prahy, sbalil si věci a začal jezdit v profesionální lize. Na žádost pořadatelů přijíždí v říjnu 1968 do Pardubic, aby startoval v jubilejním 20. ročníku ZP ČSSR. Lidé kolem ploché dráhy byli přirozeně zvědaví, především na to, co se v Anglii naučil. Kasper si přivezl nový motocykl a začal jej zajíždět.

"... vyjel jsem asi tři nádrže, opatrně, poctivě, všechno jsem kontroloval, měl jsem klid, byl takový hezký den, všechno jako kdyby o nic nešlo a pak že to zkusím naplno, jenže nevím proč, postavil jsem se těsně vedle mantinelu, nalevo jsem měl Švába a Bartha z NSR, posunkem jsme se domluvili, odstartovali, já už v nájezdu šel přes Švába, dostal jsem se vnějškem na Bartha a ve výjezdu chci před něj, když najednou vidím, že z toho padá, tak ho chci podjet, říkám si, že určitě poletí k mantinelu, ale on se na tom nějak srovnal, kousek ještě jel a najednou ležel, to už mi nezbylo než sebou praštit na zem, abych mu nic neudělal, Šváb nás oba podjel, nám se

nestalo nic, já ještě v duchu nadávám tomu Barthovi, že si kvůli němu ničím motorku a nevím dodnes jak se to mohlo stát, zezadu přiletěl Volf a napálil to rovnou do mne..."

Odřeniny, škrábance, tržné rány a celý hřbet ruky pryč. Kasper leží v nemocnici a počítá v duchu, po kolikáté už to je.

Patnáctkrát otřes mozku, zlámané klíční kosti, žebra, nohy, plastika na obličeji. I to jsou ceny, které lze získat na ploché dráze. To, co se stalo v roce 1968 ve Svítkově, zažil ještě jednou na Exeteru v Anglii. A pokaždé přemýšlel, jak je to možné, že když začínal na ploché dráze, po dva roky neupadl ani v tréninku a teď v sobě nemá kousek kosti celé. V té době sezóna v Anglii končila, takže těch pár týdnů, které si musel odležet v nemocnici, svému klubu nechyběl.

Po třech letech působení v Anglii usoudil, že všude je dobře, ale doma nejlépe. Neděle, kdy Angličané nic nedělají a věnují se pouze svým rodinám, byly najednou velmi dlouhé, cesta domů autem daleká, letenka stála hromadu peněz, navíc v Praze začal syn chodit do školy... Tak se Kasper jednoho dne s Anglií rozloučil, vrátil se domů, odjel ještě několik závodů a pak se rozhodl, že ten věnec, který vyhrál v Liberci, je definitivně poslední.

Aby na jeho jméno sportovní svět nezapomněl, začal učit plochodrážnímu umění svého syna, a protože mu pedagogické umění docela šlo, začal pracovat jako trenér v pražské Rudé hvězdě, která je dnes tak dobrá, že závistivci ji označují za nejdražší závodní stáj u nás. Kasper jako finalista mistrovství světa na ledové ploché dráze zná taje i této disciplíny, a tak není divu, že na úspěších jezdců Rudé hvězdy má svůj velký podíl.

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975

Oldřich Klaudinger

Zajímavé je, že bývalý voják, reprezentant Dukly Praha, je pověřivý. Zneklidňuje jej kočka běžící napříč cestou, to dokáže dokonce zastavit, a už vůbec nemá rád číslo 13. Snad právě proto vyhrál třináctou Zlatou přilbu Československa (1961).

Než se tak stalo, musel podstoupit strastiplnou cestu každého nováčka, který se odhodlal závodit na dvou kolech poháněných motorem o síle několika desítek koní. Na rozdíl od mnoha jiných chlapců měl takovou maminku, která jej jako desetiletého kluka vzbudila v pět hodin ráno, aby se mohl projet ulicí na motorce; patřila otcovu šéfovi a náhodou stála u nich na dvoře. Tak se Olda v opuštěné uličce poprvé projel "jako dospělý" muž na velkém skutečném motocyklu - staříčké DKW.

Těžko říci, zda již tenkrát chtěl být závodníkem, ale nějaký háček zde musel být, jinak by se asi nešel učit po vojně právě automechanikem. Již tehdy ráno se mu podařila jedna věc - nespádl z motocyklu. To mu zůstalo i do pozdějších let, padal málo a pokud musel, tak jen s menšími následky. Je zajímavé, že ač byl motocyklovým závodníkem, nikdy za celou kariéru neměl zlomenou ruku ani nohu.



Na své motocyklové začátky vzpomíná nesmírně rád. Později sice zcestoval řadu evropských zemí, úspěšně reprezentoval naši vlast, ale nejraději vzpomíná na závody, kdy za vše musel platit sám, kdy z tisícovky startovného z vlastní kapsy se mu vrátilo v případě úspěchu dvě stě korun zpět.

Na svém prvním skutečném závodě se objevil v roce 1947. (Bylo to ve Znojmě, kde se 4. 7. 1929 narodil.) Startoval tenkrát ve vypůjčených věcech, od rukavic, přes oděv až po přilbu. Ta patřila kdysi Josefu Lukešovi, závodníku, který položil svůj život nikoli na závodní dráze, ale na povstalecké barikádě v roce 1945. Osmnáctiletý Oldřich závodil tehdy s pocitem, který nedovede dodnes přesně popsat. A také nechce, protože tehdy nezávodil jen za sebe, ale i za Pepíka Lukeše, po kterém zbyla jen ta přilba.

Do roku 1963, kdy odložil motocyklové brýle a rukavice s přilbou, absolvoval 215 národních a mezinárodních závodů. Na rozdíl od většiny jiných jezdců má o tom dodnes poměrně velmi přesnou evidenci. Dlouhá léta si zapisoval do obyčejného školního sešitu názvy sportovních podniků, typ stroje, umístění, případně i důvod, proč ten který závod nedojel. Nebylo to z ješitnosti, ale z touhy pamatovat si a poučit se. Dnes po létech lze z toho rekonstruovat křivku výkonnosti, sledovat příčiny neúspěchů i obtížnost jednotlivých druhů sportu.

Jméno Oldřicha Klaudingera bylo totiž možné číst v letech 1947 až 1963 na startovních listinách silničních rychlostních závodů, motocyklových šoutěží, automobilových závodů, šestidenních, motokrosů i branných závodů.

Začínal v letech, kdy všichni jezdili všechno a nedostatek podniků nebo jejich malý počet vchoval u nás řadu univerzálních jezdců. Ovšem štěstěna mu to vše vrátila najednou plnou náručí v podobě vítězství na 13. ročníku ZP ČSSR.

Závod se uskutečnil po dlouhé desetileté přestávce, v době, kdy staří závodníci odložili své stroje do kůlen a garáží a mladí jezdci neměli pojem o záludnostech travnaté dráhy Velké pardubické. A tak když pražská Dukla dostala pozvání na 13. ročník Zlaté přilby ČSSR (1961), vyslali její funkcionáři své jezdce nejdříve na zkušenou, na takové zjištění, oč vlastně jde. Čtrnáct dnů před závodem se objevili jezdci z Dukly na dráze v Pardubicích a začali si zkoušet trať. Po týdnu řekli, že budou startovat. Zbýval jim týden na pořádnou přípravu.

