

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
PEDAGOGICKÁ FAKULTA
KATEDRA TĚLESNÉ VÝCHOVY A SPORTU

STUDIJNÍ PROGRAM: B7401 TĚLESNÁ VÝCHOVA A SPORT
STUDIJNÍ OBOR: TĚLESNÁ VÝCHOVA A SPORT

HISTORIE MOTORISTICKÝCH SPORTŮ V JIŽNÍCH ČECHÁCH
(bakalářská práce)

v nezkrácené podobě

Vedoucí bakalářské práce:
doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

Autor:
Jiří Drahoš

2008

BIBLIOGRAFICKÁ IDENTIFIKACE

Název diplomové práce : Historie motoristických sportů v Jižních Čechách

Pracoviště : KTVS PF JU

Autor : Jiří Drahoš

Studijní obor : Tělesná výchova a sport

Vedoucí práce : doc. PaedDr. Jan Štumbauer, CSc.

Rok obhajoby : 2008

Anotace : Úkolem a cílem této bakalářské práce je shrnutí historie a vývoje motoristického sportu v Jižních Čechách, kde byl svého času velmi populární. Práce je z hlediska obsahového zaměřena na motoristické sporty, a zvláště pak na motokros. Z hlediska územního plánu je předmět práce rozdělen do okresů České Budějovice, Písek, Tábor, Jindřichův Hradec, Český Krumlov, Prachatice, Strakonice a dříve patřící i Pelhřimov, který 12. listopadu 2000 přešel do kraje Vysočina.

Klíčová slova : plochá dráha, motokros, enduro, silniční motocykly, automobilové závody rallye, rallyekros, autokros, formule Škoda F – 1 300.

Cizojazyčné resumé : Bachelor thesis deals with history and progress of motosport in the South Bohemian Region, where the motosport was very popular. Bachelor thesis is focused on motosports, particularly motocross. From the point of view of ground plan is the topic of this bachelor thesis divided into the districts České Budějovice, Písek, Tábor, Jindřichův Hradec, Český Krumlov, Prachatice, Strakonice and earlier also involved Pelhřimov, which was in November 12, 2000 removed to Vysočina Region.

Prohlášení :

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Historie motoristických sportu v Jižních Čechách v rámci výuky na PF JU vypracoval samostatně.

Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách.

V Českých Budějovicích dne:

.....

podpis

Poděkování :

Za odborné vedení práce a cenné rady bych chtěl poděkovat doc. PaedDr. Janu Štumbauerovi, CSc. Dále děkuji Janu Holubovi, Evženu Zadražilovi st. a ml., Františku Soldátovi, svému otci, kteří mi ochotně poskytli cenné informace a materiály.

Obsah :

1	ÚVOD.....	7
2	TEORETICKO METODOLOGICKÁ ČÁST	8
2.1	CÍLE, ÚKOLY A PŘEDMĚT PRÁCE	8
2.2	METODY.....	8
2.3	ROZBOR PRAMENŮ A LITERATURY	8
3	STRUČNÝ NÁSTIN HISTORIE MOTORISTICKÝCH SPORTŮ, NA KTERÉ JE NEJVÍCE ZAMĚŘEN PŘEDMĚT TĚTO PRÁCE, JAK VE SVĚTĚ I U NÁS.....	10
3.1	TERÉNNÍ MOTOCYKLY, MOTOKROS.....	10
3.2	PLOCHÁ DRÁHA.....	11
3.3	AUTOMOBILOVÉ SOUTĚŽE.....	12
4	HISTORIE MOTORISMU NA ČESKOBUDĚJOVICKU.....	13
4.1	HISTORIE MOTORISMU NA ČESKOBUDĚJOVICKU OD VZNIKU DO POČÁTKU II. SVĚTOVÉ VÁLKY.....	13
4.2	OBDOBÍ MOTORISMU VE II. SVĚTOVÉ VÁLCE NA ČESKOBUDĚJOVICKU	14
4.3	OBDOBÍ MOTORISMU NA ČESKOBUDĚJOVICKU OD 1945 DO ROKU 1955.....	14
4.4	OBDOBÍ MOTORISMU NA ČESKOBUDĚJOVICKU OD ROKU 1955 DO ROKU 1989.....	15
4.4.1	<i>Plochá dráha.....</i>	<i>15</i>
4.4.2	<i>Motokros, sajdkárkros a terénní motocyklové soutěže.....</i>	<i>18</i>
4.4.3	<i>Automobilové soutěže.....</i>	<i>20</i>
4.5	MOTORISMUS NA ČESKOBUDĚJOVICKU PO ROCE 1989 DO SOUČASNOSTI	22
4.5.1	<i>Motokros, rallyekros, silniční motocykly, Formule Škoda E 1 300.....</i>	<i>23</i>
5	HISTORIE MOTORISMU NA PÍSECKU A TÁBORSKU.....	27
5.1	HISTORIE MOTORISMU NA PÍSECKU A TÁBORSKU OD VZNIKU DO POČÁTKU II. SVĚTOVÉ VÁLKY	27
5.2	OBDOBÍ MOTORISMU NA PÍSECKU A TÁBORSKU OD 1945 DO ROKU 1955	28
5.3	OBDOBÍ MOTORISMU NA PÍSECKU A TÁBORSKU OD ROKU 1955 DO ROKU 1989.....	29
5.3.1	<i>Motokros, sajdkárkros a terénní motocyklové soutěže, plochá dráha</i>	<i>29</i>
5.4	MOTORISMUS NA PÍSECKU A TÁBORSKU PO ROCE 1989 DO SOUČASNOSTI.....	30
5.4.1	<i>Motokros, sajdkárkros a terénní motocyklové soutěže.....</i>	<i>30</i>
5.4.2	<i>Ledová plochá dráha.....</i>	<i>32</i>
6	HISTORIE MOTORISMU NA JINDŘICHOHRADECKU A PELHŘIMOVSKU.....	34
6.1	MOTORISMUS V JINDŘICHOVĚ HRADCI A PELHŘIMOVĚ OD VZNIKU AŽ DO POČÁTKU II. SVĚTOVÉ VÁLKY.....	34
6.2	OBDOBÍ MOTORISMU NA JINDŘICHOHRADECKU A PELHŘIMOVSKU OD 1945 DO ROKU 1955	34
6.3	OBDOBÍ OD ROKU 1955 DO SOUČASNOSTI.....	35
6.3.1	<i>Motokros, sajdkárkros a terénní motocyklové soutěže.....</i>	<i>35</i>
6.4	HISTORIE AUTOKROSOVÉ TRATI V HUMPOLCI AŽ PO SOUČASNOST.....	36
6.6	HISTORIE MOTORISTICKÉHO DĚNÍ NA PACOVSKU AŽ PO SOUČASNOST	38
7	HISTORIE MOTORISMU NA ČESKOKRUMLOVSKU, PRACHATICKU A STRAKONICKU	40
7.1	OBDOBÍ OD ROKU 1945 DO SOUČASNOSTI.....	40

7.1.1	<i>Historie motokrosových tratí v Kaplici, Českém Krumlově a Vyšším Brodě až do současnosti</i>	40
7.1.2	<i>Historie motokrosových tratí v Jiníně až do současnosti</i>	42
7.1.3	<i>Historie motokrosových tratí v Netolicích až do současnosti</i>	45
7.1.4	<i>Od prvního ročníku rallye Český Krumlov do současnosti</i>	46
8	ROLE MOTOCYKLU ČZ V HISTORII ČESKOSLOVENSKÉHO MOTORISTICKÉHO SPORTU	53
9	ZÁVĚR	55
10	SEZNAM ZKRATEK	56
11	REFERENČNÍ SEZNAM PRAMENŮ A LITERATURY	57
	OSOBNÍ ARCHIVY	57
	LITERATURA	57
	PERIODIKA	57
	TIŠTĚNÉ PRAMENY	57
	PŘÍLOHY	59

1 Úvod

Tuto práci na téma historie motoristických sportů jsem si vybral, jelikož jsem v minulosti jezdil motokros a dodnes o něj mám zájem. Protože studuji v Jižních Čechách, rozhodl jsem se zmapovat motoristický sport a to hlavně motokros, právě v této oblasti.

Nejdříve jsem začal psát emaily fungujícím klubům a navštívil jsem také internetové stránky i okresní archívy. Poté jsem se pustil do studování nejrůznějších knih s touto tematikou, abych se v ní lépe zorientoval. Když jsem načerpal příslušné informace, zašel jsem do oddělení periodik Krajské vědecké knihovny, kde jsem vzal nespočetné množství periodik do ruky a trávil s nimi několik hodin. V těch jsem našel spíše útržkovité zprávy a tak jsem se pustil do shánění jmen, adres a telefonních čísel bývalých i současných závodníků. Zašel jsem za panem Holubem, který mi poskytl jisté informace, jak o plochodrážním stadiónu, tak o jezdcích. Ukázal mi různé fotografie, jeho závodní plochodrážní stroj a odkázal mě na další osoby, které se touto problematikou zabývají. Dále jsem s obtížemi získal chvíli volného času pana Mgr. Františka Špaleta, který pracuje v ÚAMK. Poskytl mi určité informace a kontakty na další osoby a kluby. Dále musím poděkovat také panu Evženu Zadražilovi st. a jeho synovi, kteří mi velmi pomohli se sháněním materiálů ohledně Táborska, Písecka a Pelhřimovska. Hlavně s panem Zadražilem ml. jsme hodně komunikovali a dal mi dobré rady a kontakty na osoby, co se pohybují okolo motokrosu. Bývalý špičkový motokrosový jezdec, co okusil i reprezentaci na konci sedmdesátých let František Soldát mi sice na poslední chvíli, ale dal nějaké rady a materiály o svém i českobudějovickém motokrosu. Ještě bych chtěl poděkovat i svému otci, který mi velice pomáhal doplňovat informace hlavně o motokrosu.

Neboť čas rychle utíkal, pustil jsem se do zpracování všech informací, které jsem různě nasbíral a výsledek je následující.

2 Teoreticko metodologická část

2.1 Cíle, úkoly a předmět práce

Předmět práce je zaměřen z hlediska územní na území bývalého Jihočeského kraje (8 okresů). Těžiště práce je zaměřeno především na oblast Českobudějovicka.

Z hlediska časového je předmět práce zaměřen na historii těchto sportů od počátku a to od roku 1897 až do současnosti, přesněji do roku 2008.

Z hlediska obsahového je zaměřena na historii všech motoristických sportů v Jižních Čechách.

2.2 Metody

V bakalářské práci uplatňuji historické metody o využití historie motoristických sportů v Jižních Čechách. Z hledem k poměrně rozsáhlému množství pramenů jsme mohli využít převážně přímou metodu.

2.3 Rozbor pramenů a literatury

Vzhledem k dokumentačnímu charakteru této práce jsem se snažil věnovat maximální pozornost zpracování regionálních periodik, tištěných pramenů, literatury, internetových stránek a archivních fondů.

Jako základní zdroj pramenného poznání a jeden z nejdůležitějších zdrojů pro zpracování této práce v období před II. Světovou válkou se ukázala složka Policejního ředitelství v Českých Budějovicích, uloženého ve Státním oblastním archívu v Třeboni, ve kterém jsou uloženy písemnosti všech povolených spolků v Jižních Čechách. Po roce 1918 jsou pečlivě vedeny údaje o vzniku jednotlivých korporací, v některých případech i datum konání ustavující schůze a údaje o úředním zániku spolku.

Jako další zdroj poznatků pro historii několika disciplín sloužily osobní archivy. Nejvíce vypovídající z použitých osobních archivů je archív J. Holuba, bývalého reprezentanta naší republiky na ploché dráze, který se vztahuje k období působení jeho osoby na ploché dráze,

zejména na ploché dráze v Českých Budějovicích. Bohužel nezahrnuje vznik ploché dráhy v Českých Budějovicích a prvních pár let po jejím vzniku.

Dalším osobním archivem, ze kterého jsem čerpal, byl archiv pana Evžena Zadražila st. a jeho syna. Evžen Zadražil st. bývalý motokrosový závodník, který se aktivně věnoval motokrosu 25 let a účastnil se mnoho sezón, také závodů Mistrovství republiky. Založil spolek „Motosportklub Chýnov“ v roce 1990. Potom jeho syn, taktéž Evžen Zadražil ale ml., jezdil motokros a v roce 2003 převzal po svém otci štafetu ve vedení klubu. Změnil se také název týmu na „Motosport Chýnov“. To jméno nese klub dodnes.

Velký význam pro předmět práce mají informace z regionálních periodik, z nichž největší přínos měla Jihočeská pravda, ze které jsem čerpal od prvního ročníku jejího vydání (1945) až do ročníku čtyřicátého čtvrtého (1989). Toto periodikum věnovalo poměrně značnou pozornost motoristickému sportu.

Dále jsem čerpal z internetových stránek a na nich jsem strávil opět mnoho hodin vyhledávání různých materiálů.

3 Stručný nástin historie motoristických sportů, na které je nejvíce zaměřen předmět této práce, jak ve světě i u nás

3.1 Terénní motocykly, motokros

Začátky terénních závodů motocyklů se datují do období let 1900 až 1950. V této době se závody konaly spíše při různých příležitostech, stále se zdokonalovaly a hledaly svou tvář. Na samém počátku motocyklového sportu stály tehdy silniční závody a teprve po nich se začaly jezdit motocyklové soutěže. V podstatě na základě těchto disciplín vznikl terénní sport zvaný MOTOKROS a hlavně po druhé světové válce zaznamenal ohromný vzestup. Kolébkou tohoto sportu se staly Belgie a Velká Británie, kde měl motokros hluboké kořeny. Zde vyrůstali výborní jezdci jako byl například Belgičan Joel Robert, který se s pěti tituly mistra světa stal na dlouhou dobu nejúspěšnějším jezdcem v historii tohoto atraktivního sportu.

Také u nás byl o terénní závody velký zájem a návštěvy 100 000 diváků v Praze – Šárce nebo v Přerově toho byly důkazem. K našim nejlepším jezdci tehdy patřili Čížek a Vlastimil Válek. Po nich přišla generace jezdci, která dokázala navázat na jejich výborné výsledky. Byl to především Jaroslav Falta, který měl v roce 1974 velice blízko k titulu mistra světa. Také motocykly ČZ vyráběné ve Strakonících byly na světové úrovni (v kapitole 3. se o tom zmiňuji). V roce 1975 se podařilo československým reprezentantů ve složení Velký, Churavý, Baborovský a Nováček, zvítězit v Motokrosu národů v Sedlčanech. Byl to tehdy vynikající úspěch a do historie světového motokrosu se zapsal zlatým písmem.

Od té doby uplynulo mnoho let a tento sport přitahoval stále více zájemců. Důležitým momentem v tomto období byl nástup japonských značek do mistrovství světa. Tyto značky začaly vyrábět tak kvalitní motocykly, že někteří evropští výrobci jim nemohli stačit. Důsledkem toho začínali mít někteří evropští výrobci velké problémy. K naší lítosti byla mezi nimi také strakonická továrna, která postupně ztrácela své, do té doby ve světě vybudované pozice. Především z toho důvodu nedosahovaly výsledky našich závodníků již takové mezinárodní úrovně, ale přesto museli naši reprezentanti v závodech světového šampionátu stále jezdit na motocyklech značky ČZ. Bylo jasné, že se motokros u nás dostává do vážných problémů a situace se musí nějakým způsobem řešit. Nakonec bylo umožněno startovat na kvalitních zahraničních motorkách.

U nás byl první pokus o uspořádání terénního závodu motocyklů 29. dubna 1928 u Prahy pod názvem „ Jízda krajinou “

Prvním skutečným terénním závodem u nás měl být „ Terén svatého Petra “ ve Stříbře dne 20. června 1948. Jeho premiéru však pořadatelé pro nepřízeň počasí odložili na 18. července.¹

3.2 Plochá dráha

Nikomu, kdo se zabývá historií ploché dráhy, se dosud nepodařilo přesně určit, kde a kdy vznikla tato motoristická disciplína.

Plochá dráha je spojena se dvěma historkami, které vypráví o vzniku ploché dráhy.