"První dojem ze závodního v Pardubicích jsem zrovna nejlepší neměl. Dráha byla na můj vkus příliš rychlá a navíc jsem měl strach z plochodrážních speciálů, které dovedou z přední pozice pořádně opískovat. Ovšem na druhé straně celá věc měla jeden háček. Vědomí, že budu startovat v závodě, který se jel poprvé, když jsem byl

na světě dva měsíce, který přeťval sám sebe a nemá ve světě obdoby. Prostě v závodě s velkým Z. Víte, stejné pocity mají třeba naši silničáři tady v Brně na trati Velké ceny. Jenomže nastoupit na start motocyklového závodu není totéž jako nastoupit do výtahu. Vždy, když o něco šlo, pociťoval jsem strach, nervozitu, trému, nebo jak kdo tomu říká. Pociťuje to snad bez rozdílu každý, ale ne každý to chlapsky přizná.

To, co jsem se naučil v mnoha rozličných závodech, se najednou vyplatilo v Pardubicích. Zlatá přilba pohltila vše. Rovinky vyžadovaly rychlost silničáře, zatáčky plochodrážní styl, nerovnosti terénu reakce motokrosaře. Mimochodem to byl jediný závod v mém životě, kde se člověk z ničeho nic dokázal kopnout vlastní nohou do vlastních zad a ani nevěděl jak.

A na ten tolikrát diskutovaný handicap ve vlastním finále se výborně hodil přehled soutěžního jezdce. V tomto závodě musel člověk kalkulovat, což dokonale ovládal František Mošna, náš vedoucí v Dukle.



Startoval jsem za Československo na deseti motocyklových olympiádách, jak se občas říká mezinárodním šestidenním závodům. Získal jsem tam čtyři zlaté, dvě stříbrné a jednu bronzovou medaili. Kromě Francie, Belgie a Holandska jsem závodil po celé Evropě, zajížděl jsem první terénní ESO, spolu s Čížkem a Hamršmídem jsme vyjeli v zimě na motorkách na vrchol Sněžky," (pověst praví, že je tam spíše vytlačili), "zkrátka za říditky jsem zažil ledacos, ale nic nesneslo porovnání se Zlatou přilbou.

Vážím si plošinářů, kteří dnes o ni bojují, ale rvou se o něco jiného než já a moji předchůdci. Dnes již nedosáhnou na rovinkách rychlosti 180 kilometrů za hodinu, nebude se pod každým mašina v zatáčkách kroutit, nebudou zápolit s různými stroji, jezdci a nerovnostmi terénu.

V roce 1961 mi vše, jak se říká, sedlo. Byl to snad nejúspěšnější rok mé kariéry a závod o ZP ČSSR tím nejhezčím vyvrcholením. A přesto to byl závod, ve kterém jsem ztratil přehled o počtu ujetých kol, během kterých jsem se rval sám se sebou, proklínal se za ten šílený nápad postavit se na startovní čáru." (Kdo sledoval na vlastní oči finále 13. ZP ČSSR, jistě si pamatuje, jak se Klaudinger doslova dobelhal s kouřícím strojem do cíle).

"Že se mi propálil píst, že je se mnou zle, to jsem pořádně zjistil až v cíli. Ovšem - to mi museli pořadatelé nejprve říci, že jsem skutečně cílem projel. Já jsem měl totiž dojem, že mám jet ještě jedno kolo. Pár metrů za cílem se stroj zastavil a dál nejel. Kdyby byla cílová páska o pět metrů dále, nikdy v životě bych Zlatou přilbu nevyhrál. Nejdříve jsem nechtěl pořadatelům věřit. Pak mne zachvátil takový zvláštní pocit... Ten propálený píst jsem měl dlouho odložený."

"Nikdy jsem se nepovažoval za československou špičku. Vždy jsem si vážil Čížka, Součka, Kincla a měl jsem radost, když se mi podařilo nějakým způsobem se před ně dostat. Bylo to zpravidla jen tehdy, když udělali nějakou chybu, a věřte, dělali jich ve své kariéře velmi málo. Čížek mi byl vzorem a konkurentem byl pro mne každý, kdo startoval ve stejném závodě jako já. Myslím si, a hlavně dnes s odstupem let, že jsem nikdy nejlepším nebyl. Podařilo se mi pouze využít chyb těch lepších soupeřů.

Občas se lidé ptají, co mi to vše dalo. Někdo závodí proto, že to považuje za trochu snadnější živobytí, možnost zařídit si byt, koupit auto a já nevím co ještě... To vše skutečně přijde, pokud jste ovšem rychlejší než ti ostatní, ale především to provází nádherný pocit vítězství nad lepšími a rychlejšími.

Obětoval jsem závodění osmnáct let svého života. Doslova obětoval, protože to byla léta bez dovolené, jen s krátkým volnem mezi dvěma závody. Roky začínaly únorovou zimní soutěží a končily podzimním závodem do vrchu. Stačilo menší zranění, člověk vypadl z tempa a už měl co dohánět.

Pravidelně každý pátek se nakládalo, v sobotu a v neděli byly závody, v pondělí nezbytné čištění strojů, v týdnu tělocvična, plovárna, posilovací tréninky, nařízená fyzická příprava. Ano, nařízená a musela se dodržovat, vždyť jsem byl voják. Teprve nyní mohu vychutnat slast několika volných dnů, kterým se říká dovolená."

Po vítězství na Zlaté přilbě šla jeho výkonnost prudce dolů. Jednoho dne dojel do depa naposled. Od roku 1965 neseděl ani jednou na motocyklu. Po odchodu z Dukly jej vyměnil za volant autobusu a stal se řidičem u Československé akademie věd v Praze. Svým cestujícím nedává nikterak najevo, že kdysi byl závodníkem. Jezdí klidně, rychlosti si užil dost na závodech a ty už má definitivně za sebou. Na závody se dokonce nechodí ani dívat. Prohlašuje se za motoristického důchodce a žárlí na mladé jezdce přijíždějící za rachotu strojů na startovní čáry, bojující mezi sebou a s odvěkým soupeřem - časem. Je líto, že pro něj již nezbylo na startu místo to, a tak se raději věnuje své sbírce starých autíček.

Občas si na něj vzpomenu lidé, kteří jej obdivovali. Kuriózní historku zažil na šestidenní v Ga-Pa v roce 1956. Díky tvrdému tréninku dokázali naši jezdci vyměnit prasklou zadní pneumatiku za čtyři minuty. Klaudinger v jedné velmi rychlé časovce píchl zadní kolo u skupinky diváků pod táhlým kopcem. Vyjel sto metrů na jeho vrchol, zastavil se a naučenými pohyby začal opravovat. Než diváci dokázali zdolat kopec, aby jej viděli zblízka, byl s opravou hotov a ujížděl dál, aby dohnal ztracené minuty. Na místě opravy zanechal v rozčilení své rukavice. Jeden z diváků je sebral a jel za ním sto padesát kilometrů nejen proto, aby mu je odevzdal, ale především proto, aby mohl mluvit s člověkem, který tam nahoře všem předvedl nádherný koncert rukou, síly a vůle.

Třináctá Zlatá přilba spočinula před zraky veřejnosti ještě jednou. Ve výloze obchodního domu na Václavském náměstí tvořila součást expozice úspěchů našeho motorismu. Čtyři tisíce korun a skútr, první cena v roce 1961 na ZP ČSSR, se proměnily v část zařízení bytu, ve kterém Klaudingerovi žijí.

V jejich bytě mezi mnoha trofejemi, pomníčky někdejší slávy i dřiny v sedlech NSU, ESA, OGARU i JAWY, leží vedle sebe Zlatá přilba s číslem 13 na čele a obyčejná motorová svíčka vymontovaná ze stroje s propáleným pístem. Dvě památky na největší úspěch osmnáctiletého života na dvou kolech.

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975

Ole Olsen

Ole Olsen - mimořádným talentem na ploché dráze a vlastní země mu byla zakrátko malá. Proto odcestoval do Anglie, kde jezdí profesionální ligu. V ní se stal hvězdou první velikosti, a tak není divu, že jej JAWA Divišov angažovala jako svého továrního jezdce na krátkých i dlouhých tratích.

Začal jezdit na rozhraní let 1964-1965 jako sedmnáctiletý. Dvacet závodů za sezónu stačilo, aby dokázal, že nemá doma konkurenci. Stal se juniorským mistrem Dánska, v roce 1965 dostal licenci seniora a o rok později už si hledal práci v Anglii. I když mu působení mezi profesionály zabralo téměř všechny čas, nezapomněl si každoročně zajet do své vlasti pro titul mistra. Od dob, kdy usedl pořádně na motocykl, nemá žádný jezdec v Dánsku naději na získání mistrovského titulu. Ten je a zřejmě ještě dlouho bude výsadním právem Oleho.

Kariéra v Anglii nebyla přirozeně tak snadná. I mistr se musí učit, a tak se Olsen "zapsal" do "školy" v Manchesteru, kterou pořádá klub Belle Vue a kde pilně vyučoval Ivan Mauger. Olsen patřil k hodným a pozorným žákům, takže o něho zakrátko projevil zájem manažer z Newcastle; v tamním klubu jezdil Ole tři sezóny. Dobrý dojem neudělal jen na svého chleboďárce, ale i v Pardubicích. Olsen sem přijel a vyhrál finále útěchy.



I přes tento úspěch zůstal dost ve stínu slavnějších kolegů z britské profesionální ligy, kteří v Pardubicích zkoušeli své štěstí. O rok později se v Pardubicích neobjevil. Začal si klást vyšší cíl - účast ve finále mistrovství světa jednotlivců. Podařilo se mu to až v roce 1970.

6. září přijel do Wroclawi, aby tam spolu s patnácti nejlepšími jezdci světa bojoval o nejvyšší titul. Podařilo se mu první jízdu vyhrát a získat za to tři body, ale v dalších čtyřech dvakrát nebodoval, jednou skončil druhý a jednou třetí. Šest bodů celkem, to je místenka při konečném hodnocení jen na desáté místo. Na recepci po světovém finále se opět setkal s Pavlem Kačerem a výsledkem jejich rozhovoru (který tentokrát určitě netrval déle než dvě minuty) byl Olsenův souhlas se startem na 22. ročníku ZP ČSSR.

O dvacet dnů později se Olsen setkal v Pardubicích se čtyřmi účastníky posledního světového finále: Maugerem, Briggsem, Fritzem a Sjöstenem. V boxu číslo 21 objevil dokonce Ove Fundina. Kromě těchto bylo na startu 26 závodníků, kteří si na Zlatou přilbu činili přibližně stejné nároky.

Světlovlasý Dán měl v Pardubicích svůj velký den. Na jeho štítě zůstala největší jména světové ploché dráhy. Porazil tři muže, dohromady vlastníci dvanáct titulů mistrů a třináct titulů vicemistrů světa!



Rok 1971 byl mezníkem v Olsenově sportovní kariéře. Z Newcastle přestoupil do Wolverhamptonu, kde se zakrátko stal kapitánem týmu. Všechny svůj volný čas věnoval zvláštní přípravě na finále mistrovství světa. Co bylo obsahem této přípravy, to se nikdo nedověděl. Její výsledek poznali diváci v Göteborgu 10. září 1971. Tam ve světovém finále odstartoval pětkrát a pětkrát vyhrál. Zisk 15 bodů je maximum, které se dá získat. V celé historii MS se to podařilo jen čtyřem jezcům: B. Briggsovi (1958, 1964 a 1966), R. Moorovi (1954 a 1959), I. Maugerovi (1968 a 1970) a T. Pricemu v r. 1949.

Osm dní po tomto vynikajícím úspěchu se objevuje Ole opět v Pardubicích. S čerstvým titulem mistra světa je samozřejmě ozdobou startovní listiny a navíc "tahákem", protože většina diváků očekává, že Mauger se bude chtít na ZP pomstít za prohru ve Švédsku. Ovšem papírové předpoklady jsou jedna věc a

vlastní závod druhá. Olsen se objevil na dráze svítkovského stadiónu jen pětkrát. Dvakrát vyhrál ve čtvrtfinále, dvakrát v semifinále a v poslední jízdě pak Zlatou přilbu a novou Jawu. Tím se postavil v historické tabulce vedle Gunzenhausera a Plechanova, rovněž dvojnásobných vítězů ZP.

Cesta do světového finále v roce 1972 je už pro něj samozřejmostí. 16. září se stanou ve Wembley neuvěřitelné věci. Nejdříve Briggs porazí Maugera, pak Olsen upadne, pak Briggs při havárii přijde o prst na levé ruce, potom zase Olsen porazí Maugera, ten vyhraje nad Perssonem - zkrátka diváci se nestačí dívat ani divit. Pro Oleho nakonec zbyde na stupínku vítězů jen třetí místo.

O několik dnů později se potká v Pardubicích s Maugerem a má možnost si s ním opět změřit síly. Suverénně, jako kdyby jezdil na zdejší dráze neustále, postupuje klíčem předepsaných jízd a ve finále už v první zatáčce ukáže svým soupeřům záda. Celých šest kol sleduje pětice finalistů ujíždějícího Olsena, celých šest kol se mu snaží někdo vyrovnat. Olsen nepovolí ani o půl metru a udělá "hattrick". Dosavadní hvězdy Zlaté přilby rázem vyblednou a Olsen postaví laťku rekordů až k nebesům. Jako první člověk v historii se může pochlubit vítězstvím na třech ZP.

Zdá se mu to ovšem málo. Podle vlastního prohlášení by chtěl mít těchto trofejí doma pět. Málem se mu to podaří v roce 1973, kdy pronásleduje Špinku až do posledního dechu, a kdyby jej pád Ivanova nebyl zadržel, těžko by se asi přátelé sympatického Milana Špinky těšili.

Olsenův život a sportovní úspěchy naplňují pravidelně stránky sportovních novin a časopisů v Anglii. Při jejich prohlížení získá člověk dojem, že k dobrému tónu v Anglii patří uveřejnit článek od Ivana Maugera, článek o Olsenu a pár informací o Briggsovi. To ostatní tam může být a nemusí. Tohle je tam nutné.

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975



Igor Plechanov

Kdo z fanoušků ploché dráhy by neznal Plechanova, malého muže zavalité postavy, s hřívou rovných, světlých a neposlušných vlasů, trochu kolébaté chůze, závodníka tvrdého jako kámen, člověka s obrovským dobráckým srdcem, velkým smyslem pro humor, společníka pro každou veselou partu.