Ta první pojednává o tom, že vznikl na dvoře jednoho farmáře v Austrálii, který měl silný motocykl a nezletilého syna. Jednoho dne syn opět z dlouhé chvíle a v otcově nepřítomnosti nastartoval motocykl a projížděl se po krajině. Právě v ten moment došla farmáři trpělivost a zatloukl do země silný kůl. Motocykl k němu přivázal řetězem a myslel si, že bude mít pokoj. Jenže řetěz byl dost dlouhý a důvtipný synáček brzy přišel na to, že jezdit může i nadále. Sice stále jen dokola, ale to mu nevadilo. A tak se prý zrodila speedway.

Druhá verze je neméně romantická. Považuje za průkopníka ploché dráhy ředitele jisté hospodářské výstavy v Austrálii, kterého klesající návštěvnost donutila vymyslet nové lákadlo pro návštěvníky. Rozhodl se na kousku volné plochy uspořádat závod motocyklů, které by jezdily v uzavřeném kruhu na tvrdém hliněném podkladě. Nápad zabral okamžitě, zvláště když pan ředitel šel osobně příkladem a usedl na silný stroj, aby vzápětí absolvoval několik kol i pádů.

Pravděpodobně již nikdo neurčí, kdy a kde se doopravdy uskutečnil první plochodrážní závod na světě. Nejen proto, že chybí písemné záznamy, ale i proto, že tehdejší terminologie nebyla ještě přesná. Za kolébku ploché dráhy se přesto považuje Austrálie.

U nás se plochodrážní premiéra uskutečnila na dráze dostihového závodiště v Pardubicích již 29. 9. 1929. Tento závod byl nazván Zlatá přilba a od druhé světové války patří k největším světovým závodům jednotlivců na ploché dráze.²

1 KOVÁŘ P. Motokros můj život. Pardubice 1995, s. 3

2 JENČA J. I. Boj o zlatou přilbu. Hradec Králové : Kruh, 1975. s. 180

3.3 Automobilové soutěže

Automobilový sport, nejnebezpečnější sport světa, se zrodil téměř současně s prvním automobilem a v samých začátcích byl tím nejvhodnějším prostředkem k propagaci nového dopravního prostředku, hlavně však důležitým regulátorem konstrukčního vývoje. Již v polovině devadesátých let 19. století pořádali Francouzi, průkopníci automobilového sportu, závody mezi městy. Po roce 1900 se přeneslo závodění na uzavřené silniční okruhy a byla založena tradice závodů o Grand Prix.

První automobil ve střední Evropě byl vyroben v roce 1897 v kopřivnické továrně na kočárky, která jej v roce 1898 pod názvem President slavnostně představila veřejnosti na trase Kopřivnice, Vídeň. O dva roky později vyjel z brány továrny první závodní automobil, s nímž liberecký textilní magnát baron T. von Liebig dosáhl mnoha úspěchů.³

³ POLÁK E. Rychlost je náš osud. Praha : ROH, 1970, s. 216

4 Historie motorismu na Českobudějovicku

4.1 Historie motorismu na Českobudějovicku od vzniku do počátku II. Světové války.

Za první republiky nebyl motorismus v Českých Budějovicích příliš rozšířen. Akce se zde konaly nepravidelně a velice zřídka. V tomto městě jsme se setkali s automobilovou soutěží 31. července 1921, kdy se staly České Budějovice součástí etapové mezinárodní automobilové soutěže. Další motoristický podnik, který se na území Českých Budějovic odehrál, byla soutěž spolehlivosti cestovních automobilů, pořádaná Autoklubem RČS. Obyvatelé byli v době konání závodu upozorněni na zvýšenou opatrnost.⁴

První soutěž pro fandý motocyklového sportu byla Mezinárodní cestovní soutěž motocyklů a sidecarů na 1000 kilometrů, která se konala v polovině července roku 1925. Pořadatelem druhé etapy vedoucí z Jindřichova Hradce přes České Budějovice do Vodňan byl nově ustanovený Jihočeský Autoklub České Budějovice – JAK. Součástí této etapy byla i rychlostní zkouška na letmém kilometru za obcí Dasný.⁵

Jihočeský Autoklub byl spolupořadatelem i dalšího ročníku Mezinárodní cestovní soutěže, jejíž část, která probíhala Budějovicemi, se konala 30. května 1926. Součástí této etapy byla opět rychlostní zkouška na letmém kilometru u obce Dasný.⁶

Rok 1929 zahájila motosekce Jihočeského Autoklubu trochu netradičně, neboť byl zahájen zimní soutěží a ukázkami skijoringu. 4. srpna téhož roku byla uspořádána distanční jízda spojená s jízdou za neznámým cílem na pěti tratích od 206 do 460 kilometrů. Tuto soutěž dokončilo 15 jezdců z 18.⁷

Svoji činnost zahájil klub velice vehementně a již 8. a 9. června uspořádal v Českých Budějovicích I. celostátní sjezd arielistů. Na tento sjezd se sjelo 153 strojů z celé republiky. Konal se ve spolupráci s AC Stadiónem, většinou na stadiónu na Sokolském ostrově, kde mu přihlíželo 500 diváků. V programu byla překážková a praporková jízda, které obě vyhrál

4RADA F. Když se psalo T. G. M., s. 261

5 Jihočeské listy 4. 7. 1925

6 Jihočeské listy 26. 5. 1926

7 Jihočeské listy 10. 8. 1929

Klíma Č. B., dále soutěž ve skoku, ve které skočil Seidl 9,5 m. a výhra. Součástí programu byla i ukázka motofotbalu, motocyklová a turistická soutěž spolehlivosti.⁸

Ve dnech 4. – 6. července se konal sjezd Jawa – klubů, uspořádaný Jawa klubem České Budějovice. Tohoto sjezdu se zúčastnilo 511 jacistů s 323 motocykly a automobily.⁹

4.2 Období motorismu ve II. Světové válce na Českobudějovicku

Již na začátku druhé světové války ukončily buď dobrovolně nebo nedobrovolně všechny motoristické kluby v Českých Budějovicích svoji činnost, aby zde postupně mohly vznikat kluby německé. Již 17. 1. zde byl zřízen Abteilung Für Der Deutche Automotoklub in der ČSR – DDAC.¹⁰

Na začátku roku 1939 probíhal nábor německých motoristů do Der Deutche Autoklub in der ČSR.¹¹

V období války zde dále působila branně orientovaná organizace, která se zajímala i o motorismus. Jednalo se o f. Motorstaffel 299, který v roce 1941 pořádal branný závod – Wehrsportwettkämpfe der NSRR.¹²

4.3 Období motorismu na Českobudějovicku od 1945 do roku 1955

Po druhé světové válce se motoristický sport vzpamatoval v celém Československu poměrně dlouho. Ještě o něco déle to však trvalo na jihu Čech. Bylo zde příliš jiné práce a čas a pohonné hmoty se využívaly k opravám škod, které válka napáchala.

Prvním poválečným podnikem českobudějovické odbočky Automotoklubu ČSR byla Jarní soutěž Jihočeského Autoklubu, která se jela začátkem dubna 1947. Byla to soutěž spolehlivosti s rychlostní zkouškou do vrchu Hlinkova Hora. Trať obou okruhů měřila celkem 220 km. Závodu se zúčastnilo celkem 142 startujících, z nichž do druhého kola postoupilo

8 Jihočeské listy 26. 2. 1930

9 SOA Třeboň, Policejní ředitelství Č. Budějovice, č. kartonu 802 č. rejstříku, 346, výběr ZÚ Praha ze dne 1. 8. 1931

10 Budweißer Zeitung 14. 1. 1939

11 Budweißer Zeitung 4. 2. 1939

12 Budweißer Zeitung 28. 6. 1941

135 a klasifikovalo 133. Do cíle dojelo 86 motocyklů, 5 jezdců na sidecarech a 44 automobilů. Všichni účastníci byli rozděleni do 13 tříd podle výkonnosti strojů.¹³

Českobudějovický autoklub uspořádal další soutěž spolehlivosti automobilů a motocyklů s rychlostní zkouškou na rovině i do vrchu. Celkem trať měřila 292 km. V absolutní kvalifikaci osadil Pártl z Českých Budějovic krásné druhé místo na voze Alfa Romeo, když vyhrál 7.třídou– přes 2000 ccm se získal 150 bodů.¹⁴

Hluboká nad Vltavou se stala 29.zářím 1953 dějištěm rychlostního závodu motocyklů, který uspořádal českobudějovický Svazarm. Jedno kolo měřilo 2815 metrů. KV Svazarm v Českých Budějovicích věnovalo jako putovní trofej křišťálový pohár, který si vybojoval Pokesaný ze Strakonice. Závod shlédlo 7000 diváků, kteří byli s předvedenými výkony jistě spokojeni.¹⁵

4.4 Období motorismu na Českobudějovicku od roku 1955 do roku 1989

4.4.1 Plochá dráha

Nejslavnější éra tohoto motoristického sportu v Českých Budějovicích nastala v šedesátých a sedmdesátých letech 19. století. Úspěchy českobudějovických plochodrážníků jsou v tomto městě ojedinělé, ale i tak se najde pár závodníků, kteří zde vybojovali cenná vítězství.

První závody na ploché dráze v Českých Budějovicích shlédlo 20 000 diváků v neděli 25. září 1955, kdy už po celé republice fungovaly desítky plochodrážních stadiónů. Diváci zde shlédli skvěle vydařené mezikrajové utkání družstev krajů Brno a Plzeň, uspořádané Svazarmem České Budějovice. Zastoupení byli i českobudějovičtí jezdci, kteří hájili barvy Plzně, a kteří ještě nemohli sestavit úplné družstvo. Mezi ně patřil Marha, který se kvalifikoval do finále jednotlivců, kde bohužel hned po startu musel odstoupit pro poruchu na stroji. Další skvěle jedoucí českobudějovický jezdec byl Irmiš, který vyhrál dokonce 14. jízdu. Poslední jedoucí Jihočechem byl Průcha, který vyhrál 3. jízdu. Nakonec vyhrála Plzeň 65 : 43.

Tato dráha byla vybudována ve Stromovce v akci Z, na místě dnešního areálu Slávie při Vysoké škole zemědělské. Jedno kolo ploché dráhy měřilo 485 metrů. Jelo se 18 jízd po třech

13 Jihočeská pravda 10. 4. 1947

14 Jihočeská pravda 9. 8. 1951

15 Jihočeská pravda 2.10.1953

kolech a každý jezdec absolvoval šest jízd. Tyto závody na ploché dráze ovšem nebyly první pro českobudějovické závodníky, protože plochá dráha v Českých Budějovicích vznikla díky propagaci některých jezdců, především Františka Irmiše.¹⁶

V úterý 18. 9. 1956 se jela první večerní mezinárodní plochá dráha v Č. B., kam se přišlo podívat na souboj nejslavnějších jezdců Evropy (Kamper, Killmaier z Rakouska, Osborn, Lawriell z Anglie, Švéd Soermander, Maďar Levaye) a jezdců ČSSR (Volf, Polák, Machač, Havelka,....) 25 000 diváků. Celkem jelo 16 jezdců a jelo se 20 jízd. Finálové pořadí: 1. Kamper, 2. Soermander, 3. Volf, 4. Polák.¹⁷

V sobotu 3. 8. 1957 se v Českých Budějovicích jel závod Č.. B. – Ostrava, kde ve finále vyhrál Fr. Irmiš před svým bratrem R. Irmišem, kteří se tímto závodem zařadili do plochodrážní reprezentace družstva ČR.¹⁸

Druhá letošní mezinárodní plochá dráha se konala v Českých Budějovicích a uspořádal ji KAMK Svazarm. Bojovali zde jezdci Polska, NSR, Švédska a ČR. Byl to velmi pěkný souboj kvalitních jezdců, o čemž svědčí i to, že v první jízdě byl překonán traťový rekord. Nakonec celkově vyhrál Janíček na stroji ESO, druhý byl Lucák a třetí Vidrma.¹⁹

Poslední utkání II. Ligy na ploché dráze mohli shlédnout diváci v neděli v Č. Budějovicích dne 26. 10. 1958, kdy jezdci Českých Budějovic nastoupili proti jezdcům Hradce Králové se snahou udržet si neporaženost v tomto ročníku a vybojovat si tak zasloužený postup do I. ligy. To se jim podařilo a vyhráli na Hradcem Králové vysokým rozdílem 73 : 34. Postup Č. B. vybojovali : Sluníčko, Průcha, Kubíček, Fr. a R. Irmiš.²⁰

První závod I. ligy se českobudějovickým vydařil. Jel se v sobotu 6. 6. 1959 v Českých Budějovicích proti skvělému družstvu Plzně, které podlehl Č. Budějovicím 46 : 56. Skvělý Fr. Irmiš vyhrál všechny své jízdy a tím nastřádal cenné body pro domácí.²¹

Při druhé rozjížděce na Mistrovství světa ve Slaném se umístil Fr. Irmiš na osmém místě a tím se kvalifikoval do další rozjížděky, která se jela již jako střeoevropské finále v Mnichově.²²

Dramatické utkání, které uspokojilo tisíce diváků, proběhlo v sobotu v Č. B. 16. 7. 1960 při utkání I. ligy, kde se střetli domácí jezdci s jezdci Prahy. V polovině utkání prohrávali domácí o 4 body, aby nakonec bez Františka Irmiše odešli jako vítězové. Roman Irmiš měl

16 Pamětník ploché dráhy Jan Holub

17 Jihočeská pravda 21. 9. 1956

18 Jihočeská pravda 6. 8. 1957

19 Jihočeská pravda 27. 9. 1957

20 Jihočeská pravda 29. 10. 1959

21 Jihočeská pravda 6. 6. 1959

22 Jihočeská pravda 27. 8. 1960

velmi nebezpečný pád, po němž nikdo nepočítal, že ještě nastoupí. Stal se ale pravý opak, právě on při jedné z dalších jízd porazil nejlépe jedoucího Nováka z Prahy, což působilo psychicky na spolujezdce, kteří v dalších rozjíždkách jeli jako vyměnění. Nejvyrovnanější z domácích byl Průcha, který vyhrál ve třech rozjíždkách. Utkání skončilo 57 : 50.²³

Rok 1961 nebyl pro českobudějovické plošináře zrovna vydařený. Sezóna začala v Liberci na soustředění širšího národního družstva. Z Českých Budějovic se zde účastnili Kubíček, R. Irmiš a Průcha. Všichni tři byli zařazeni do rozjížděk prvního kola Mistrovství světa.²⁴

První kolo Mistrovství světa na ploché dráze mělo na pořadí 3 závody - v Ostravě, v SSSR v Rovně a v Jugoslávii v Osijeku. V neděli 13. 5. 1962 v Osijeku startovali čtyři Čechoslováci, mezi nimi i českobudějovický St. Kubíček, který si jako jediný zajistil postup do II. kola MS. Obsadil zde skvělé čtvrté místo. Po všech třech závodech se kvalifikovalo celkem 5 Čechoslováků. Další dva se nominovali již dříve ve Vídni.²⁵

Na první kolo MS 1963 jednotlivců, které se jelo na Strahově 9. 5., se přišlo podívat 120 000 diváků. Všichni fandili a tleskali Janu Holubovi, který si jel suverénně pro jednu z medailí, bohužel při poslední jízdě najel do upadlého polského jezdce a tím se připravil o postup. Skončil na devátém místě, což je těsně za postupujícími.²⁶

V neděli dopoledne 3. října 1965 se jel na ploché dráze v Č. B. závod, který se velmi podařil J. Holubovi. Holub vyhrál všech pět rozjížděk a s patnácti body se umístil suverénně na prvním místě. Kubíček se umístil s dvanácti body na čtvrtém místě.²⁷

Na devatenáctém ročníku Zlaté přilby v neděli 10. září 1967 v Pardubicích utrpěl Holub zlomeninu vřetení kosti a nemohl odjet do Londýna, kde měl jako jediný Čechoslovák (a druhý v historii) startovat ve finále Mistrovství světa 1967 na ploché dráze.²⁸

První kolo Mistrovství světa na ploché dráze jednotlivců 1970, které se jelo 9. 5. 1970 v Míšni (NDR) vyhrál Holub se 14 body. Kubíček skončil na osmém místě a postupoval též.²⁹

V roce 1974 ukončila z finančních důvodů svoji činnost plochá dráha v Českých Budějovicích a areál si postupem času předělala Vysoká škola zemědělská při Jihočeské univerzitě čistě na atletický stadión. Všichni jezdci, vyjma Holuba, který přestoupil do Plzně,

23 Jihočeská pravda 27. 8. 1960

24 Jihočeská pravda 11. 5. 1961

25 Jihočeská pravda 19. 5. 1962

26 Jihočeská pravda 19. 5. 1962

27 Jihočeská pravda 5. 10. 1965

28 Jihočeská pravda 12. 10. 1967

29 Jihočeská pravda 11. 5. 1970

skončili svojí závodní činnost. Kubíček ještě trénoval na ledové ploché dráze, která nebyla z hlediska prostorů tak finančně náročná. Dále se ještě zúčastnil několika závodů na dlouhých plochých drahách.³⁰

Toto jsou poslední zprávy o ploché dráze v Českých Budějovicích a místních jezdců. Snad jenom ještě jednu zprávu, a to o synovi J. Holuba, který v roce 1986 získal titul mistra ČSSR juniorů na ploché dráze.³¹

4.4.2 Motokros, sajdkárkros a terénní motocyklové soutěže

Po druhé světové válce se v Č. B. a okolí českobudějovických jezdců účastnili různých terénních soutěží a přesné ohraničení terénních soutěží a motokrosu se vytrácelo.

Snad se dá označit již jako motokros Jihočeská soutěž motoristů, která se konala 4. 8. 1956. Trať byla velice obtížná s velkým výškovým rozdílem. Z 96 startujících, kteří startovali od tříd do 125 ccm až do 350 cmm dojel 67, z nichž byl nejrychleji v cíli českobudějovický Kučera na stroji do 175 cmm. Byl jedním ze tří závodníků, kteří dojeli beze ztráty bodu.³²

V neděli 21. 8. 1960 se jel terénní závod motocyklů, který byl počítán do mistrovství ČSSR. Trať závodu byla dlouhá 2 200 metrů a vedla členitým terénem s prudkými výjezdy a sjezdy. Start závodu byl s motorem v chodu. Kategorie do 175 ccm a do 350 cmm jeli trať desetkrát, kategorie do 250 a 500 cmm dvacetkrát. V kategorii do 175 se umístil známý plochodrážní jezdec Roman Irmiš na třetím místě. Absolutním vítězem a vítězem v kategorii do 500 cmm se stal Souček.³³

V neděli 23. 4. 1961 měl premiéru českobudějovický rychlostní terénní závod v Rudolfově, kde ve třídě do 175 ccm obsadil českobudějovický Irmiš druhé místo.³⁴

V neděli 18. 3. 1962 odpoledne vyrazily mopedy a pionýři na Klet'. Soutěž pořádal automotoklub Svazarm n. p. Motor, které se zúčastnilo 37 jezdců.³⁵

Šedesát jezdců se sešlo 20. dubna 1963 na motokrosovém závodě Rokle Kozský potok, který se jel jako závod o postup do krajského přeboru v motokrosu. Třída do 175 ccm : 1.místo Roučka (ČZ), 2.místo Vlk (ČZ), 3.místo Ertl (Jawa). Do 250 ccm : 1.místo Vítovec (ČZ), 2.místo Ertl (Jawa), 3.místo Stejskal (ČZ). Do 500 ccm : 1.místo R. Irmiš (

30Jihočeská pravda 7. 1. 1974

31Jihočeská pravda 22. 8. 1978

32Jihočeská pravda 7. 8. 1956

33Jihočeská pravda 23. 8. 1960

34Jihočeská pravda 25. 4. 1961

35Jihočeská pravda 21. 3.1962

ESO), 2.místo V. Irmiš (ESO), 3.místo Marchal (ESO). Všichni jezdci byli z Českých Budějovic.³⁶

Na Rudolfově se jel závod KP v motokrosu, kde ve třídě do 500 ccm dominovali jezdci z Č. B. První místo obsadil R. Irmiš, hned za ním V. Irmiš a na třetím místě skončil Marhal.³⁷

Oblastní přebor motokrosu, který se konal v Lišvém Dvoře 8. 10. 1967, vyhrál kategorii do 250 ccm českobudějovický Petráš. Ve třídě do 500 ccm obsadili jezdci Českých Budějovic všechna medailová místa. Na prvním místě skončil Popp, na druhém Růžička a na třetím Bendík.³⁸

Froněk a Hándl z RH Č. B. opět bodovali, tentokrát na XII. ročníku motokrosu v Žiteli 16. května 1970, který byl zároveň třetím závodem o přebor střediska. Závod byl uspořádán AMK Strakonice a RH Strakonice. Froněk ve své třídě pětistovek vyhrál a o dvě místa za ním se umístil Handl.³⁹

Tady bych chtěl podotknout, že Jan Froněk pochází z Kaplic, jinak jezdil za klub RH Č. B.

Na XVI. ročníku dvoudenního motocyklového závodu ve Mšeně, který se jel 29. a 30. srpna jako poslední kolo přeboru ČSSR obsadil českobudějovický Kalaš z RH ve třídě do 250 ccm čtvrté místo.⁴⁰

Velice úrodný rok na motokrosové podniky začal pro jezdce Č. B. na domácí půdě ve Starých Hodějovicích u Č. B. 12. dubna 1971. Zde exceloval mladý závodník J. Procházka z MCC Č. B. ve třídě do 500 ccm, kde porazil i ostřílené domácí jezdce z RH Č. B. Froňka, který skončil na třetím místě, dále Kovaříčka – páté místo a Handla – šesté místo.⁴¹

V květnu 1972 získalo RH Č. B. titul Vzorný kolektiv ČTO druhého stupně, který předal předseda politickovýchovné komise OV ČTO Dvořák za několikaleté dobré výsledky.⁴²

Motokrosovní jezdci zahájili v Moravském Krumlově na trati na Střelnici sezónu prvním celostátním utkáním O pohár federálního ministerstva vnitra, které se jelo 2. května 1973. Družstvo RH Č. B. skončilo na druhém místě. V boji jednotlivců skončil českobudějovický Bareš ve tř. do 250 ccm na třetím místě a ve třídě do 500. ccm Stach taktéž na třetím místě.⁴³

36Jihočeská pravda 24. 4. 1963

37Jihočeská pravda 5. 5. 1964

38Jihočeská pravda 9. 10. 1967

39Jihočeská pravda 19. 5. 1970

40Jihočeská pravda 1. 9. 1970

41Jihočeská pravda 13. 4. 1971

Rudá hvězda Č. B. skončila ve čtyřdílném seriálu motokrosových závodů O pohár FMV na třetím místě. V jednotlivcích skončil Bareš třetí.⁴⁴

V roce 1980 družstvo RH Č. B. obsadilo třetí místo ze sedmnácti ve federálním přeboru. V jednotlivcích byl Bareš třetí a Tlamicha sedmý, v pětistovkách Stejskal desátý. Soldát, který v této době byl na základní vojenské službě v Dukle Praha, byl zařazen do reprezentace. S I. výkonnostní třídou odešel na podzim 1980 nadějný Bedík rovněž do Dukly Praha na základní vojenskou službu.⁴⁵

Motokros, který se jel 7. 6. 1981 v Netopicích, byl jedním z posledních pro jezdce RH Č. B. Ve tř. do 500 ccm se zde umístil Tlamicha na šestém místě.⁴⁶

Československý motokros v roce 1981 zchudl. Ze scény odešla Rudá Hvězda České Budějovice, první z oddílů, který se mohl pyšnit titulem vzorný kolektiv I. stupně, jehož členové představovali trvalou konkurenci celostátní špičce z Dukel. Janovi Greinerovi, který věnoval 31 let motokrosu, na jaře před odchodem do důchodu, výbor TJ v dopise slíbil, že jeho oddíl hodnotí velmi kladně, a že bude fungovat i nadále. Ovšem 30. dubna došlo k dalšímu jednání a rozhodnutím výboru TJ byla činnost jeho klubu ukončena. Hlavním odůvodněním byla úsporná opatření, neboť docházelo v posledním období k nárůstu ve finančních a materiálových nákladech na činnost. V srpnu již byly závodní motocykly odprodávány a ostatní čekali na úřední odhad. Sklad náhradních dílů byl převzat Plzní. Závodníci jako Bareš měli problémy se stroji a snažili se udržet I. výkonnostní třídu. Další jezdec Tlamicha již začal hájit barvy RH Praha.⁴⁷

Dvacátého září se ve Dlouhé Loučce konalo poslední mistrovství ČSSR v motokrosu. Ve třídě pětistovek skončil Soldát na šestém místě a celkově též na šestém. Bendík se celkově umístil o deset příček níže. Oba již startovali za ČSAD Č. B.⁴⁸

V dubnu se nepodařilo Soldátovi postoupit z kvalifikace 95 jezdců na MS v motokrosu ve třídě do 250 ccm v Salindres. K postupu mu chyběla pouhá dvě místa.⁴⁹

4.4.3 Automobilové soutěže

České Budějovice se staly součástí závodu Rallye Vltava, který byl 2338 km dlouhý. České Budějovice se staly 6. 7. 1965 jedinou šedesátiminutovou přestávkou závodu, který byl součástí ME. Závodníci museli trať projet průměrnou rychlostí 65 km/h.⁵⁰

44 Jihočeská pravda 4. 10. 1978

45 Jihočeská pravda 11. 3. 1980

46 Jihočeská pravda 8. 6. 1981

47 Jihočeská pravda 23. 7. 1981

48 Jihočeská pravda 22. 9. 1987

49 Jihočeská pravda 19. 4. 1989

Dvacátého května byl obnoven závod do vrchu Hlinkova Hora. Jelo se ve třech kategoriích. V kategorii do 1 000 ccm obsadil českobudějovický Hovorka na voze Wartburg třetí místo. Ve druhé kategorii obsadil druhé místo českobudějovický Holz s vozem Oktávie a v poslední kategorii obsadil Šauer z Č. B. na voze BMW druhé místo.⁵¹

Jediná posádka z Jižních Čech se zúčastnila v roce 1968 automobilového závodu Rallye Vltava. Byli to českobudějovičtí jezdci Holzer s Mičanem. Tento rok měřila trasa 2 300 km a jelo se od pátku 5. července do neděle 7. července s jedinou pětihodinovou přestávkou. Na startu začalo 88 posádek, ovšem již první noc skončilo 25 posádek. Českobudějovická posádka skončila ve tři hodiny ráno z pátku na sobotu. O tom, že to byla velice těžká trať svědčí i to, že závod dokončilo pouhých 29 posádek, z nichž byly ještě tři diskvalifikovány. Nakonec všechny medailové posty získaly zahraniční posádky.⁵²

V roce 1971, 5. května, se jela Rallye soutěž o Zlatou svíčku PAL, pořádanou AMK Pal Svazarm Tábor, které se zúčastnilo 66 posádek na dvěstěčtyřicetikilometrové trase. Ve třídě A1 přes 1 150 ccm se umístili jezdci z Č. B. Homr, Češka na třetím místě s vozem Škoda 110.⁵³

AMK ČSAD a Svazarm Č. B. uspořádali Jihočeskou rallye, které se zúčastnilo 105 posádek. Délka trati měřila 300 km. Ve třídě A1 do 1 150 ccm vyhráli Kopejsko – Černohorský z AMK Škoda, třídu A2 do 600 ccm vyhrál Korda Kubát, třídu A2 do 1 000 ccm Malásek – Černohorský a třídu A2 do 1 150 Kovář – Martek z AMK Motokov.⁵⁴

Šestým ročníkem závodu do vrchu v Týně nad Vltavou, který je součástí přeboru ČSR A, se uskutečnil za účasti 74 závodníků 25. září 1977. Ve třídě A1 1 150 – 5. místo Staněk, A2 600 - 2. místo Sýkora, A2 1 300 – 2.místo Kadlec, Formule Škoda - 3. místo Valenta⁵⁵

První závod mistrovství republiky 1979 v autokrosu se konal 15. dubna v Dobřanech. Ve třídě do 1 300 ccm obsadil páté místo Soldát Z ČSAD Č. B. Na devátém místě skončil Mráz taktěž z Č. B.⁵⁶

Dvojnásobný mistr republiky v závodech formule Škoda – Kačer OV Svazarm Č. B. vyhrál první závod mistrovství ČSSR, který se jel začátkem května 1981 v Mostě. Vyhrál i tréninkovou jízdu, kde zajel nový traťový rekord. V závodě na pátém místě skončil další českobudějovický jezdec Valenta z AMK Č. B.⁵⁷

50Jihočeská pravda 7. 7. 1965

51 Jihočeská pravda 24. 5. 1966

52Jihočeská pravda 9. 7. 1968

53Jihočeská pravda 6. 9. 1971

54Jihočeská pravda 17. 9. 1975

55Jihočeská pravda 26. 9. 1977

56Jihočeská pravda 17. 4. 1979

57Jihočeská pravda 13. 5. 1981

Na prvním závodě mistrovství ČSSR na silničních okruzích v Mostu ve formuli Škoda, který se jel 19. 5. 1982, startoval prvně i českobudějovický Linhart, který loni skončil v přeboru těžé třídy na okruhu a do vrchu na čtvrtém místě a zajistil si tak účast na mistrovství ČSSR. Jezdil za Jihočeský podnik služeb mládeže s vydatnou podporou SSM v Č. B. a zde dojel na sedmém místě. Kačer musel pro poruchu odstoupit a Valenta dojel druhý.⁵⁸

V rallyekrosu Borovanská strouha v divizi I. vyhrál 13. 10. Matouš z ČSAD Č. B. a na třetím místě skončil Böhmen startující za Mototechnu Č. B. Ve společném finále vyhrál Macháček z ČSAD Č. B.⁵⁹

V krajském poháru BOAS, který se jel 27. 4. 1986 v Jindřichově Hradci vyhrál Švec – Bogdanowicz z Jč. AMK.⁶⁰

Prvního červa J. Kačer vyhrál i druhý závod formule Škoda v Mostě, na druhém místě se opět umístil Valenta.⁶¹

Nováček získal druhé místo v divizi I. V rallyekrosu Českého poháru v Hříškově, který se jel 2. 10. 1988. V divizi II. vyhrál Šefr, také z Č. B.⁶²

Ve třetím závodě Českého poháru v rallyekrosu, který se jel 4. 6. 1989 v Sedlčanech zvítězil českobudějovický jezdec Nováček, který vede divizi I.⁶³

4.5 Motorismus na Českobudějovicku po roce 1989 do současnosti

Po revoluci v roce 1989 se v České republice staly převratné změny nejen v politice, ale i ve veškerém sportovním dění. Vše se mnohonásobně zdražilo a sportovní kluby již nebyly tak podporovány státem. Snad nejvíce se to projevilo v motoristickém sportu, který patří mezi velmi drahé sporty. V dnešní době si může dovolit provozovat nějaký z těchto sportů jen člověk, který tomuto sportu propadl a věnuje mu téměř všechny volný čas a nemalou část svých financí.

58Jihočeská pravda 11. 5. 1982

59Jihočeská pravda 15. 10. 1985

60Jihočeská pravda 22. 4. 1986

61Jihočeská pravda 2. 6. 1986

62Jihočeská pravda 4. 10. 1988

63Jihočeská pravda 5. 6. 1989

4.5.1 Motokros, rallyekros, silniční motocykly, Formule Škoda E 1 300

Motokros :

I tento sport se od roku 1990 začal v Č. B. ubírat trochu jinou cestou, když v Č. B. přestávali motoristické kluby provozovat závodní činnost. Již v květnu 1990 na mistrovství republiky oblékal nadějný českobudějovický motokrosový závodník dres TVJ Lešany.