Igor Alexandrovič Plechanov se narodil 26. července 1933 v Ufě a pod tímto jménem jej znají příznivci sportu v Sovětském svazu. Na Západě mu říkají Sergej a u nás, s proslulým smyslem pro slovní hříčky, jednoduše Plechovka. Samozřejmě, že v dobrém. Vždyť Igor snad ani nemůže mít nepřátele. Kdo s ním měl možnost promluvit třeba jen pár slov, odnáší si dojem, že se setkal s člověkem vyzařujícím sympatií.

V Československu má Plechanov sympatie v řadách zainteresovaných diváků zejména proto, že se zasloužil v roce 1961 o premiéru motocyklu Eso ve finále mistrovství světa jednotlivců.

Než ovšem došlo k této události, bylo nutno projít dlouhou cestu zkoušek. Igor začal jezdit v roce 1950. Bylo mu právě sedmnáct, v kapse měl úplně nový řidičský průkaz a před domem svůj první motocykl. Vlastně to byl jen moped Kijev 50, ale v očích mladého chlapce a navíc majitele - přece jen motocykl. Jen co se naučil trochu jezdit, přešel s odvahou o několik tříd výše. Rovnou na sedmsetpadesátku se sidecarem. V době od roku 1954 do roku 1959 se nejvíce zajímal o motokros. Jeho rodné město Ufa je sice již pár let plochodrážním centrem, ale v té době se o tomto druhu motoristického sportu mnoho nevědělo.

V lednu 1959 dostal Plechanov titul mistra sportu a v témže roce se stává také otcem. První dítě dostalo jméno Igor. Dnes je to školák, který občas vyzkouší tátův motocykl. O čtyři roky později se narodila dcera Veronika. V té době již ovšem jméno jejího otce vyslovoval s úctou celý plochodrážní svět.

Plochá dráha se natrvalo stala pro Plechanova záležitostí číslo jedna. Zkoušel jezdit na škváře, písku i na ledě. Začínal závodit brzy na jaře a končil v zimě. Pak se vzdal ledové ploché dráhy, aby měl alespoň chvíličku přestávku. Byly časy, kdy jezdil až osmdesát závodů za sezónu. Nespokojoval se s tím, že dovede jezdit rychle a riskantně. To umí v jeho vlasti ještě dalších pět tisíc registrovaných plochodrážních jezdců. Cítil, že k prosazení na zahraničních drahách potřebuje mnohem víc. Rozumět svému stroji, odhadnout protivníka, přemýšlet a rychle reagovat. Sám tomu říká - jezdit hlavou.

V Pardubicích zaujal diváky spíše svou silou a odvahou, ale v Anglii a Švédsku se představil jako dokonalý lišák. Zřejmě ne zcela zbytečně mu Fundin věnuje ve své knížce v roce 1962 více pozornosti než jiným známějším jezdcům.

V roce 1961 se Igor probojoval na našem Esu do světového finále v Malmo, jako první reprezentant SSSR v historii mistrovství světa jednotlivců na ploché dráze. Se ziskem čtyř bodů skončil na 13. místě. Na nováčka to byl slušný výkon.

O rok později byl Plechanov jedním ze šestnácti účastníků BIG NIGHT IN WEMBLEY, jak Angličané nazývají finále MS jednotlivců, pokud se jede v jejich katedrále ploché dráhy. Igor byl úspěšnější než před rokem ve Švédsku a skončil na 10. místě.

V roce 1963 startuje místo něj ve světovém finále 31letý Samorodov, který posunul laťku úspěšnosti na čtvrté místo.



Následující sezóna znamená pro sovětské závodníky mnoho úspěchů. Poprvé ve složení Plechanov, Kurilenko, Samorodov a Čekranov se proboujvalo reprezentační družstvo SSSR do finále MS družstev v Abensbergu, kde získalo druhé místo za vítězným Švédskem (Fundin, Sormander, Knutsson, Nordin). Sověti porazili Velkou Británii i Polsko.

Ve stejném složení se objevují poprvé na ZP v Pardubicích. Doprovázela je další pětice jezdců, druhá garnitura "sbornoj komandy". Premiéra devíti sovětských závodníků na ZP byla vynikající. 16. ZP vyhrál Plechanov před Kasperem a pak přijeli do cíle Samorodov, Kurilenko a Kadyrov. Čekranov skončil v malém finále na druhém místě.

Ovšem nejen v Československu připravili sovětští závodníci v tom roce překvapení pro diváky. V Goteborgu se utkalo 16 nejlepších jezdců sezóny, aby mezi sebou bojovalo o titul mistra světa. Mezi nimi kromě Plechanova další jezdec na stroji ESO a první Čechoslovák v historii Jaroslav Volf. Byl to dramatický závod. Zvítězil Barry Briggs, přesto, že jeho neposlušný motocykl zaměstnal nejen jeho bratra, ale i několik dalších mechaniků. O umístění Fundina a Plechanova na dalších dvou místech musela rozhodnout dodateková XXI. jízda. Igor jezdil tři kola za trojnásobným mistrem světa. V poslední zatáčce před cílem jej ke zděšení domácího publika podjel a porazil o šířku pneumatiky. Titul prvního vicemistra světa a stříbrná medaile putovaly do Ufy. Tak skončil pro Plechanova rok 1964, nejuspěšnější z celé sportovní kariéry.

V následující sezóně nenechal Plechanov nikoho na pochybách, že by loňské úspěchy byly snad dílem náhody. Nestartoval sice na ZP, ale Fundinovi nechtěně provedl něco, co by nevymyslel ani filmový scénárista.

Trojnásobný mistr světa přijel na 17. ročník ZP a neskončil v něm dobře. Přes veškerou snahu mechaniků z Divišova měl totiž potíže se strojem. Chladný severan se rozzlobil a nenastoupil do finále útěchy, čímž si zase rozzlobil obecnost. O týden později 18. září 1965 o půl osmé večer se na reflektory ozářenou dráhu stadiónu ve Wembley přišlo představit 16 finalistů MS. Zatímco diváci se snažili přeslabikovat desátou stranu programu, vytištěnou na počest Luboše Tomíčka v češtině (dokonce spisovně a bez gramatických chyb), tlačili mechanici stroje jezdců zpět do depa. Pěkně za sebou osm Japů a osm československých mašin s nápisem ESO. Jedno ESO patřilo ještě před pár minutami Fundinovi. Alespoň s tím cílem ho mechanici z Divišova přivezli do Anglie. Jenomže Ove se nemohl smířit s neúspěchem v Pardubicích a nabízený speciál odmítl. Zda to bylo rozumné gesto v závodě, kde za každý získaný bod se vyplácí pět liber, těžko říci. Ale aby se speciál nevezl do Londýna zbytečně, nabídli jej Plechanovovi. Ten neodmítl, jezdil na něm celý závod a získal stejný počet bodů jako Fundin. O jejich konečném umístění měla rozhodnout stejně jako před rokem XXI. jízda. Plechanov v ní zajel nejlepší čas večera (1:09,00) a odsunul Fundina i s jeho Japem na třetí místo. Do Ufy si opět odvezl titul prvního vicemistra světa a stříbrnou medaili.

Dvě stříbrné medaile z finále MS jednotlivců na ploché dráze v letech 1964 až 65 jsou největšími úspěchy Plechanova i Sovětského svazu v této soutěži. On sám k nim ještě přičítá dvě Zlaté přílby ČSSR, první z roku 1964 a druhou z roku 1966.