V roce 1996 poprvé startovala v neoficiálním mistrovství České Republiky ve třídě do 60 ccm naděje českobudějovického motokrosu. Je jím teprve osmiletý Jan Hlaváč z AMK České Budějovice. Ovšem hned před prvním startem mistrovství republiky v roce 1996 si zlomil ruku a tak se zúčastnil pouze čtyř závodů z deseti. V roce 1997 se v seriálu závodů mistrovství ČR pohyboval mezi druhým a sedmým místem. V Rychnově nad Kněžnou dokonce vyhrál. Na trati v Koznici se umístil v roce 1998 na devátém místě.⁶⁴

V Adamově u Českých Budějovic vyrostla velká naděje českého motokrosu a to Martin Michek. Pokud bych psal o něm životopis, bylo by to velmi rozsáhlé a to mu je teprve 20 let, takže jen shrnu největší úspěchy jeho kariéry :

2003 – RM 125 ccm - 2 místo Mezinárodní Mistrovství ČR v Supercrossu

2005 – RM 125 ccm - První rozjíždka 2 místo na Mistrovství světa juniorů

2006 – RM 250 ccm - 2 místo Mezinárodní mistrovství ČR v supercrossu

2007 - CRF 450 ccm – 1. místo mistrovství České Republiky v supercrossu

- 1. místo mezinárodní mistrovství družstev v motocrossu

- 1.místo orion cupu

- 3.místo mezinárodní mistrovství České Republiky v motocrossu

- 21.místo na mistrovství světa v Lokti⁶⁵

Devatenáctého srpna 2007 v neděli se jel další podnik mezinárodního mistrovství republiky v motokrosu a to na slavné trati v Holicích. Počasí se vydařilo. Celkové výsledky : třída OPEN 1. místo Čepelák, 2. místo Kadleček a na třetím místě skončil budějovický motokrosový závodník Martin Michek.⁶⁶

Michek zůstal při těžkém debutu v Lokti jen těsně za bodem. Český motokrosař Martin Michek byl při svém debutu v mistrovství světa překvapivě nejlepší z domácích jezdců a dokonce na loketské trati sahal po bodu. "Škoda, že jsem v závěru druhé jízdy neudržel pozici v první dvacítky," litoval po závodech osmnáctiletý závodník.⁶⁷

⁶⁴ Pamětník motokrosu pan Soldát

⁶⁵ současný motokrosový závodník Martin Michek

⁶⁶ Českobudějovické listy 19. srpna 2007

⁶⁷ Českobudějovické listy 31. 7. 2007

Rallyekros :

Tento sport, který se u nás vlastně začal jezdit právě v Římově má dodnes v Českých Budějovicích velký úspěch. V Č. B. závodily a stále závodí desítky jezdců, o kterých by se dala napsat kniha, takže jen shrnu ty nejúspěšnější.

Mezi elitu rallyekrosu patřil Nováček s Mazdou GRR 4 x 4, který se stal pětkrát mistr republiky, jezdil v reprezentaci a dvakrát se stal mistrem Rakouska. Dále Novotný startující ve třídě N 1 400 na voze Citroën AX GTI, který se na ME v roce 1993 a 1995 umístil na třetím místě a v roce 1997 na čtvrtém místě. Sýkora na speciálně upraveném Wartburgu 4 x 4 obsadil v roce 1990 v divizi druhé místo, v roce 1992 čtvrté místo a v roce 1994 a 1997 na voze AX GTI třetí místo.

Silniční motocykly :

Záslouhou iniciativy Ústředního automotoklubu České Republiky vznikl v roce 1995 v Českých Budějovicích 1. Motosportklub. Tento klub se zajímá o silniční motocykly třídy Minibike 50 automatik a o třídu Evropa 50. Jedná se o třídy motocyklů, jejichž obsah nepřesahuje objem válců 50 ccm a na nichž jezdí ti nejmenší – od sedmi let. 1. Motosportklub v Českých Budějovicích se ujal realizace oficiálního seriálu závodů v rámci Přeboru České Republiky – Pohár ÚAMK ČR do 50 ccm 1997. Na letišti v Plané se pak v roce 1997 jely dva závody započítané do mistrovství 1997.

Nyní bych se alespoň pár slovy zmínil o těch nejmladších z jihočeské metropole, kteří začínají na motorkách dobývat svět. V roce 1995 získal mistrovský titul Jakub Smrž. Narozen již 7. 4. 1983, ve třídě Minibike a ve třídě Evropa získal titul také jeho bratr Matěj. Oba jsou členy 1. MSK. V roce 1996 v Minibajcích vyjezdil Jakub Smrž před svým bratrem Matějem. Čtvřerici předních jezdců tohoto klubu doplňuje Jan Taušek, který v Minibajcích i v Evropě skončil čtvrtý.

Chtěl bych se opět vrátit k Jakubu Smržovi a ještě o něm něco více napsat. S motorkami Jakub začal již v mládí. V letech 1995 až 1996 se účastnil mistrovství ČR ve třídě 50 ccm. V roce 1997 pak mistrovství ČR a Německa ve třídě 125 ccm a v roce 1998 se již stal Mezinárodním mistrem ČR ve třídě do 125 ccm, což zopakoval i o rok později, k čemuž přidal ještě 10. místo v evropském šampionátu. V roce 2000 se Jakubovi povedlo navázat na předchozí úspěchy a kromě již třetího titulu Mezinárodního mistra ČR v kubatuře do 125ccm vybojoval 2.místo v evropském šampionátu a na divokou kartu se zúčastnil i Velké ceny České republiky silničních motocyklů, kde na sebe upozornil 11. místem. Do kompletního seriálu MS se Jakub zařadil poprvé v sezóně 2001, kde na sebe upozornil několika dobrými výsledky (5. místo v Assenu, 6. v Brně a Estorilu, 8. v Riu de Janeiru, 9. na Sachsenringu) a

celou úspěšnou sezónu pak završil celkovou 17. pozicí a ziskem 50 bodů, čímž zaujal druhým místem v Poháru nováčků.

Do sezóny 2002 Jakub vstupoval stejně tak jako i v sezóně minulé s číslem 18 na kapotáži, ze které však zmizel jeho dosavadní hlavní sponzor budějovický Budvar, který nahradil ELIT. Tým tak vstupoval do sezóny pod názvem ELIT Grand Prix Racing Team a právě od nového manažera se očekávalo, že dokáže zajistit ještě lepší podmínky pro tým.⁶⁸

V Jihočeském kraji byl vyhlášen sportovec roku. Stal se jím Jakub Smrž, který se účastnil MS silničních motocyklů a celkově skončil na 17. místě. Vítězství Smrže je překvapivé, protože na druhém místě byl Jaroslav Huleš, který skončil v MS o dvě místa před Smržem. Výsledek je odrazem toho, že Smrž v MS překvapil skvělými výkony, zatímco od zkušeného Huleše se dobré výsledky čekaly. "Nečekal jsem, že se stanu sportovcem roku v našem kraji a že se umístím před Jardou Hulešem. Je to pro mě překvapení a velká čest," řekl po vyhlášení Jakub Smrž.⁶⁹

Šestého dubna 2007 odstartoval v japonské Suzuce nový ročník seriálu mistrovství světa silničních motocyklů. Ve třídě do 250-ti kubických centimetrů opět nastoupili i dva čeští jezdci - Čimelický Jaroslav Huleš a Jakub Smrž z Jílovic u Borovan. Jakub Smrž absolvoval trochu jinou přípravu než v předcházejících letech, zaměřenou zejména na posilování, ale má už také za sebou povinné Irta testy ve Španělsku.⁷⁰

Smrž rozjel 24 hodin v Le Mans z desátého místa, které se jelo 24. 4. 2007. Jakub Smrž pro tým Acropolis Moto Expert rozjžděl v sobotu závod 24 hodin v Le Mans. Motocykl měl na startu 30. ročníku slavného vytrvalostního klání připravený na desátém místě, který si tým zajistil kvalifikací.⁷¹

Stejně jako v ostatních kategoriích Velké ceny České republiky, i v závodě čtvrtlitrů vyhrál lídr průběžného pořadí. Daniel Pedrosa triumfoval letos již pošesté. Českým jezcům se v domácím prostředí podařilo dojet na bodovaných pozicích. Jakub Smrž vyjel 11. místo, Rous skončil čtrnáctý.⁷²

Největší úspěchy Jakuba Smrže, které si cení : 5. místo GP Assen 2001 ve 125ccm, 7. místo GP Turecko 2006 ve 250ccm, 8.místo GP Anglie 2007 ve World Superbike

68<http://motoracers.blog.cz/0705/jakub-smrz>

69<http://automix.centrum.cz/~prace~/clanek.phtml?id>

70Českobudějovické listy 13. 5. 2007

71Českobudějovické listy 24. 4. 2007

72 Českobudějovické listy 20. srpna 1007

Formule Škoda E 1 300 :

Po roce 1989 závodil ještě dvě sezóny Kačer, který měl zlaté časy již za sebou. Také Valenta, minulý předseda klubu AMK v Českých Budějovicích, který jezdil až do roku 1993 již neobsadil po revoluci žádné medailové místo. Ovšem tým v Českých Budějovicích formule Škoda úplně neskončila. V nové kategorii Národní formule E 1 300 speciálně vyráběných jednomístných vozů pro závody na uzavřených tratích, která vychází z formule Škoda s jednou podstatnou změnou, a to s pětistupňovou převodovkou, začal v roce 1996 závodit Zdeněk Černožský. Zdeněk, startující za Škodu klub CBAMK, se v prvním závodě své kariéry – OM 96 Chemopetrol Open, který se jel 4. 8. 1996 na Autodromu v Mostě umístil na pěkném devátém místě

5 Historie motorismu na Písecku a Táborsku

5.1 Historie motorismu na Písecku a Táborsku od vzniku do počátku II. Světové války

První vytrvalostní auto-motocyklová klubovní soutěž Autoklubu Tábor byla uskutečněna v neděli 7. října 1903. Z přihlášených 83 vozidel se dostavilo ke startu 75, z nichž dojelo 65. Start byl hladký. Přihlíželo k němu mnoho obecnstva, utvořivšího hustý špalír, jak před startem, tak za ním. Krátce po odstartování prvních vozidel se spustil drobný déšť, který se změnil ve vydatný liják, trvajícím přes poledne. Již se zdálo, že soutěž bude ohrožena, ale konečně déšť ustal a na cestě k cíli jeli již závodníci po oschlých silnicích. Zvláštní pozornost zasluhuje pan Olivier Mladota, jenž dostal se k cíli s ochuravělou pravou rukou, takže celou trať projel a řídil rukou levou.

V kategorii automobilů do 1200 ccm - 1. cenu vyhrála V. Jejkalová, Praha, Zetka, 2. cena Otto Weil, Tábor, 3. cena Mery Nádherná, Chotoviny, Tatra.⁷³

Roku 1904 se již výbor nesešel a činnost klubová zaznamenána pouze náhodnými přátelskými schůzkami. Naštěstí K.Č.M. byl pravým duchem té doby a 7. října uspořádal první opravdový závod pořádaný českým klubem „Soutěž motorových dvoukolek“. Závod se měl původně jet 8. září, ale místodržitelství nepovolilo závod v září z důvodů „pohybujících se vojenských transportů po silnici“. A tak i možná proto se z původně 22 přihlášených závodů zúčastnilo jen 17 strojů. Bylo to na Trati Praha – Písek (cca 100km) s vloženým závodem do vrchu Písek – Nová Hospoda. Vítězem se stal Vondřich na stroji Laurin&Klement. Byl jedním z jedenácti, kteří dokončili. Nasazené stroje byly: L&K, J.Puch, V.Michl, Linser, Rösler&Jauering, Walter a Trojan. Tohoto závodu se zúčastnil i hrabě Alex Kolovrat pod pseudonymem Klatovský (dojel na 9. místě) a byla to jeho závodní premiéra.

Pár dní před tímto závodem Toman s Vondřichem (25. září 1904) reprezentovali „Rakousko“ na mezinárodním prestižním závodě dvoukolek Gordon Bennett Cupu ve Francii, kde obsadili 2. a 5. místo v celkovém pořadí a Toman zajel vůbec nejrychlejší kolo závodu (na českém stroji Laurin&Klement). O rok později Vondřich toto neoficiální mistrovství světa na stroji L&K vyhrál - tedy v roce 1905.⁷⁴

V roce 1929 k 11. 3. 1929 měl již Jihočeský autoklub 382 členů, z toho 305 automobilistů. V tomto roce uspořádala motosekce soutěž k neznámému cíli, v září okružní

⁷³Týdeník Tábor 1903

⁷⁴<http://www.skam.cz/skamobrazky/history.txt>

jízdu vytrvalosti automobilů a motocyklů na trati Písek – Strakonice – Vimperk – Lenora – Volary – Prachatice – Bosňany – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Pelhřimov – Tábor a zpět do Písku. Trať měřila celkem 360 kilometrů. Podmínkou tohoto závodu byla nepřetržitá jízda kromě zastávek u kontrol.⁷⁵

5.2 Období motorismu na Písecku a Táborsku od 1945 do roku 1955

V Písku před 50 lety 1948, se značně rozmáhal automobilismus. Místní pobočka Autoklubu Republiky československé patřila k nejaktivnějším v Čechách. Z její činnosti připomeňme např. březnovou přednášku známého cestovatele F. A. Elstnera o jeho cestě automobilem československé výroby na rovník. Autoklub uspořádal 4. dubna akci pod heslem „Motoristé dětem“. Na výstavišti členové klubu předváděli početné skupině mládeže ukázky ovládání automobilu a vysvětlovali principy bezpečnosti silničního provozu. Odpoledne odvezli děti všemožnými vozidly na Adamov a na Zvíkov. Do vrchu nad Ptáčkovou zorganizoval Autoklub jízdu zručnosti. Klub sdružoval i motorkáře a ti nesměli chybět při organizaci XIX. Mezinárodní Heinzovy motocyklové soutěže, v jejímž rámci projelo 16. května městem na dvě stovky vozidel.

V zimní soutěži automobilů získali na trati dlouhé 490 kilometrů závodníci Rohouš a Průcha po zlaté plaketě. Úspěšné bylo písecké družstvo i v závodě kolem Jeseníků. Při velké jihočeské soutěži na 380 kilometrů vyhráli pět zlatých a jednu bronzovou medaili jezdci Huleš, Krامل Šimek, Řehoř, Kudláč, Kniha, ing. Ryba a Sobolík. Dobrých výsledků dosáhli i v soutěži 300 mil českou zemí či Napříč Šumavou. Od července ale došlo k plošnému omezení motoristické spolkové činnosti, a proto se členové autoklubu věnovali spíše teorii.⁷⁶

Na druhém ročníku mezinárodního motocyklového okruhu prezidenta E. Beneše pořádaným Táborským autoklubem, kde jelo 64 jezdců ze sedmi států obsadili jezdci z Českých Budějovic medailové pozice ve dvou třídách a to ve třídě do obsahu 250 ccm Kadlec 1. místo na stroji Walter a 2. místo Horák též na stroji Walter. Ve třídě do 350 ccm obsadil Batovec 3. místo také na stroji Walter.⁷⁷

V rychlostním závodě motocyklů, který se jel 12. září 1954 v Táboře na trati 73 750 metrů, dojel českobudějovický Malina ve třídě do 250 ccm na stroji Walter na prvním místě.