Mnoho diváků ani neví, co všechno se odehrává kolem jediného závodu na ploché dráze, jak se některé věci přenášejí ze závodu na závod. Na 18. ročníku ZP Fundin sice nezazářil, ale také netrucoval a do finále útěchy bez protestů nastoupil. Studená sprcha, kterou mu s Esem připravil Plechanov, byla zřejmě vydatná. Fundin byl bezesporu fantastickým a dodnes nepřekonaným jezdcem a také mužem jasnozřivým. Ne zbytečně mu v Polsku vymysleli přezdívku "starý tygr". Rozhodl se usmířit se s Divišovem i jeho výrobky. Utvrdili jej v tom Briggs s Plechanovem, kteří na Esech předváděli pardubickému publiku pravý koncert ve finále. Plechanov si odvezl z Pardubic zlatou přílbu a Briggs, na kterého zde zbylo druhé místo, vyhrál pak v Goteborgu titul mistra světa. Čtvrtý pro sebe a první pro továrnu Jawa.

V tomto roce se Fundin s Briggsem již podruhé dívali Plechanovovi na záda. Na finále MS družstev ve Wroclawi skončil s Trofimovem, Šajnurovem a Samorodovem na druhém místě za vítězným Polskem a před klasiky ploché dráhy ze Švédska a Velké Británie. Anglický tisk o tomto finále napsal: "Poláci byli v tento den fantastičtí, Sověti neméně dobří, Knutsson vynikající a zbytek byl pouze zbytkem.." Trošku kruté pro Fundina, Nordina, Enecronu, L. Larsona, N. Boocka, Briggse, Bettse, Maugera a Pratta, kterých se to týkalo.

Na světové ploché dráhy vstoupila po Velké Británii, Švédsku a Polsku čtvrtá velmoc - Sovětský svaz. Nemalou zásluhu na tom měl právě Igor Plechanov jako jezdec a později úspěšný trenér. V roce 1967 skončil ve světovém finále jednotlivců ve Wembley na čtvrtém místě a aby snad neporušil tradici, zajel tam opět nejlepší čas večera. Ovšem stále častěji pomýšlí na odchod ze závodní dráhy. Chce se spolupodílet na výchově mladých, talentovaných závodníků. Proto přiváží do Pardubic vždy novou skupinu jezdců a dociluje tak toho, že SSSR vystřídá na ZP nejvíce závodníků hned po pořadajícím Československu. Proč přikládá ZP takovou důležitost?

"Neviděl jsem podobný závod ve světě. Zlatá přilba je něco velmi zvláštního. Má svůj specifický charakter. Dva dny má tady člověk plné ruce práce, ať je závodníkem, mechanikem, trenérem nebo vedoucím. Je to velmi těžký závod. Vyhrát jej může jedině člověk silný, schopný rychle a hlavně dobře přemýšlet, reagovat."

Široká jezdecká základna v Sovětském svazu umožňuje vyslat jednu čtyřku závodníků na MS družstev, druhou na mezinárodní závody doma i v zahraničí a třetí do Pardubic na ZP. Tak se stane, že Plechanov představí v Československu pokaždé nějaké nové jméno. Pak se nový závodník třeba již v Pardubicích neobjeví, ale zato slaví úspěchy na jiných tratích. Dalo by se říci, že ZP je pro sovětské jezdce jakýmsi zkušebním kamenem, zahraniční prověrkou jejich talentů i možností. Nejklasičtější příkladem je případ Kadyrova. Startoval na ZP pouze jednou v roce 1964 a od té doby se již v Pardubicích neobjevil. Zato na ledových plochých drahách získal do roku 1973 šestkrát titul mistra světa.

Silná konkurence posledních let ve všech odvětvích plochodrážního sportu si začala vyžadovat specializaci jezdců. V Sovětském svazu přijali tento názor dříve než u nás a neudělali chybu. Mezi zastánce teorie, že všichni nemohou všechno, patří i Plechanov.

"Nevím, odkud vzešla specializace jezdců, od nás to snad nebylo. Myslím si ale, že jezdit všechno je velmi obtížné, člověk se nestačí totiž přeorientovat. Já jsem kdysi jezdil i led, ale brzy jsem toho nechal. Závody na ledě zabírají totiž celou sezónu, dají hodně práce a fyzicky vyžadují člověka celého. Led dokáže velmi unavit a člověk je jen člověk. Potřebuje nějakou přestávku, oddych. Je to sice jen moje soukromé mínění, ale specializace plochodrážních jezdců je lepší."

Jak již bylo častokrát řečeno, spojujeme Plechanovovo jméno s prosazením divišovské Jawy ve vrcholných světových soutěžích. Svůj názor na Jawu vyslovuje Igor zásadně jedinou, ale velmi obsainou větou:

"Je to velmi dobrý motocykl, silný, který se tak snadno nepoškodí, i když dokáže mít občas poruchy, ale tomu neujdeš železo je jen železo, láme se občas. Člověk často nevydrží, a jak je dokonalý."

Igor považuje za důležité nejen vlastnit dobrý motocykl, ale především mít podmínky pro sport. Zde přikládá velký důraz na funkci ženy v životě závodníka.

"Žena má velkou úlohu ve sportu. Když bude proti, nikdy závodník nebude jezdit dobře. Je třeba, aby manželka závodníka byla jeho prvním pomocníkem. Pak je to výborné."

A bychom pro konfrontaci těchto slov nechodili daleko, jakou úlohu sehrála v Igorově životě jeho žena Larisa?

"Naše seznámení bylo velmi "zajímavé" - setkali jsme se ve městě. V té době plochá dráha u nás ještě nebyla a já jsem jezdil motokros, což ona nevěděla. No-a když jsem se měl ženit, co již mohla dělat. Bylo třeba mě podpořit, vždyť jsem chtěl vyhrávat."

Podpora spočívala například i v tom, že pokud byl Igor ve světě, starala se Larisa, jinak úřednice Baškirské dopravní správy, o výchovu dvou dětí. A s dětmi to nebývá lehké. U Plechanovových již Igor II. šilhá po závodním motocyklu.

"Můj syn jezdí na motocyklu, ale zda bude závodníkem, to je těžké říci, protože především je zde škola a první povinnost - učit se. Někdo se nejdříve zabývá sportem a pak teprve myslí na zadní kolečka, někdo to dělá obráceně. Snad je nejlepší dělat obojí současně."

Jestliže se najde chvílička volného času, o který je možno okrást sport i rodinu, odejde Plechanov do přírody na lov nebo na ryby. Když se jej ptali přátelé na největší životní úlovek, pousmál se a ukázal rukama velikost - dospělé sardinky. Pak na vysvětlenou dodal, že chodí do přírody ani ne tak pro úlovek, jako pro oddech a klid, který tam vždycky najde.

Pravdou ovšem je, že Igor je výborný střelec a občas to dokáže ziskem nádherné, bodově cenné trofeje. A snad jen jeho vrozená mírumilovnost a nedostatek času zabraňují, aby i v tomto sportu proslul stejně tak jako na ploché dráze.

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975

Ing. Hugo Rosák

V roce 1929, když pardubičtí obyvatelé žili nadšením pro novinku Zlatou přilbu ČSR, která měla v motorismu znamenat totéž, co v dostizích nepřekonatelná Velká pardubická steeplechase, přistěhovali se do města Rosákovi. V nevelkém chlapci jménem Hugo by na první pohled nikdo nedokázal poznat to "zázračné dítě", které ve svých třinácti letech pilotovalo letoun Zlín XII pod dohledem konstruktéra Lonka.