⁷⁶Jiří Prášek, Písek před 50 lety aneb kronika roku 1948, s 50

⁷⁷Jihočeská pravda 11. 9. 1948

AMK n. p. Elektropřístroj Písek uspořádal poslední zářijový den roku 1954 závod motocyklů jihočeského a západočeského kraje. Trať měřila 37 000 metrů. Ve třídě do 250 se umístil českobudějovický Petrák na druhém místě, další pořadí bohužel neznáme.⁷⁸

5.3 Období motorismu na Písecku a Táborsku od roku 1955 do roku 1989

5.3.1 Motokros, sajdkárokros a terénní motocyklové soutěže, plochá dráha

V prvním závodě krajského přeboru v terénních soutěžích v Soběslavi, se sešlo 28. 4. 1963 70 jezdců. Jelo se ve třídách do 50, 125, 175, 250, a 350 ccm. V nejsilnější třídě vyhrál Štrunc a na druhém místě Kučera oba z Č. B. z Rudé Hvězdy.⁷⁹

Účastníci Mistrovství ČSSR: řadu let se ho účastnil Evžen Zadražil, který pochází z nedalekého Chýnova u Tábora a jezdil ve třídách 250 ccm a 500 ccm, byl vicemistr Slovenska ve třídě 500ccm v roce 1969, později vítěz několika mezinárodních závodů Veteránů.⁸⁰

Jednou z největších událostí v historii motorismu na táborsku bylo MS v motokrosu 125 ccm v Táboře v Klokotech 29.6.1975, vítězem byl Akira Vatanabe na stroji Suzuki z Japonska. Již rok předtím se tam jel mezinárodní závod třídy 250ccm.⁸¹

10.5.1986, Židova strouha v Bechyni. Tradiční camp „Křivonoska“ byl protentokrát vystřídán chatovým táborem „Židova strouha“ poblíž Bechyně. Soutěž se jela v délce 45 km přes Týn nad Vltavou. Jelo se podle itineráře vydaného 2 minuty před startem účastníkovi. Na trase čekalo 6 zvláštních zkoušek: 1. akcelerace a brzdění, 2. měření šířky mezi dvěma kužely, 3. výměna svíčky do jiného otvoru v hlavě, 4. sprint na 400 m, 5. soutěž zručnosti na počátku startu do II. Etapy, 6. slepá bába – se zavázanýma očima projet 5 m a zastavit předním kolem na čáře. Ve zvláštních ustanoveních byla napsána poznámka: „V případě nepříznivého počasí (déšť, kroupy, vlnobití) bude část ZZ na trati zrušena a jezdci ji po

78 Jihočeská pravda 13. 9. 1954

79 Jihočeské listy 2. 5. 1963

80 Pamětník Evžen Zadražil st

81 Pamětník Evžen Zadražil st

úpravě absolvují v místní restauraci.“ Na startovní listině byl opět Laurin a Klement DN r.v. 1912.⁸²

Trať, kterou tentokrát zvolili písečtí pořadatelé v roce 1986 21. 6. byla poněkud netradiční. Závod uspořádali na motokárovém stadionu v Hradišti. Dopoledne byla uspořádána výstava veteránů na náměstí. V poledne byl v dešti přejezd na Hradiště. Závod se jel jako rychlostní na průměr 50 km/h na pěkném technickém okruhu. Z našich se zúčastnili přesně 4 závodníci.⁸³

Zimní motoskiöringy v Táboře na Jordáně (na zamrzlém rybníce) v 50. letech, bylo to jako MR. Účastník z okresu Tábor Jan Pták. Koncem 70. let navázali na tuto tradici svazarmovci v Chýnově. To už se jezdilo na pevných přírodních tratích. Uspořádáno několik ročníků závodů, tradice až do konce 90. let⁸⁴

V Táboře Čekanicích se pak také jezdilo MR v superkrosu. První závod se tam jel 29.10.1989. K předním jezdcům patřili Arnošt Zemen a Petr Kovář. Bohužel další informace o této trati nemáme.⁸⁵

Populární závody do Strmého vrchu v 80. letech, Jiří Jirků z Chýnova vítězem posledního ročníku nejznámějšího závodu do Strmého vrchu v Praze Břevnově (80. léta).⁸⁶

5.4 Motorismus na Písecku a Tábořsku po roce 1989 do současnosti

5.4.1 Motokros, sajdkárokros a terénní motocyklové soutěže

Nejvýraznějším motokrosovým klubem posledních dvaceti let těchto dvou okresů bych přičítal Chýnovu, která jeho historie sahá až na začátek devadesátých let minulého století. Tento spolek, který se tehdy jmenoval „Motosportklub Chýnov“, založil Evžen Zadražil st., jež se sám aktivně věnoval motokrosu 25 let a účastnil se mnoho sezón, také závodů Mistrovství republiky. V tomto ranném období patřili k našim předním jezdcům Jiří Hrobský a Pavel Starka. Kromě pravidelných jarních soustředění pro jezdce z celé tehdejší ČSFR uspořádal náš klub v roce 1992 velký mezinárodní motokros na známé trati pacovského Propadu (o této trati se zmiňuji v kapitole 6.2.2). Zúčastnilo se ho tehdy téměř 200 jezdců ze sedmi států v pěti kategoriích. Závod měl tehdy velkou popularitu a položil základ k

82<http://www.vcc-strakonice.cz/index1.php?bok=3&tx>

83<http://www.vcc-strakonice.cz/index1.php?bok=3&tx>

84 Pamětník Evžen Zadražil st.

85 Pamětník Evžen Zadražil st.

86 Pamětník Evžen Zadražil st.

pořádání dalších motoristických akcí v regionu. Na konci této sezóny jsme se také skvěle prezentovali na Mezinárodním mistrovství ČR družstev v Holicích, kde tým ve složení Adolf Straka, Petr Procházka a František Hrobský bojoval o nejvyšší příčky. Především nadchl výkon Františka Hrobského, který za sebou tehdy nechal naši kompletní motokrosovou reprezentaci, k celkovému úspěchu však chyběly obě nedokončené rozjížděčky Petra Procházky. Hlavní akcí klubu však bylo každoroční pořádání populárních závodů do Strmého vrchu na domácí trati v Chýnově, kam si na závěr sezóny pravidelně přijížděli za závodit špičky našeho motoristického sportu. Pořádáním pravidelných zimních motoskiöringů se pak navázali na poválečnou historii tohoto sportovního odvětví v jižních Čechách. Bohužel však v Chýnově odjakživa chyběla místní motokrosová trať. Proto vždy platil pro naše jezdce tak trochu za domácí trať pacovský Propad. Ostatně vztahy s tamním Autoklubem byly vždy také velmi přátelské a dodnes se oba kluby těší výborné spolupráci. V roce 2000 se klub přejmenoval na „Motosport Zadražil“. Hlavní akcí klubu nadále bylo pořádání závodů do Strmého vrchu a motoskiöringu. Právě z prvně zmiňovaného podniku se stala akce, která se může pochlubit nejdelší tradicí a dnes již také ojedinělostí v celé České republice. V roce 2003 převzal po svém otci štafetu ve vedení klubu syn Evžen Zadražil ml. Změnil se také název týmu na „Motosport Chýnov“. Toto jméno nese klub dodnes. Opět navázali na spolupráci s Jiřím Hrobským, který patří v barvách týmu k ikonám jihočeského motokrosu. Nyní hájí barvy jako jeden z nejlepších jezdců Mezinárodního mistrovství ČR v motokrosu v kategorii Veterán, kde v roce 2006 vybojoval celkově 6. místo. Po dlouhé odmlce se opět objevili na stratu nejprestižnějšího závodu zdejší motokrosové scény, kterým je Mezinárodní mistrovství ČR družstev. V roce 2006 na tento závod v Jiníně angažovali špičkové rakouské reprezentanty Walknera, Machtlingera a Hirschmugla, kteří se v silné konkurenci nejen českých, ale i zahraničních jezdců umístili na celkovém 7. místě. Překvapením bylo také 10. místo druhého týmu v tomto závodě, kde startovali rakouští mladíci Ziegler a Straub, které doplnil rutinér českého motokrosu Bohuslav Svatoš. Spolupráce s Rakušany se ukázala být dobrá a tak pro sezónu 2007 angažovali v domácím šampionátu právě Heinze Strauba (OPEN) a teprve šestnáctiletého juniora Patricka Schlauera (125), který patří mezi největší mladé motokrosové naděje ve své zemi. Ve třídě 65ccm nastoupí v barvách také jediná zástupkyně něžného pohlaví, Patrickova mladší sestra Sabrina. V regionálních motokrosových soutěžích týmové barvy reprezentují mladíci Adam a Filip Zadražilovi v seniorských kategoriích pak Milan Makovec, Jan Peroutka, Evžen Zadražil a Rudolf Veleta.

Cílem do budoucna Motosport Chýnov je, aby mohli vytvořit zázemí pro nějaké špičkové domácí jezdce v závodech Mezinárodního mistrovství republiky.⁸⁷

Další tratě na Táborsku dnes: oficiálně jen Chlistov a tratě které se jezdívali v Písku na Ptáčkovně, Milevsku, Božeticích a v Držkrajově - dnes Motoclub Milevsko, pořadatel motokrosových závodů. Jezdci: Daniel Klička z Tábora, Mistr ČR 2007 ve třídě 65ccm⁸⁸

5.4.2 Ledová plochá dráha

Antonín Klatovský z Božetic je jeden z nejuniverzálnějších jezdců v motoristických dějinách ČR. Získal titul mistra či vicemistra ČR v motokrosu, sidearcrossu a ledové ploché dráze. V ledch byl dokonce jednou 2. v MS.

Antonín Klatovský sen. + jun. – reprezentanti ČR, dlouholetí účastníci MS v ledové ploché dráze, několikanásobní mistři republiky.⁸⁹

Česká ledová plochá dráha v roce 2006 26. března, má za sebou sezonu jako hrom. I když světové finále družstev možná nenaplnilo naše tajná přání a představy o medaili, důvodů k radosti by se určitě našlo víc než dost. Po ohromném pořadatelském úspěchu v podobě uspořádání závodu seriálu Golden Spike v Divišově přišel se svou troškou do mlýna i náš současný nejlepší ledař Antonín Klatovský mladší, když si 26. března v německém Erfurtu zajistil celkové prvenství v tomto seriálu. Cennou trofej zlatý hřeb vybojoval již podruhé v kariéře.⁹⁰

Český plošinář Antonín Klatovský obsadil 22. 3. 2007 třetí místo ve středečním závodu na ledové dráze ve švédském Örebro. Jeho bratr Jan skončil šestý, v konkurenci jezdců ze sedmi zemí vyhrál vicemistr světa Vitalij Chomicevič před domácím Stefanem Svenssonem.

Antonín Klatovský v závěrečné jízdě o třetí místo porazil mistra Evropy Dmitrije Chomiceviče, slavný švédský závodník Per Olov Serenius skončil až za nimi. Dnes večer absolvují plošináři odvetu v Motale, o víkendu pak budou čeští jezdci startovat v německém Erfurtu. Výsledky: 1. V. Chomicevič (Rus.), 2. Svensson (Švéd.), 3. A. Klatovský (ČR), 4. D. Chomicevič (Rus.), 5. Serenius (Švéd.), 6. J. Klatovský (ČR).⁹¹

Weissenbach – 8. ledna 2008. Druhý podnik prestižního ledařského seriálu Golden Spike skončil jednoznačným triumfem Vjačeslava Nikulina. Nenašel přemožitele ani v jedné ze

87 Pamětník Evžen Zadražil

88 Pamětník Evžen Zadražil

89 <http://www.speedwaya-z.cz/view.php?cislocianku>

90 <http://www.speedwaya-z.cz/view.php?cislocianku>

91 <http://www.speedwaya-z.cz/view.php?cislocianku>

svých rozjížděk. Druhé místo obsadil Antonín Klatovský a společnost jim na stupních vítězů dělala Robert Eibl. Jan Klatovský byl tentokrát sedmý. Na rakouském ledě se představil také Jan Pecina. Skončil pátý ve vloženém závodě pro jezdce do jednadvaceti let, i když tuto věkovou kategorii splnil už více než dvakrát.⁹²

⁹² <http://www.speedwaya-z.cz/view.php?cisloclanku>

6 Historie motorismu na Jindřichohradecku a Pelhřimovsku

6.1 Motorismus v Jindřichově Hradci a Pelhřimově od vzniku až do počátku II. Světové války

V roce 1928 uspořádala motosekce soutěž k neznámému cíli, v září okružní jízdu vytrvalosti automobilů a motocyklů na trati Písek – Strakonice – Vimperk – Lenora - Volary – Prachatice – Bosňany – České Budějovice – Třeboň – Jindřichův Hradec – Pelhřimov – Tábor – Písek. Tato trať měřila celkem 360 kilometrů. Podmínkou tohoto závodu byla nepřetržitá jízda kromě zastávek u kontrol.⁹³

Sedmého září organizoval Jihočeský autoklub Jihočeskou automobilovou a motocyklovou soutěž, která byla největším podobným motoristickým podnikem té doby v ČSR. Dokončilo ji 78 jezdců a posádek ze 107 přihlášených. Trasa této soutěže měřila 450 km a jeho součástí byla i rychlostní zkouška na letný kilometr tentokrát ovšem do kopce prudkého až 21 stupňů.⁹⁴

6.2 Období motorismu na Jindřichohradecku a Pelhřimovsku od 1945 do roku 1955

Po skončení druhé světové války se motoristický sport vzpamatovával na celém území Československa a také na Jindřichohradecku a Pelhřimovsku tomu nebylo jiné.

První poválečný podnik co se jel byl, čtvrtý ročník motocyklové soutěže Zlaté kolo, které se jelo v červenci v Třeboni a vyhrál Peřina z Českých Budějovic v juniorské třídě do 350 ccm na stroji Jawa.⁹⁵

Na dalším motocyklovém závodě v Třeboni, kterého se 16. 8 1953 zúčastnilo 50 jezdců, dojel českobudějovický Petrák ve třídě do 250 ccm na druhém místě. Jelo se 12 x 2440 metrů.⁹⁶

V Třeboni 19. 8. 1956 se jelo mezikrajové utkání motocyklů a oblastní závod sidecarů. Za Plzeň, Prahu, Pardubice, České Budějovice a Karlovy Vary startovaly jezdcí třetí

93 Jihočeská pravda 12. 8. 1929

94 Jihočeské listy 10. 9 1930

95 Jihočeská pravda 28. 7. 1948

96 Jihočeská pravda 18. 8. 1953

výkonnostní třídy. Pořadí skončilo následovně 1.místo Plzeň, 2. místo České Budějovice, 3. místo Praha.⁹⁷

V neděli 4. srpna se jel v Třeboni první ročník rychlostního terénního závodu motocyklů. Nejlepšího času zde dosáhl Roman Irmiš z českobudějovického Svazarmu. Ten samý jezdec skončil o den dříve v sobotu večer na ploché dráze při ligovém utkání proti Ostravě ve finálové jízdě jednotlivců na druhém místě a byl zařazen do plochodrážní reprezentace, to jen tak okrajově. Ve třídě do 175 ccm vyhrál Irmiš, druhý dojel Hoch a třetí Bendík. Všichni z Českých Budějovic na motocyklech značky ČZ 175. Ve třídě do 250 ccm vyhrál opět českobudějovický závodník a to Krajčovič na stroji Jawa 250.⁹⁸

Druhý ročník rychlostního závodu v Třeboni, který se jel v roce 1958, se opět umístil na prvním místě českobudějovický Irmiš na motocyklu ČZ 150.