Hugo Rosák chtěl být pilotem. Že nakonec skončil u jiné profese, zavinił jeden z obyvatelů Pernerovy ulice. Jmenoval se František Hladěna, byl motocyklovým závodníkem a vlastnil mnoho zajímavých věcí, například odborné časopisy o ploché dráze. Dovolil Rosákovi nejen pohyb po dílně, ale občas mu i půjčil motocykl s příznačným názvem Premier.

Touha po nadoblačných výšínách dostala najednou velmi jasnou a přízemní podobu. Hugo Rosák zatoužil být motocyklovým závodníkem. Svě přání začal uskutečňovat velmi prozaicky - mytím vozidel. Dělal to tak dlouho, až mu to jednoho dne vydalo tři sta korun na starší stroj. Další rok práce v umývárně umožnil již náročnou obchodní transakci. S jistým obnosem v kapse nasedl na starý stroj a odjel z domu. Vrátil se zanedlouho a bez peněz. Ovšem na mladším motocyklu.



Do tajů motorů jej sice zasvěcoval Simandl a historie praví, že na přestavbě "mladšího stroje" na závodní se podílelo půl Čech, ale ani tak se nepodařilo přesvědčit mladého nadšence, že karburátor zavěšený na gumě nemůže dělat nic jiného než houpat a střílet.

Za zvukových efektů dost podobných dělostřeleckému přepadu stanul Hugo Rosák v roce 1933 na startovní čáře Lobkowiczova plochodrážního memoriálu v kategorii juniorů. Pokoušel se jezdit "australánem" okopírovaným z anglických časopisů. V praxi to znamenalo, že byl častěji na zemi než na motocyklu, nic mu ovšem nedokázalo vzít chuť do závodění a také trošku do lhaní. Rosák se totiž zúčastňoval závodů, aniž byl plnoletý. Přišlo se na to až po jeho čtvrtém plochodrážním závodě a na Kladně mu proto pořadatelé nedovolili startovat. Ovšem pro chlapce, který již ve třinácti letech pilotoval letadlo, nebylo nic problémem. Nechtějí-li jej na Kladně, bude startovat v Pardubicích. A zapsal se na startovní listinu Zlaté přilby.

"Já jsem měl před každým závodem takový divný pocit, ale na své první ZP v roce 1933 jsem startoval jako ve snách. Motorka mi nejela více než stovkou, tím pádem jsem měl na rovinkách dlouhou chvíli a jen jsem se koukal kolem sebe, kdo mne předjíždí. Jel jsem na čtvrt plynu a už jsem se bál. Jednou se mi zvedalo přední kolo, pak zase zadní. Říkal jsem si v duchu, že když ostatní nepadají, proč bych měl spadnout já?!"

Ve čtvrtek byl první trénink na závodišti a do neděle jsem vydržel jet na plný plyn - jedno kolo. . . Víc jsem nedokázal. Pak jsem si čas z tohoto kola vynásobil deseti, což byla délka závodu a vyšlo mi, že bych byl v cíli o kolo zpět za Gunzenhauserem. Honza Lucák kolem mne lítal při každém kole o čtyři vteřiny rychleji. Já jsem se vedle něj třásl strachy o sebe i o motorku."

Hugo Rosák svým prvním startem vytvořil dodnes nepřekonaný rekord. Startoval v tomto závodě jako sedmnáctiletý a navíc se utkal ve stejné třídě se svým učitelem Hladěnou a dokázal jej porazit. Od roku 1933 do roku 1951 startoval ve všech ročnících ZP ČSR. V roce 1937 získal zlatý antický štít - první cenu v Lobkowiczově plochodrážním memoriálu. To už byl uznávaným závodníkem nejen u nás, ale i v zahraničí. Jeho jméno se stalo "tahákem" na startovních listinách. Dokonce až kuriózním...

"To dával dohromady závodník a manažer Jack Pollock plochodrážní tým evropských jezdců pro turné po Austrálii. Počítal i se mnou, a tak pověřil Killmayera, aby se pro mne stavil a vzal mne do Paříže, kde byl pořádán velký závod (neoficiální mistrovství světa), něco jako generálka před odjezdem. Killmayer mi napsal,

kdy přijede, ale já měl ještě jeden závod v Plzni a tak jsem s ním odjet nemohl. V Plzni jsem se rozbil a bylo po Paříži. Tam měl ovšem Pollock s velkou reklamou připravený závod a na startovní listině figurovalo moje jméno. Do poslední chvíle čekal, že se objevím, a pak poslal na start Douglase McLachlana, ovšem pod jménem Hugo Rosák - ČSR. Tomu se den vydařil a skončil jako pátý.

Když tisk vydal zprávu, že Rosák dojel v Paříži na pátém místě, městská rada v Pardubicích připravila okázalé uvítání a telefonovala do Prahy, aby zjistila, u kterého pařížského rychlíku mne mají čekat..."

O mnoho let později bojuje Rosák skutečně o účast na mistrovství světa. Dostal se však jen do druhého kola, kde doplatil na start s novým nevyzkoušeným motocyklem. K neúspěchu se přidružila ještě jedna událost, která na něj silně zapůsobila. V rozjíždě před jeho startem se zabil Fritz Dirlt, držitel ZP ČSR z roku 1949.

"Víte, když někdo spadne na plošinu a pak se hned zvedne, to je jako kdyby ani nespádl. Ale když zůstane ležet - to je zlé. Vím to sám nejlépe. Zlomil jsem si při závodech dolní čelist, klíční kost, pochroumal chodidlo i ruku. Před válkou jsem byl vůbec častěji na zemi než na motocyklu. Snad by Dirlt svůj pád přežil, ale dostal se hlavou pod hák dalšího stroje. Byl to dobrý závodník a navíc kamarád..."

Přátelství ve sportu je velmi cenná věc. V roce 1947 přinesl časopis SPEEDWAY WORLD na titulní straně fotografii Rosáka a McLachlana, právě toho, který svým výkonem pod Rosákovým jménem tak popletl městské radní v Pardubicích. Článek pod fotografií byl věnován přátelství dvou závodníků, kteří znamenali nebezpečí pro své soupeře nejen na domácích, ale i zahraničních drahách.

Je zajímavé, že Rosák, kterého k plošině inspirovala Anglie, nikdy v této zemi nestartoval. Závodil v Polsku, Maďarsku, Německu, Rakousku, Norsku a ve Švédsku. Zde způsobil značný rozruch tím, že porazil tehdejší "hvězdu severu" Leif Basse Hveema. To bylo v roce 1947, nejúspěšnějším v Rosákově kariéře, která mimochodem nebyla nikterak krátká. Začínal v roce 1933 a skončil v roce 1963!

Během této doby vystřídal několik značek. Po Premieru a Lewisu okopíroval s Hladěnou dvěstěpadesátku DKW jako Speciál, poté přesedlal na Ogar, zkoušel to i s Jawou, pak s Japem a nakonec skončil u ESA. Tomuto stroji, který dnes pod jménem JAWA kraluje na světových plochých drahách, pomáhal kdysi na svět. Pomáhal jeho výrobci získat důvěru i peníze, a když se to podařilo, jezdil na prototypu. S postupem let neměnil jen stroje, ale i styl jízdy. Po válce jako jeden z prvních přestal jezdit australským způsobem a přešel na "foot-forward".