6.3 Období od roku 1955 do současnosti

6.3.1 Motokros, sajdkárkros a terénní motocyklové soutěže

V Kamenici nad Lipou se jel další závod krajského přeboru v motokrosu za krásného slunečného počasí. Ve třídách 250 ccm vyhrál českobudějovický Popp a ve třídě do 500 ccm skončil opět budějovický závodník na prvním místě a to Kocián, oba z Rudé Hvězdy Č. B.⁹⁹

Další motokros na Jindřichohradecku se jel 2. 8. 1964 v Kamenici nad Lipou. Opět zde dominovali budějovičtí jezdci a to v pořadí : ve třídě do 500 ccm 1. místo R. Irmiš, 2. místo Bendík, 3. místo V. Irmiš.¹⁰⁰

V hamerském motokrosu v Kamenici nad Lipou, který se jel 11. 7. 1971 za deštivého počasí skončil na prvním místě v kubatuře do 500 Kovaříček.¹⁰¹

V Třeboni se jelo 25. srpna krajské kolo Českého poháru brané motocyklové soutěže, kde chmel z Českých Budějovic zvítězil.¹⁰²

Další motokrosový přebor se konal v Kamenici nad Lipou ve třídě do 500 ccm, který se jel 28. srpna 1977. První místo obsadil z Rudé Hvězdy Irmiš z Českých Budějovic.¹⁰³

97 Jihočeská pravda 21. 8. 1956

98 Jihočeská pravda 6. 8. 1957

99 Jihočeská pravda 10. 7. 1963

100 Jihočeská pravda 5. 8. 1964

101 Jihočeská pravda 12. 7. 1971

102 Jihočeská pravda 12. 7. 1974

103 Jihočeská pravda 31. 8. 1977

Jel se motokrosový závod přeboru ČSR, který se konal v neděli 17. září v Humpolci.¹⁰⁴

6.4 Historie autokrosově trati v Humpolci až po současnost

Historie humpoleckých motoristických krových závodů sahá do druhé poloviny šedesátých let. Tehdy se skupina nadšenců, jako první v Humpolci rozhodla uspořádat ve městě nově se rodící disciplínu-motokros nejslabší objemové třídy 50 ccm. Tento podnik pod názvem „Humpolecké padesátky“ se setkal s velmi příznivým ohlasem jak účastníků tak diváků a po řadu dalších let se stal dostaveníčkem vyznavačů této „kolibří“ třídy. Na to navazovaly další motokrosově podniky vyšších objemových tříd, jako „Český pohár tř. 125 ccm“, krajský a oblastní závod tř. 250 ccm. V Humpolci si dokonce několikrát za závodili i sajdkáristé. V jubilejní desáté sezóně se pořadatelé rozhodli uspořádat na nově vybudované trati, tehdy stále populárnější autokros. Nejprve to byly dva oblastní podniky, ale již třetí ročník se jel jako podnik ČR. Vzhledem k tomu, že se humpolečtí osvědčili jako schopní pořadatelé, byly jim nadále každoročně přidělovány mistrovské podniky ČR, ČSSR, ČSFR a dokonce i dva závody středoevropské zóny. Humpolec se stal v autokrosu nezastupitelným pojmem. V osmdesátých letech přišli pořadatelé s další novinkou. Na závěr sezóny pořádají každoročně poslední závod pod názvem „Setkání mistrů-rozloučení se sezónou“. A tak se ještě můžeme zmínit o tom, že vedle vrcholových mistrovských podniků se v Humpolci jezdili ještě další podniky jako několik závodů „VW Brouk Cup“ a každoroční seriál „Profil Cup“. Od roku 2003 se v Humpolci pořádá Mistrovství ČR a Pohár sponzorů dětského autokrosu zvaného „Racer buggy“. Pořadatelé Automotoklubu Zálesí Humpolec průběžně zdokonalují závodní trať a zvelebují a do vybavují celý jejich sportovní areál. Tak v posledních letech vznikl nový objekt ředitelství závodu, s bohatým zázemím jak pro činovníky a pořadatele, tak pro jezdce. Nechybí tu nové soc. zařízení se sprchami, prostor pro tech. přejímku vozů, prostory pro hlasatele a komentátory, dílna a skladové prostory. Odměnou pro pořadatele je vždy velmi dobrá návštěvnost jejich podniků.

104 Jihočeská pravda 11. 9. 1977

Vítězové humpoleckých autokrosů od 1982 do roku 2004 :

1982	OP	D3	Blovský Antonín	Hlásná Třebáň	Alfa Romeo
1983	OP	D3	Maršík František	Mladá Boleslav	Škoda
1984	M ČSSR	D1	Kačírek František	Rychnov n. Kněžnou	Škoda
		D3	Ing. Landa Staněk	Praha	Renault
1985	M ČSSR	D2	Pavlíček Radek	Praha	Škoda
		D3	Havel Karel	Přerov	Porsche
1986	M ČSSR	D3	Melč Antonín	Kladno	Alfa Romeo
1987	M ČSSR	D2	Kačírek František	Rychnov n. Kněžnou	Škoda
1988	M ČSSR	D2	Kačírek František	Rychnov n. Kněžnou	Škoda
1989	M ČSSR	D2	Mahr Jaroslav	Brno	Škoda
1990	M ČSSR	D2	Bartoš Josef	Mladá Boleslav	Škoda
1991	M ČSSR	D2	Kačírek František	Rychnov n. Kněžnou	Ford Sierra
1992	M ČSFR	D2	Bartoš Josef ml.	Mladá Boleslav	Škoda
1993	M ČSFR	D2	Bartoš Josef	Mladá Boleslav	Škoda
1994	M ČSFR	D3 JB	Bromovský Vít	Roztoky	Trabant
1995	M ČR	D3 JB	Bromovský Vít	Roztoky	Trabant
1996	M ČR	D3 JB	Šturm Pavel	Trutnov	Honda
1997	M ČR	D3 JB	Osička Radim	Praha	Honda
1998	M ČR	D3 JB	Svoboda Jiří	Mladá Boleslav	Honda
1999	M ČR	D3 JB	Carbol Tomáš	Šumperk	Honda
2000	M ČR	D3 JB	Kravka Stanislav	Dukovany	Kawasaki 600
		D3 1600	Kalenský Marek	Dolní Bousov	VW Golf
		D3 3500	Bartoš Petr	Mladá Boleslav	Ford Sierra
2001	M ČR	D3 JB	Kosař Martin	Vamberk	Honda
		D3 1600	Kalenský Marek	Dolní Bousov	Honda
		D3 4000	Bartoš Petr	Mladá Boleslav	Ford
2002	M ČR	D3 JB	Hrdníka Aleš	Kobeřice	Kawasaki
		D3 1600	Turek Petr	Radotín	Škoda
		D3 4000	Bartoš Petr	Mladá Boleslav	Ford 2000 turbo
2003	M ČR	D3 JB	Němeček Aleš	Jihlava	Honda 600 CBR
		D3A 1600	Turek Petr	Radotín	Škoda 1596
		D3 4000	Keřka Roman	Klášteř nad Ohří	Tatra 4000
2004	M ČR	D3 JB	Šott Radek	Lípa	Honda 600
		D3A 1600	Turek Petr	Radotín	Škoda 1600
		D3 4000	Smrž Honza	Senohraby	Tatra 3500

V sobotu 8. 10. 2005 se na trati pod Vilémovským lomem uskutečnil další ročník setkání mistrů, rozloučení se sezónou, závod s více než dvacetiletou tradicí. Tento podnik je důstojným rozloučením s celoroční soutěžní sezónou našich nejlepších autokrosařů a jezdců je velmi oblíbený a vždy plně obsazený. Však se tu letos představili hned dva čerství autokrosovní mistři Evropy – Petr Bartoš z královské divize 3 a Petr Turek z D3A. Bohužel se nemohl na domácí trati představit humpolecký rodák Jan Smrž, který minulý týden v mistrovském seriálu v Sedlčanech poškodil vůz a nestačil jej technicky připravit pro další

závod. Na trať Pod Vilémovským lomem nebude letos v dobrém vzpomínat Roman Keřka. Bývalý mistr České republiky a Evropy tentokrát vůbec nedojel do cíle, neboť se několikrát otočil přes střechu, autokrosovou hantýrkou řečeno “hodil boudu”. Ač sám nezraněn, svoji bugginu poškodil natolik, že její oprava bude znamenat značnou finanční zátěž. Jinak ale celý závod proběhl úspěšně, bez větších karambolů a divákům se dostalo zajímavé podívané. Přálo jim k tomu pěkné počasí, které trošku hatil vítr, který je ovšem v těchto končinách více než běžný.¹⁰⁵

6.6 Historie motoristického dění na Pacovsku až po současnost

Historie motoristického dění se na Pacovsku začala psát koncem devatenáctého a počátkem dvacátého století. Největšími nadšenci a propagátory motorismu byli pánové- Vavřinec Hamerník, majitel zámku ve Vyklanticích a Dr. Adolf Weiss, rytíř s Tessbachu, majitel pacovského panství. Oba navazovali styky s nadšenci tehdy se rozvíjejících evropských motoristických klubů. Scházeli se u nich i bohatí šlechtici, například na hony, z celé Evropy, okouzlení tehdejší technickou novinkou - motocyklem. Byla to tehdy i móda - jezdci na motocyklech byli hrdinové, novodobí rytíři.

Dne 8. července 1904 se v Pacově sešli představitelé motocyklového sportu z řady evropských zemí. Toto setkání inicioval dr. Weiss, jehož výsledkem mělo být založení mezinárodní organizace, která by řídila motocyklové sportovní hnutí. Přítomní delegáti souhlasili se založením mezinárodní instituce, s tím že bude prospěšná. Organizace ale založená nebyla. Až o několik měsíců později v Paříži 21. a 22. prosince roku 1904 vznikla FICM (dnešní FIM).

Pacov a závody :

V roce 1904 se jel první ročník COUPE INTERNATIONALE (nebo-li Gordon-Benettova poháru) na věhlasné trati v okolí francouzského města Dourdan. Na druhém místě skončil Čech František Toman na stroji Laurin a Klement tehdy reprezentující c a k Rakousko-Uhersko.

Úspěchy českých jezdců a českých strojů v I. ročníku COUPE INTERNATIONALE roku 1904 ve Francii, podnítily Český klub motocyklistů k tomu, aby učinil Rakouskému motocyklovému sdružení nabídku uspořádat vylučovací závod pro II. ročník 1905 v jižních Čechách. Viceprezident Jan Heberle, prosadil ve sportovní komisi město Pacov jako dějiště

¹⁰⁵ <http://www.sukno.cz/index.php>

tohoto závodu. 28 května 1905 se jel na "Pacovském okruhu" první významný motocyklový závod. Vítězem se stal Eduard Nikodém na motocyklu Puch.

Na druhém ročníku COUPE INTERNATIONALE , který se jel v roce 1905 opět v Dourdanu, za Rakousko-Uhersko startovali Češi Nikodém, Vondřich a Toman. Vítězství Václava Vondřicha vedlo k uspořádání III. ročníku v zemi vítěze. Propozice závodu říkaly, že se příští ročník Coupe Internationale pojede v zemi původu jezdce posledního ročníku. Tímto bylo rozhodnuto o pořádání třetího ročníku v Pacově. Město Pacov bylo po úspěšně provedeném závodě v roce 1905, pověřeno uspořádáním vylučovacího závodu i III. ročníku COUPE INTERNATIONALE. ¹⁰⁶

Mezinárodní mistrovství Č. R. v motokrosu se jelo 11. 4. 2004 v Pacově. Celkové výsledky : 1. místo Čepelák, 2. místo Brabec, 3. místo Bučenec.

Desátého dubna 2005 se jel motokrosový závod v Pacově mezinárodní mistrovství Č. R. v motokrosu PAP OIL CUP 2005. Celkové výsledky 1. místo Čepelák, 2. místo Kučírek, 3. místo Masařek.

V neděli 8. 4. 2007 se jel první ročník mezinárodního mistrovství motokrosu České Republiky v Pacově. První jízdu v Open vyhrál devatenáctiletý objev předloňské sezony a jediný účastník seriálu MS 2007 ve třídě MX2 Martin Michek. Ve druhé jízdě skončil až na třetím místě za suverénní jízdou Jiřího Čepeláka, který v první jízdě píchnul kolo a druhým Zarembou. Závod sledovalo v Pacově rekordní za ideálního počasí téměř 5000 diváků. Celkové pořadí v Open : 1. místo Michek, 2. místo Zarembo, 3. místo Kadleček.

Favorizovaný Jan Zarembo ovládl úvodní závod mezinárodního mistrovství České republiky v motokrosu, který se jel na nádherně upravené trati a za optimálního počasí 20. 4. 2008 v Pacovském propadu. Na stroji KTM v neděli v Pacově vyhrál v hlavní kubatuře open obě finálové jízdy a před šesti tisíci diváky potvrdil, že je současnou domácí jedničkou. Na ni se pasoval už v předchozích víkendech při mistrovství světa třídy MX3, ve kterém mu patří po dvou závodech druhé místo. Celkové výsledky třída Open : 1. místo Jan Zarembo, 2. místo Petr Bartoš, 3. místo Jiří Čepelák. Třída MX2 : 1. místo Michalec, 2. místo Romancím, 3. místo Gregor.

106 HAMPL A. Pacov a motorismus. Praha, 1998. s. 14

7 Historie motorismu na Českokrumlovsku, Prachaticku a Strakonicku

7.1 *Období od roku 1945 do současnosti*

7.1.1 **Historie motokrosových tratí v Kaplici, Českém Krumlově a Vyšším Brodě až do současnosti**

Motoristické závody se v Kaplici začaly jezdit krátce po 2. světové válce, myslíme, že slovo krátce můžeme tentokrát počítat nikoliv na měsíce, nýbrž na roky. Jisté ale je, že už v 1. polovině 50. let 20. století se Kaplici a po přilehlých ulicích a polních i lesních pěšinách proháněly jezdci na silných strojích. Ve svých počátcích se startovalo i dojíždělo na náměstí, poblíž kašny. Ale už v roce 1956, jednu červen-covou neděli, postavili se na start závodníci I. ročníku rychlostního závodu motocyklů na nově zbudované přeložce (dnes E55, vedle míst, kde stávala kasárna) a vyrazili do 7 km dlouhé trati. Ta vedla po přeložce směrem k Českým Budějovicím a v ostrém úhlu se nad bývalou porodnicí stáčela zpět k městu, serpentinami jezdci sjeli až k parku, vyjeli (dnes v protisměru) na náměstí Českobudějovickou ulicí a po Linecké dosáhli až kamenolomu. Zde se trať prudce stočila do dlouhé cílové roviny na přeložce. Jezdci tento okruh museli projet 10x. Byla by škoda nezmínit tu teď dvě pikanterie: v tomto ročníku se v Kaplici sešel počet závodníků nad ubytovací síly města, ale mezi jeho obyvateli se našla řada dobrovolníků, kteří jezdce ochotně ubytovali u sebe doma! A druhá se také odehrávala s nastávající nocí, to když v deset hodin večer dva z obětavých pořadatelů upravovali nerovnosti na asfaltovém povrchu silnice v dolíku za kasárny ... letlampou.¹⁰⁷

V září roku 1959 se odehrála premiéra motoristů v Kaplici, kdy se jel první ročník terénního závodu v Kaplici. Trať se nacházela v náročném terénu v Blanské kotlině. Okruh měřil 1 100 metrů se čtyřicetimetrovým výškovým rozdílem. Vyhrál Bendík na stroji Eso ve třídě do 250 ccm, který startoval za České Budějovice.¹⁰⁸

Druhý květnový den roku 1961 se jel terénní závod motocyklů v Kaplici, kde se absolutním vítězem stal Kvěch ze Strakonice před českobudějovickým Bendíkem.¹⁰⁹

¹⁰⁷ <http://www.mestokaplice.cz/goto.php?id=&site=sport&from=>

¹⁰⁸ Jihočeská pravda 22. 9. 1959

¹⁰⁹ Jihočeská pravda 4. 5. 1961

V polovině měsíce října roku 1966 vyhrálo družstvo Českých Budějovic motokrosový závod o putovní pohár města Kaplice.¹¹⁰

Jel se druhý závod v přeboru ČSR v motokrosu ve Vyšším Brodě 8. srpna, které provázelo ošklivé počasí a velký déšť. Výsledky nejsou známé.¹¹¹

Čtvrtý motokrosový závod o Pohár FMV se jel v nedli 1. září 1974 v Kaplici. V družstvech opět vyhrála RH Č. B., kde v celkovém pořadí také zvítězila. Ve třídě do 250 ccm obsadil Bareš druhé místo a celkově tuto třídu vyhrál. Hned za ním skončil v celkové kvalifikaci Handl. Ve třídě do 500 ccm stanul Franěk na druhém místě a celkově na čtvrtém, Hándl na třetím místě a celkově na druhém místě.¹¹²

V Jihočeském kraji se postupně vytvořilo a jezdilo kolem 20ti míst na závodění, snad nejvyhlášenější trať byla v Českém Krumlově za nádražím. Tehdejší super – star, či – li hezky česky hvězda pravé velikosti v motokrosu Jaromír Čížek, pronesl do dnes památný výrok: „kdo jel a zvítězil v Č. Krumlově, byl mistr – kdo Krumlov nejel, pak nejel motokross“¹¹³

Ve druhém ročníku motokrosu Českokrumlovská rokle se jela 9. 8. 1981 jako součást KP.¹¹⁴

Začátkem dubna 1982 se konalo soustředění juniorů v Kaplic, které bylo zakončeno závodem, ve kterém získal nadějný jihočeský Heřman páté místo.¹¹⁵

Další kolo motokrosu, které se jelo 8. 8. 1982 v Českém Krumlově, úspěšně zajel ve třídě do 500 ccm českobudějovický Jakeš. Českokrumlovští jezdci se moc tento závod nevydařil.¹¹⁶

Jedenáctého června se konal v Českém Krumlově mistrovský závod ČSSR sajdkárokrosu. Jako doplňující závod se jel KP dvěstěpadesátek.¹¹⁷

Léta šla, obětaví pořadatelé vše stále vylepšovali a Kaplice získávala postupně vyšší a posléze nejvyšší typy podniků. To již samozřejmě jezdily všechny obsahové třídy 125, 250, 500 ccm a dnes často i sidecary s velkými obsahy. Na Blanenské kotlině se vystřídala celá plejáda nejlepších jezdců – mistrů, státních reprezentantů. Bylo by nespravedlivé neuvést, že také ze samotné Kaplice vzešli vynikající jezdci – František Ertl, Jar. Marchal, začínal zde dnes sen. Jan Froněk, Jiří Kovaříček a výborní Bratři Soldátové, z nichž mladší František se

110 Jihočeská pravda 18. 10. 1966

111 Jihočeská pravda 9. 8. 1971

112 Jihočeská pravda 2. 9. 1974

113 Kaplický zpravodaj číslo 7, červenec 2005

114 Jihočeská pravda 11. 8. 1981

115 Jihočeská pravda 13. 4. 1982

116 Jihočeská pravda 9. 8. 1982

117 Jihočeská pravda 13. 6. 1989

stal státním reprezentantem, stejně jako Jan Froněk jun., ten ještě dnes okrajově zazáří na motokrosovém nebo motoskijøringu jako vodič. Byl nespornou jedničkou.