Jezdil všechny druhy plochodrážních závodů: na trávě, písku, škváře i na ledě. Spolu s Lucákem, Havelkou, Kysilkou a Špinkou I. tvořil nejsilnější pětku našeho plochodrážního sportu padesátých let. Nikdy nepočítal, kolik závodů vlastně odjezdil. Dokonce se to neodvažuje ani odhadnout. Bylo by to nepřehledné množství vítězství i proher, někdy zcela záhadných.

"Na závody potřebuje jezdec odvalu, techniku a štěstí. A já dodnes nevím, v jakém poměru má být tato směs namíchána. Jako junior jsem například vyhrál plochou dráhu na Strahově a pak jsem si tam dvacet let ani neškrtnul. A to jsem byl rok od roku starší a zkušenější. O ZP ČSR ani nemluví. To je vyloženě záležitost štěstěny."

Hugo Rosák vyhrál na ploché dráze pět přileb. Zlatou v Pardubicích a čtyři stříbrné v Žarnovici, v závodech na počest SNP. Jednu stříbrnou daroval do Divišova výrobcům nejlepších plochodrážních motocyklů na světě. Ze všech získaných trofejí si nejvíce cení Zlaté přilby. Poprvé o ni bojoval jako sedmnáctiletý, vyhrál ji, když mu bylo jedenatřicet let. Jeho úspěch vidělo na vlastní oči tolik diváků, že jejich počet už nikdy nebude v Československu překonán. Ovšem nikdo nevěděl, že...

"Já jsem vyhrál ZP se zlomeným kotníkem. Vůbec jsem v tomto závodě nemínil startovat, ale v pátek jsem si najednou sám sundal sádku, hodil ji v koupelně pod vanu a nic na světě mne již nedokázalo zadržet. Manželka byla tehdy v Deštné v Orlických horách. neměla ani tušení, co mně napadlo. V neděli večer poslouchala rádio o

slyšela, že v Pardubicích před sto padesáti tisíci diváky vyhrál Čechoslovák, hlasatel udělal malou pauzu, jí prolétlo hlavou moje jméno a v tom je hlasatel vyslovil."

Důvod k radosti nebyl jen u Rosáků. Celá sportovní veřejnost byla nadšena, že první poválečnou a navíc jubilejní desátou ZP ČSR vyhrál domácí jezdec. Vzpomínka na slavný závod je skutečně "rosákovsky" svérázná...

"Dřív než jsem odstartoval, rozhodl jsem se udělat maximum, dokud mne nezačnou bolet ruce. Z dřívějšíka jsem si pamatoval, že to přicházelo v pátém kole. Navíc jsem se bál prachu, ten se po rozjížděcích už vůbec nerozplynul.

V posledním kole jsem dostal strach, zda to vydrží motocykl. Na zlomenou nohu jsem nestačil ani myslet. Když jsem dojel Stanislava, uvědomil jsem si, že na dráze již není rychlejšího jezdce. Pak jsem uslyšel za sebou zvuk jiného stroje. Ohlédnou se a vidím, jak mi dýchá na záda Špinka. Cíl byl na dosah, chtělo to jen nespadnout a v zatáčce se nenechat podjet. V momentě, jak jsem projel cílem, všechno ze mne spadlo a měl jsem pocit, že bych to dokázal jet ještě jednou. Místo toho jsem sklonil hlavu pod šachovnicí a pomyslel jsem si, že teď mi každý může vlézt na záda..."

Vidina nejkrásnější motoristické trofeje v Československu se stala pro Rosáka skutečností. V osmi ročnících ZP je zapsáno jeho jméno. V pátém skončil v rozjížděci do 175 ccm na sedmém místě, o rok později odpadl ve třídě do 250 ccm pro poruchu stroje, v roce 1935 vyhrál rozjížděku na DKW 175 ccm průměrem 95 km/hod. V osmém ročníku se přihlásil do dvou rozjížděk, v posledním předválečném startoval na Jawa 250 ccm. Skončil třetí, což mu stačilo na finále, kde obsadil páté místo. Zlatou přílbu vyhrál v roce 1947. Tento výkon nedokázal zopakovat ve "skandálním finále" 11. ročníku ZP v roce 1949. Obsadil druhé místo. V roce 1951 při svém posledním startu na ZP se probojoval do finále, celých pět kol vedl, ale pak mu spadl řetěz a byl konec.

Z osmi zlatých přileb, o které bojoval, měl tři na dosah ruky. Vyhrál jedinou. Na jejím temeni jsou tři zlaté pruty. Těsně před měnovou reformou v roce 1953 přišel k Rosákovi neznámý člověk a nabízel mu za ně dvě stě tisíc korun s tím, že na vlastní náklady nechá u zlatníka stopy po prutech na přilbě zaretušovat. Jsou trofeje, které se nedají prodat. Hugo Rosák má přilbu v původním stavu dodnes. Je pro něj památkou na největší životní úspěch a taky trochu symbolem štěstí.

"Motorismus znamenal pro mne všechno. Žil jsem pro něj celý svůj život. Začínal jsem jako učedník u Ogaru, vyučil jsem se strojním zámečníkem, pak jsem získal inženýrský diplom. Celou tu dobu mne provázely motocykly.

Narodil jsem se 16.10. 1916 a někdo by třeba řekl, že už bych si mohl dát pokoj s ježděním na motorce. Bývalí fotbalisté hrají čas od času exhibiční utkání bez ohledu na svůj věk. Kdyby dal dohromady někdo závody "starých pánů" na ploché dráze, nepochybuje o tom, že bych šel opět závodit. Ale musel by jít také Lucák..."

Dalo by se namítat, že u Rosáků by se našlo dost následovníků - dědiců jeho jezdeckého umění. Synové Martin, Jirka a Jan. Že by ani jeden nezatoužil jít za příkladem svého otce?

"Jsem strašně rád, že to ani jednoho nenapadlo. Určitě bych dnes dostal infarkt, kdyby se kterýkoliv z nich objevil v sedle plochodrážního stroje. Odstartovat dnes na plošině, když ve špičce jsou jen nepatrné rozdíly v kvalitě jezdců i strojů to je jako procházka křižovatkou se šátkem na očích..."

Když se Hugo Rosák ve svých 26 letech s čerstvým maturitním vysvědčením v kapse ženil, měl za sebou slušnou řádku závodů a jeho žena nebyla ráda, že čas od času odjížděl z domu a nikdo nevěděl, zda se vrátí zdravý anebo ji zavolají z nějaké nemocnice... Nikdy ten strach nedokázal pochopit. Rozumí mu ovšem, pokud by šlo o jeho děti. Hugo Rosák měl totiž čtyři chlapece. Ten první zemřel v náručí své matky, když ji Němci hnali před sebou proti povstaleckým barikádám v Praze 7. května 1945. Zbloudilá kulka si našla cíl v tělíčku ročního dítěte...

Manželé Rosákovi znají příliš dobře bolest. I to je jeden z důvodů, proč nechtějí, aby se kterýkoliv ze synů vydal po stopách svého otce.

Pětinasobný mistr republiky někdy posadí jednoho z nich vedle sebe do Fiatu 850 a vyjede jako divák na plochodrážní závody doma nebo v zahraničí. Celý život investoval nejvíce peněz do benzínu a činí tak dodnes. A jeho synům stačí jediný pohled, aby je napadla stejná věta : "Tátu ještě pořád svědí dlaně."