Ve výčtu jmen opomenu jiné čes. Hvězdy – Jar. Faltu, Zd. Velkého, Mir. Halmana a další, neboť jejich účast vyplývala z vrcholových typů Kaplici určených podniků. K současnému dění na motokrosovém závodišti snad není nutný komentář, různých typů závodů je zde do roka několik včetně občasných účastí sidecarů, jejichž jízda je nepochybně atraktivní, stejně jako terénní skoky sólo, pro něž byly vybudovány speciální, katapultážní nájezdy, které vynesou jezdce 15 i více metrů do výšky – dálky, něco jako na létajícím koberci.¹¹⁸

Po čtyřech letech na dvou motokrosových kolech se v roce 2000 poprvé výrazně prosadil František Dvořák. Desetiletý odchovanec AMK v AČR Kaplice, žák Základní školy, obsadil v seriálu dvaceti závodů Mezinárodního mistrovství ČR v superkrosu první místo. Skvělých výsledků však nedosáhl jen na technické superkrosové trati, ale získal i titul vicemistra v Mezinárodním mistrovství ČR v motokrosu a titul 2. vicemistra v Mezinárodním profi motokrosu. Těchto vynikajících výkonů dosáhl za přispění rodičů, dědy Mareše, pana Froňka a v neposlední řadě i mechanika pana Fesla.¹¹⁹

Jel se přebor SMS motokrosu Kaplice 8. 4. 2005. Celkové výsledky Open : 1. místo Blábolil, 2. místo Marek a třetí místo Mahaut. Domáci se umístili až pod stupněm vítězů a to na 5. příčce Heřman a Úlehla na 8. místě.¹²⁰

Jel se 6. závod seriálu mezinárodního mistrovství České Republiky v motokrosu PAP OIL 2004 v areálu Blanenské kotlině. Celkové výsledky : 125 ccm 1. místo Neugebauer, 2. místo Brabec, 3. místo Kohút. Open 1. místo Žerava. 2. místo Kadleček, 3. místo Čepelák.¹²¹

7.1.2 Historie motokrosové trati v Jiníně až do současnosti

Již v roce 1947 a 1948 se jely v Jiníně motokrosové závody tehdy pod hlavičkou svazu brannosti. Jinínští motocykloví nadšenci - zbrojováci, bratři Čadkové Josef a Jan, Dvořák Vlastislav, Kohout Karel, Jan Bakule a František Peleška pořádali a uskutečnili první motocyklové závody v Jiníně. V rámci sportovního dne. Závody tehdy byly bohatě navštíveny širokou veřejností.

118Kaplický zpravodaj číslo 7, červenec 2005

119http://www.ckrumlov.cz/cz1250/aktual/region/t_kapzpr1200.htm

120<http://www.mototeamexcel.wz.cz/kap.html>

121<http://www.mototeamexcel.wz.cz/kap.html>

Po více jak dvou desítek roků navrhl již zmíněný Jan Čadek, mechanik závodních motokrosových motocyklů ČZ, stávající motokrosovou trať v Jiníně. Návrh se ujal a ustaven byl AMK. V malebném údolí, kde se vážení diváci dnes nacházíte, bylo započato v roce 1968 budování závodní dráhy. Garantem byl obecní úřad (tehdy MNV) za vydatné pomoci zemědělského družstva. Ke spolupráci se přihlásil AMK CZ Strakonice. Díky nezměrnému nadšení členů AMK Jinín, za podpory obce, vedení zemědělského družstva, ale i AMK CZ Strakonice se závodistiště budovalo tak, aby mohl být 19. října 1969 uskutečněn první motokrosový závod. V té době již byla postavena věž časoměřičů, vybudovány mosty přes potok, startovací zařízení, oplocení celého areálu, příjezdové komunikace včetně vyasfaltování ploch. Uzpůsobeny plochy pro depo a další úpravy dosud nedotčené přírody. Současně stavěna hlavní budova. Ze začátku přízemí - dílny, kancelář a umývárny. Postupně budova zvýšena o patro v roce 1975. 30. října v roce 1970 se jelo na budované trati "legendární setkání mistrů" motokrosového sportu zúčastněných národů: Belgie, Dánska, Finska, Itálie, Holandska, Jugoslávie, Německa, Rakouska a Švýcarska. Celkový počet jezdců byl 64. Vítězem závodu byl mladý Oldřich Hamršmíd, druhý Jaroslav Falta, třetí Jiří Kavan a čtvrtý Julius Derrover Belgičan. Vysloveným favoritům jako Fridrichs, Stodůlka, Válek a Velký, byť se zasloužili o napínavý a atraktivní závod, se příliš nedařilo. Závod byl přenášen CSL televizí. Na závodní dráze v Jiníně se pořádali zimní motokrosy zpravidla přenášené CSL televizí. Při zpětném historickém hodnocení působnosti areálu nutno vzpomenout velkého a obětavého úsilí zakladatelů tohoto díla a vyjádřit poděkování. V té době předsedovi zemědělského družstva Vlastislavu Dvořákovi, současně předsedovi AMK Jinín, ve vedoucích funkcích obce, kteří byli plně nakloněni budování areálu tajemníci tehdejšího MNV Jaroslav Votava, Ladislav Frčka, Jaroslav Matoušek, starostové Jaroslav Lukeš a Václav Kohout. Valná část členů AMK Jinín zejména Jiří Dub a Maroušek Josef. To vše v plné míře za spolupráce patronu CZ ing. Jiřímu Červákovi a členu AMK CZ zastoupeného osobnostmi pánů: Parkose, Kohlíčka, ing. Tůmy, Mráze, Přibáně, Lindaura, Josefa a Antonína Babky a dalších nejmenovaných nadšenců. Nepříjemné bylo, když docházely finanční dotace. V roce 1981 byl areál předán do společného užívání svazarmu Praha. Do areálu bylo nastěhováno středisko vrcholového sportu motokros. Spolupráce s AMK Jinín trvala dle stanovených dohod a smlouvy. V době působení vrcholového střediska byla provedena fasáda hlavní budovy, dále pak přízemní budova (nyní bistro) a prodej sportovních potřeb. V té době působil ve vedení pan Míšek, dále pak pan Vilém Jírouš.

Začátkem devadesátých let přichází do areálu nájemce pan Liebl. V roce 1991 dochází k založení "motokros enduro klub Jinín". V té době začíná převratné budování a vylepšování

technických podmínek v celém areálu. Závodní dráha a celé její příslušenství dostává světové technické parametry, které si vyžádaly finanční investice v milionových sumách. Dosud provedeno a dokončeno: rekonstrukce věže časoměřičů, zhotovení nové věže světových parametrů, čtyři podchody pod závodní dráhu pro diváky, přemostění a regulace potoka, zřízení kaskádových parkovišť pro kamiony včetně elektrického a vodovodního rozvodu, veřejné osvětlení - demolice hospodářského objektu a z části adaptace společenského zařízení, demolice mlýna - úprava prostranství včetně mycích ploch - nákupní středisko motokros, čistička odpadních vod, úpravy komunikací a prostranství, společenská místnost pro občerstvení. Jinín se tak dostal do povědomí celého sportovního světa. Veškerá soudobá technická vylepšení jsou díky přispění ACR firmy Mefo Sport, zvláště pak organizační a finanční schopnosti nájemce areálu pana Willi Liebla. O novodobé úpravy areálu se zasloužil realizační tým vedený internacionály motosportu Janem Strachem, Arnoštem Zemenem a ing. Pavlem Novákem.¹²²

Tradiční Vimperská rokle se jela 1. května již po osmnácté, z toho popáté s mezinárodní účastí. Vimperští nemohli realizovat svůj původní záměr pořádat zimní motokros a příroda jako by jim chtěla symbolicky zimu v podobě sněhu, chladna a deště navodit první májový den. I za těchto podmínek přišlo shlédnout kvalitní motokros 4 000 diváků.¹²³

Přebor Jihočeského kraje v motokrose se jel 6. června na rozbahněném Jiníně. Třídu do 250 ccm vyhrál Soldát z RH Č. B. a pětistovky vyhrál klubový spolujezdec Hándl. Ve společném finále, kterého se zúčastnilo 15 nejlepších skončil Ván+ na druhém a Hándl na čtvrtém místě. Krajskými přeborníky se stali Soldát a Hándl.¹²⁴

Vimperská rokle 28. 4. 1974 zahajovala závod motokrosového přeboru ČSSR. Ve slaběji obsazeném střediskovém závodě obsadili všechny tři medailové posty jezdci z Motokros klubu RH Č. B. První skončil Procházka, druhý Handl a třetí Froněk.¹²⁵

Závěrečný závod mistrovství republiky v sajdkárkosu se jel v Jiníně 3. 10. 1998. Mistrovský titul obhájil Macek, vítězem volného motokrosového závodu se stal František Brumla.¹²⁶

Druhý závod mistrovství světa v sajdkárkosu se jel v Jiníně 16. 5. 1999. Organizátoři, byli motokros a enduro klub Jinín.. Světový sajdkárkros se musel v Jiníně hodně líbit, přijelo nabitě pole špičkových jezdců.¹²⁷

122 <http://www.motoklub-jinin.cz/>

123 Jihočeská pravda 4. 5. 1970

124 Jihočeská pravda 7. 6. 1971

125 Jihočeská pravda 29. 4. 1974

126 Českobudějovické listy 5. 10. 1998

127 Českobudějovické listy 18. 5. 1999

Další závod mistrovství světa v motokosu se jel 10. 7. 1999 na rozbahněné trati v Jiníně. Prvenství vylovil z bahna Francouz Frederic Halley.¹²⁸

Mezinárodní mistrovství České Republiky v motokrosu PAP OIL CUP 2007, se jel na rozbahněné trati v Jiníně. Celkové výsledky: třída 125 ccm 1. místo Brabenec, 2. místo Smítko, 3. místo Smola. Open 1. místo Zaremba, 2. místo Čepelák, 3. místo Kadleček.¹²⁹

7.1.3 Historie motokrosové trati v Netolicích až do současnosti

Sportovní areál v Netolicích „INGILINKA“ se nachází na východním okraji města Netolice na svažitém terénu (severně orientované svahy) v sousedství provozní budovy Motosport klubu Netolice. Areál je využíván od roku 1973 k pořádání tréninkových jízd a pořádání motokrosových závodů na oblastní, celostátní i mezinárodní úrovni. Předpokládá se, že území bude pro sportovní účely sloužit nejméně do roku 2020. Motokrosovou trať tvoří 4–6 m široká dráha pro jízdu terénních motocyklů, vytýčená v celkové délce 1800 m. Dráha využívá přirozené konfigurace terénu a je doplněna třemi umělými terénními překážkami, skoky z navezené zeminy. K technickému vybavení trati náleží 40 m široké kovové startovací zařízení s mechanickým ovládním, věž rozhodčích a pomocné objekty včetně oploceného parkoviště jezdců s výměrou asi 40x110 m. Vedle areálu stojí zděná provozní budova Motosport klubu, v níž jsou umístěny kanceláře, dílny, sklady a sociální zařízení. Provoz na netolické trati byl zastaven v roce 1999, kdy se poslední organizovaný závod musel provizorně konat na trati v Kaplici. V souvislosti se stavebním řízením byl zpracován projekt vlivu stavby na životní prostředí (EIA), který neprokázal nepříznivý vliv trati. Bylo provedeno hlukové měření a navrženy úpravy, které sníží vliv hluku na sousední stavby. Po jejich realizaci by měla trať dále sloužit svému účelu ke spokojenosti sportovců a radosti diváků.¹³⁰

V Netolicích se 13. května 1979 uspořádal přebor ČSR v motokrosu. Jelo se za krásného slunečného počasí a motokrosový areál přivítalo překvapivě hodně lidí. Výsledky bohužel nejsou známy.¹³¹

128 Českobudějovické listy 12. 7. 1999

129 <http://www.mototeamexcel.wz.cz/kap.html>

130 <http://www.netolice.cz/netolice07.htm>

131 Jihočeská pravda 14. 5. 1979

Jel se další podnik mezinárodního mistrovství Č.R. v motokrosu na trati v Netolicích 7. 6. 1981. Bohužel o tomto závodu výsledky nemám, jen malou informaci o českobudějovické RH. Byl to jeden z posledních závodů. Ve třídě do 500 ccm se zde umístil na šestém místě Tlamicha.¹³²

7.1.4 Od prvního ročníku rallye Český Krumlov do současnosti

První ročník Rallye Český Krumlov byl uspořádán na počátku 50. Východí založení KSČ v roce 1971. Zúčastnili se ho začínající jezdci, především místní a z nejbližšího okolí a pro některé z nich se stala naše soutěž úvodní vstupem do soutěžáckého života a postupně získali i první výkonnostní třídu.

Druhý, třetí a čtvrtý ročník byl již pořádán jako oblastní automobilová soutěž pro jezdce druhé a třetí výkonnostní třídy, avšak sportovní nároky na jezdce i pořadatele byly značně vyšší, takže se naše soutěž stala mezi jezdci pro svou náročnost velmi vyhledávanou. Na základě zkušeností s pořádáním prvních čtyř ročníků byla naše soutěž v roce 1975 na počet 30. výročí osvobození, odstartována již jako mistrovství České Socialistické republiky pro jezdce druhé výkonnostní třídy. Trať soutěže byla vedena nejen na území okresu Český Krumlov, ale i na území okresu Prachatic, kde Automotoklub Český Krumlov navázal na těsnou spolupráci se svazarmovskými organizacemi a tato spolupráce se v dalších letech plně osvědčila. Rallye Český Krumlov se v obou sousedních pohraničních okresech stala jednou z nejvýznamnějších branně – sportovních akcí s působností na široký okruh obyvatel, zejména mládež. Šestý a sedmý ročník soutěže byl rovněž uspořádán jako mistrovství ČSR a diváci měli možnost vidět vždy přes sto soutěžních posádek v zajímavých bojích na trati dlouhé kolem 500 km s osmi rychlostními zkouškami. Nad těmito ročníky převzal již záštitu Jihočeský krajský národní výbor, který Krumlovskému automotoklubu věnoval i putovní pohár, o nějž posádky na Rallye Český Krumlov soutěží i v letošním roce a to je 1980.