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975

Milan Špinka

Kdyby se Miloslav Špinka (nar. 3.12. 1919) věnoval vážné hudbě, snad by se stal velkým hudebníkem, lidé by mu říkali "Mistře" a jeho syn Milan by dnes pravděpodobně hrával v nějakém orchestru. Jenže Špinka senior se stal automechanikem, později plochodrážním jezdcem, lidé mu s úctou říkají "Mistr", a tak není divu, že ze syna Milana vyrostl plochodrážní závodník.

Milan s úsměvem říká, že v životě jej provázejí pořád pětky. V datu narození má tři - narodil se 5. 5. 1951, dům, ve kterém vyrostl, je označen číslem 55 a na největší Milanově sportovní trofeji, Zlaté přilbě ČSSR (1973), se třeptá pětadvacítka. Není známo, kolik pětetek provázelo Milana ze školy domů, ale vyrostl z něj dobrý automechanik a výborný jezdec.

Někdy v roce 1955 (opět pětky) přijel ke Špinkovým na návštěvu pardubický závodník Švarc, který skončil ve finále 12. ZP v roce 1951 na třetím místě. Opřel svůj Manet na dvoře o strom a seděl s otcem Špinkou v dílně. Čtyřletý Milan chvíli po Manetu pokukoval, pak nasedl, pohyboval čím se pohybovat dalo, až se Manet rozjel a přistál v zahradě na plotě. To byl první pokus napodobit otce.



Ty další se již odehrávaly pod kontrolou. Devítiletý Milan natáčí otcí stroj v depu, přiváží jej na start, ví, co je metyl, pamatuje si, kam co patří, zkrátka - vyzná se. Od malička měl jednu výbornou vlastnost - uměl dávat pozor, a to se mu nakonec vždy vyplatilo.

Jednoho dne otec zjistí, že synův zájem již není jen dětské hraní. Neodrazuje Milana, jen se mu snaží vysvětlit, že plochá dráha, to není jen sláva, pokoj plný lesklých pohárů a zdi velké garáže zaplněné věnci. Ale ani výstraha v podobě neštěstí Dušánka a Stieglmeiera neodvrátí Milana od cíle, který si stanovil: získat řidičský průkaz a stát se závodníkem jako jeho otec. Nakonec Špinka senior kapituje, Milan odjíždí do JAWY Divišov, kde si doplňuje znalosti získané od otce. Zde se stane i "majitelem" prvního závodního motocyklu. Konstruktor Červinka půjčuje mladému Špinkovi jeden ze speciálů, které se zde vyrábějí.



Miloslavu Špinkovi vzala, jako mnoha jiným, nejhezčí léta života druhá světová válka, a proto začal závodit až ve svých 25 letech. Jeho syn Milan měl cestu mnohem schůdnější, a tak se již v roce 1967 dostal do předkvalifikačních bojů 64 jezdců, kteří se ve čtyřech skupinách ucházeli o účast na mistrovství republiky. V Pardubicích vyhrál a o týden později v Třinci si měl možnost připomenout otcova slova o tom, že plochá dráha, to nejsou jen poháry, věnce a sláva. Jel celkem pět jízd, čtyřikrát upadl a jednou dojel na posledním místě. Dnes se tomu usmívá, protože to prý bylo dávno.

Na jaře 1968 cestuje poprvé ve svém životě závodit do zahraničí. "Plochodrážní společenství Špinka senior & junior" se stane atrakcí pro diváky v Rakousku, později v NSR, pak se v Milanově pasu objeví anglické vízum, další razítka dostane na hranicích Švédska a Norska, závodí na plochých drahách v SSSR, NDR, Polsku, Maďarsku a Bulharsku, tleskají mu diváci v Jugoslávii, Itálii i západním Německu.

Od ledna 1970 obléká na závodní kombinézu vestu s emblémem plošinářského družstva Rudá hvězda Praha. Zkouší kromě škváry také led a dlouhé pískové dráhy. Závod za závodem jeho křivka umění a úspěchů roste.

Když se ve svých devatenácti letech vrací ze světového finále z Inzelli s bronzovou medailí za třetí místo na ledové ploché dráze, má za sebou zhruba stovku závodů. Jeho otec musel kdysi jezdit celé tři roky, aby si mohl

takové množství startů připisat na své konto. O rok později, v létě 1972, bojuje v evropském finále na krátké trati. Doba mu umožnila předběhnout svého otce o mnoho let.

U Špinků v jedné vitríně je velký stříbrný pohár. Špinka senior jej dostal v prvním kole mistrovství světa a někdy se o tom nezapomněl zmínit s tónem oprávněné hrdosti v hlase. Milan má svého otce velmi rád, ale slyšet pokaždé tuto větu až do omrzení, to přestane za čas bavit i hodnější děti než je on. Jednou přijel domů, postavil na stůl stejně velký pohár, navíc ve zlaté barvě, a skromně podotkl, že to má z Krumbachu, kde vyhrál první kolo mistrovství světa. A tak když chce dnes otec svého syna popíchnout, musí přemýšlet o nějakém jiném argumentu.

Téměř 250 plochodrážních závodů přineslo Milanovi kolem šedesáti pohárů a různých cen, dva tituly mistra ČSSR na ledě a titul mistra sportu. Sportovní svět měl dokonce jistý čas atrakci. Málokde se mohou pochlubit dvojicí "otec-syn", která bojovala společně na plochodrážních závodech.

Jednou Miloslav Špinka zajede do depa závodních strojů naposled a od toho dne se již diváci nemusí dohadovat, zda tvář za maskou a brýlemi patří Špinkovi staršímu anebo mladšímu. Na závodních drahách zůstal jen Milan. Jeho otec, svého času pravděpodobně nejstarší dědeček, který si v Československu krátil dlouhé chvíle závoděním na ploché dráze, skončil svoji sportovní kariéru. Znamenala čtvrtstoletí vítězství a proher, léta úspěchů i zklamání. To byla polovina života Miloslava Špinky - sportovce, který bral sport vždy jako sport, uměl se radovat z vítězství i vyrovnat se s neúspěchem. Podařilo se mu v životě dokázat mnoho. Nepodařilo se jen to, co si z celé duše přál a co mu přáli lidé, kteří jej mají rádi - vyhrát Zlatou přilbu Československa. V roce 1947 ji měl na dosah ruky. K vítězství mu chyběla jedna celá a osm desetin vteřiny...



Nakonec mu životní sen splnil Milan. Když přivezl domů jubilejní 25. ZP ČSSR, nahromadilo se na stole mnoho blahopřejných telegramů. Většina z nich patřila vítězi velkého závodu, ale na několika je i jméno jeho otce. V jednom z nich píše z Brna bývalý závodník Jarolím : "Slávku, tak konečně ji máš doma." A v této větě je pro Špinku-otce mnohem více než šest slov.

Od 23. září 1973 objevuje Milan ve své poštovní schránce pravidelně několik dopisů, jež mu píší lidé z mnoha koutů naší vlasti. Dokonce i list s adresou: Milan Špinka, závodník, plochá dráha Praha, našel svého pravého adresáta. Napsal mu i malý jmenovec - Milan Špinka, který připojil svoji fotografii, na níž se na jízdním kole snaží dostat do takového smyku, jaký viděl na televizní obrazovce při sportovním přenosu ze svítkovské dráhy.

Zdroj: Jenča J. I.: Boj o Zlatou přilbu 1927-74, 1975