Po zkušenostech ze sedmi ročníků pověřil ÚV Svazarmu Český Krumlov ZO uspořádáním 8. ročníku jako mistrovství ČSSR jezdců první výkonnostní třídy. Soutěž se jela v roce 1978 na počest 35. výročí Vítězného února a splnil se tak sen řady obětavých pořadatelů, diváků i soutěžních jezdců, aby českokrumlovský a prachatický okres hostil naše nejlepší. V tomto 8. ročníku zvítězila posádka Agroteamu JZD Slušovice Leo Pavlík a Oldřich Gottfried na voze Škoda 130 RS. Jak ukázala další 9. ročník, Pavlíkovi se zřejmě

¹³² Jihočeská pravda 9.6.1981

Rallye Český Krumlov zalíbila, protože si zopakoval loňské vítězství s novým spolujezdcem Bořivojem Motlem a na novém voze Renault 5 Alpine. Odvezl si pak do Slušovic podruhé putovní pohár Jihočeského krajského národního výboru a naváže-li i v letošním roce na svou loňskou formu, má reálnou šanci získat putovní pohár trvale.

Jubilejní 10. ročník Rallye Český Krumlov je pořádán pod záštitou Jihočeského KNV na počest 35. výročí vyvrcholení národně osvobozenického boje našeho lidu a osvobození naší vlasti slavnou Sovětskou armádou. Svým významem patří k nejdůležitějším akcím na oslavu tohoto slavného výročí nejen v českokrumlovském okrese, ale i v celém Jihočeském kraji. Trať soutěže byla zkrácena a byly prodlouženy rychlostní zkoušky. Proti dřívějším ročníkům došlo i ke změně celé organizace. Soutěžní posádky absolvují soutěž bez přerušení, tj. projedou celý okruh třikrát. Celková délka soutěže je 489 km a délka rychlostních zkoušek, kterých je na jednom okruhu šest a celkem tedy osmnáct, je 177 km. Tato nová organizace bude klást na jezdce i jejich doprovod značně vyšší nároky a stejně tak daleko vyšší nároky jsou na pořadatele na trati, kteří budou na svých místech dbát o bezpečnost jezdců i diváků více jak 12 hodin.¹³³

Jel se další podnik rallye Český Krumlov ve dnech 30. – 31.5 1981a přihlásilo se 118 posádek. Soutěž se jela stejně jako v loňském roce bez přerušení po stanovené trati s 18 rychlostními zkouškami (tři okruhy po šesti rychlostních zkouškách). Tovární tým Škoda nasadil svá nová želízka v ohni Ing. Václava Pecha s Jiřím Janečkem, bývalým spolujezdcem Ing. Šedivého a Ladislava Křečka s Bořivojem Motlem - Ladislavu Křečkovi se podařilo prolomit Pavlíkův hetrik z let minulých a stal se absolutním vítězem tohoto ročníku Rallye Český Krumlov. Tento ročník byl také tehdejší vyvrcholením snahy pořadatelů o uspořádání co nejkvalitnější soutěže, po něm ale bohužel přišlo přerušení rallye na dva roky. Na startu domácí posádky ve složení Jiří Urban a Ing. Petr Böhm (Škoda 130 RS) a Stanislav Fošum a Ing. Vratislav Kulhánek (Škoda 110). Výsledky: 1. místo, Posádka (Křeček / Motl), Automobil (Škoda 130 RS), Tým (AZNP Mladá Boleslav).¹³⁴

Další závod rallye Český Krumlov se jel 9.6. 1984, přihlášeno 140 posádek, z toho například 38 Trabantů, kteří byli nejdostupnějším náčiním pro začínající jezdce. Po dvouleté odluce se na českokrumlovské trati vrátili soutěžní vozy. Návrat byl těžký, pořadatelé museli začít takřka od nuly a soutěž se jela jako sdružený krajský přebor skupiny B (pro jezdce z krajů západočeského, severočeského, středočeského a Prahy). V pátek se konaly formální a technické přejímky, v sobotu pak samotná krátká soutěž. Do organizace rallye se

133 10 Rallye Český Krumlov

134 <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

kromě pořadatelů z let minulých zapojila také čerstvá krev, a to v podání Stanislava Fošuma (úspěšný domácí rally jezdec), který působil jako vedoucí trati. Poprvé v historii nestartovala žádná domácí posádka - novinkou tohoto roku byla nová třída A-Škoda 120 LS. Ve startovní listině figurovali například tehdejší nováčci Pavel Sibera s Petrem Grossem (již tehdy startovali za AZNP Mladá Boleslav). Výsledky: 1.místo, Posádka(Krečman / Procházka), Automobil(Škoda 120 LS – A), Tým(AMK Hrádek nad Nisou).¹³⁵

Třináctým ročníkem se jela další Rallye Český Krumlov 21.9. 1985.Soutěž se posunula mezi "malé mistráky", kde zůstala další čtyři roky. Nastala změna z tradičního jarního termínu konání na podzimní. Postupem do soutěže mistrovství ČSR se v Krumlově objevovali nadějní jezdci jako František Fadrný (VAZ 2105 MTX VFTS), Miroslav Zapadlo (VW Golf GTi), tovární jezdci Vladimír Berger a Pavel Sibera (oba Škoda 130 L), Ladislav Výška (Škoda 120 LS), Stanislav Chovanec (Škoda 120 LS) a další. Startovala jedna domácí posádka, bývalý spolujezdec Jirky Urbana Ing. Petr Böhm s Pavlem Kronaizlem (Škoda 120 LS). Do soutěže byla vůbec poprvé zařazena okruhová zkouška, Rojšínský okruh. Jela se na tři kola a byla to zahajovací rychlostní zkouška celé rallye. Výsledky: 1.místo, Posádka(Chlustina / Hrbek), Automobil(Lada 2105 VFTS MTX), Tým(AMK Sigma Olomouc).¹³⁶

Patnáctým ročníkem nastaly veliké změny v ředitelství soutěže. Dlouholetého ředitele Stanislava Kambu vystřídal ve funkci bývalý aktivní soutěžák František Ziegelbauer a jeho zástupcem se stal Stanislav Fošum. Soutěž se tak dostala do rukou lidí, kteří sledovali krumlovskou rallye od jejích úplných počátků za volantem soutěžních vozů.V nováčkovské třídě Škoda 120 LS startovali talentovaní začínající jezdci jako Jindřich Štolfa nebo Věroslav Cvrček. Výsledky: 1.místo, Posádka(Fadrný / Havlík), Automobil(Lada 2105 VFTS), Tým(ZO JZD Velký Bor).¹³⁷

Pořadatelé se v tomto ročníku, který se jel ve dnech 23. - 24.9. 1988 snažili příkladným uspořádáním soutěže dostat po sedmi letech zpět mezi velké soutěže mistrovství ČSSR. Poprvé se na startu objevila nová českokrumlovská posádka Zdeněk Borovka a Jan Fazekaš, startovali s Trabantem 601. Soutěž se odjela v jednom dni, start byl v 7.00 hodin a cíl v 16.28 hodin. Výsledky: 1.místo, Posádka(Mrština / Kabátek), Automobil(Škoda 130 L), Tým(ČVUT Praha).¹³⁸

Mistrovství ČSSR, které se jelo 6. - 7.5. 1989 bylo přihlášeno 120 posádek. Krumlovská soutěž se po sedmi letech vrátila do mistrovství ČSSR, rovněž se vrátila do svého tradičního

¹³⁵<http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

¹³⁶ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

¹³⁷ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

¹³⁸ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

jarního termínu. Posunutím termínu ze září na květen, ale znamenalo nečekané zkrácení doby na přípravu rallye a znamenalo pokles do MČR v roce následujícím. První etapa rallye netradičně odstartovala až sobotu večer a druhá se jela v neděli. Leo Pavlík z JZD Slušovice, startující s číslem jedna, představil v Českém Krumlově čtyřkolku Audi Quattro, potvrdil roli favorita a s přehledem zde počtvrté zvítězil. Tovární tým Škoda plus několik soukromníků představilo nové vozy Škoda 136 L Favorit, premiérově v Krumlově startovaly také vozy Lada Samara. Na startu nechyběli mimo Pavlíka také například P. Sibera, L. Křeček, V. Berger, J. Sedlář, J. Trajbold, J. Stružka, P. Janeba, J. Urban, E. Triner, V. Blahna, S. Chovanec, M. Tuček, M. Dolák, aj.. Domácí posádka tvořili Zdeněk Borovka s Janem Fazekašem, jedoucí s Trabantem 601 za AMK Lipno nad Vltavou. Výsledky: 1.místo, Posádka (Pavlík / Jirátko), Automobil (Audi Quattro Coupe), Tým (ZO Svazarmu JZD Slušovice).¹³⁹

Závody mistrovství ČR v kterém bylo přihlášeno 112 posádek se jely 16. - 17. 11. 1990. Místem startu byla Jelení zahrada pod českokrumlovským zámkem. Poprvé se stal ředitelem Ing. Vratislav Kulhánek, jeho zástupcem byl Stanislav Fošum (tak se úspěšná domácí posádka stala opět jedním týmem, tentokrát v roli pořadatelů). První "porevoluční" ročník se jel pouze jako Mistrovství ČR, a to v pozdním listopadovém termínu. Pořadatelé museli pro akutní nedostatek finančních prostředků uspořádat rallye vysloveně na koleně. Jely se pouze 2x 4 RZ a celková délka rychlostních zkoušek byla jen 72 km. Pořadatelé za žádnou cenu nechtěli dopustit přerušování tradice rallye v Českém Krumlově, protože nikdo netušil, jakým směrem se u nás bude rallyový sport díky novým politickým a hospodářským podmínkám ubírat. Přes nelehké podmínky dopadl 18. ročník výborně a znamenal definitivní návrat mezi nejvyšší domácí soutěže. Domácí posádky: Zdeněk Borovka / Jan Fazekaš - Škoda 130 L (AMK Lipno nad Vltavou), Třebín / Čapek, Suchan / Hůlka - oba Trabant 601 (oba JČAK Č. Budějovice) Výsledky: 1.místo, Posádka(Endrych / Ing. Kounovský), Automobil(Škoda 130 L), Tým(Jaren tým Terno Praha).¹⁴⁰

Jel se další podnik rallye Český Krumlov v mistrovství České republiky a Slovenské republiky ve nech 7. - 8. 5. 1993 s koeficientem 2. Přihlášeno 84 posádek, 73 posádek převzato do soutěže. Výsledek: 1.místo, Posádka(Křeček / Krečman), Automobil(Ford Escort RS Cosworth).¹⁴¹

Dalším podnikem se jelo mistrovství České republiky 13. - 14. 5. 1994 do kterého se přihlásilo 86 posádek. Mimo jiné na startu tři speciály Lancia Delta HF Integrale EVO III a

¹³⁹<http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

¹⁴⁰ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

¹⁴¹ DOLEJŠ V. Česká Rallye. Praha: 2003, s. 25 – 113

Emil Triner s Audi Coupe S2. Výsledky:1.místo, Posádka(Deila / Scalvin, Automobil(Lancia Delta HF Integrale).¹⁴²

V Českém Krumlově se jel další závod prestižního mistrovství České Republiky v rallye a to 16. - 18.5. 1996 v kterém bylo přihlášeno 83 posádek. Po pěti letech převzal funkci nový sponzor soutěže a to Volkswagen. Přineslo to i změnu názvu soutěže na VOLKSWAGEN RALLYE Český Krumlov. Týden před konáním na okrese Český Krumlov byly záplavy (stíženo najíždění tratí). Premiéra tovární Škody Felicie Kit Car 1600 řízené Jindřichem Štolfou. Premiéru u nás má i Volkswagen Golf Gti řízený němcem Raimundem Baumschlagerem. Na RZ 10 (Malonty) těžce havaruje posádka Václav Arazim / Julius Gál a totálně odepisuje svého Forda Escorta RS Cosworth. Na RZ 13 ve velké rychlosti a ve stoupání končí v kotrmelcích i Milan Dolák a jeho Toyota Celica 4WD (defekt pneumatiky). Výsledky:1místo, Posádka(Křeček / Krečma, Automobil(Ford Escort RS Cosworth).¹⁴³

Jel se další závod mistrovství České Republiky v rallye Český Krumlov a volná zóna střední Evropy Ford Ka Rally Cup 98. Poprvé se objevuje v Českém Krumlově prestižní vůz kategorie WRC (Toyota Corolla WRC). Na startu nechybí italská posádka startující s českou licencí Enrico Bertone / Massimo Chiapponi, ani německá posádka Dieter Depping / Tino Gottschalk startující s robustním Audi Coupe S2. Na startu RZ 9 upadává Karlovi Trojanovi jun. z jeho Toyoty Celicy GT kolo a zraňuje jednoho diváka, asi 1 km po startu RZ 13 (Malonty) těžce havaruje posádka Chovanec / Šafár. Spolujezdec Peter Šafár bohužel nehodu nepřežil, Stanislav Chovanec je odvezen do nemocnice. Soutěž je předčasně ukončena a oficiální jsou výsledky po RZ 12. Výsledky:1.místo, Posádka(Dolák / Palivec), Automobil(Toyota Corolla WRC).¹⁴⁴

Ve dnech 17. - 18.5. 2002 se jel závod mezinárodního mistrovství České Republiky v rallye Český Krumlov. S jubilejním třicátým ročníkem přichází i změna hlavního sponzora soutěže, SEAT. V závodě bylo přihlášeno 108 posádek, z toho 8 s prestižním vozem kategorie WRC. Na RZ 10 došlo k nehodě vozidla (po doskoku přes horizont se stalo vozidlo neovladatelné) a zranění sedmi diváků. Velice napínavý závěr soutěže, kdy vedoucí Václav Pech (Ford Focus WRC) vylamuje na předposlední RZ kolo. Poslední RZ je zrušena a Václav Pech, aby se stal vítězem, musí přes 50 km dojet s kulhajícím Focusem do servisu a následně na cílovou rampu. Výsledky:1.místo, Posádka(Pech / Uhel), Automobil(Ford Focus WRC) (Vladimír Dolejš, Česká Rallye, s. 109).

142 DOLEJŠ V. Česká Rallye. Praha: 2003, s. 25 – 113

143 DOLEJŠ V. Česká Rallye. Praha: 2003, s. 25 – 113

144 DOLEJŠ V. Česká Rallye. Praha: 2003, s. 25 – 113

V Českém Krumlově se jel další závod mezinárodního mistrovství České Republiky v Rallye. Novinkou celého mistrovství bylo vypsání samostatné třídy pro vozy s dieselovými motory (třída D9), přihlášeny celkem 3 vozy. Na startu se objevil přední rakouský jezdec Achim Mörtl (ex-tovární jezdec Subaru v roce 2002), zde startoval se Subaru Impreza Sti ve skupině produkčních automobilů. Výsledky: 1.místo, Posádka(Vojtěch Š. / Ernst), Automobil(Peugeot 206 WRC (A8)).¹⁴⁵

Ve dnech 25. - 27.5. 2006 se jel prestižní závod rallye Český Krumlov mezinárodní mistrovství ČR. Na startu se objevily nové vozy Mitsubishi Lancer EVO IX v úpravě produkčních vozů, konkurencí jim mělo být Subaru Impreza Spec C, které na startu rovněž nechybělo. Na startu se opět objevil přední rakouský jezdec Achim Mörtl (ex-tovární jezdec Subaru v roce 2002), zde startoval se Subaru Impreza Sti ve skupině produkčních automobilů. Za domácí tým ČK motorsport startoval miláček fanoušků Emil Triner, tentokrát se Škodou Fabia Kit Car. V tomto ročníku panovalo velice deštivé a chladné počasí, skoro celá soutěž se jela za mokra, když trať začala osychat, tak znovu zapršelo, soutěž byla náročná na správnou volbu pneumatik. Spolujezdce Štěpána Vojtěcha (favorit na vítězství v absolutní klasifikaci), kterým byl Michal Ernst si před závodem zlomil nohu a jezdec musel jet s jiným spolujezdce, kterým byl Štěpán Palivec. Výsledky: 1.místo, Posádka(Vojtěch Š. / Palivec Š.), Automobil(Peugeot 206 WRC (A8)).¹⁴⁶

Jel se další závod mezinárodního mistrovství ČR v rallye Český Krumlov a to 3. - 5. 5. 2007. Bylo přihlášeno 86 posádek, mezi přihlášenými nechyběli například Roman Kresta (bývalý tovární jezdec Fordu) nebo účastník juniorského Mistrovství světa Estonec Jaan Mölder. Po dlouhých a složitých jednáních s italským klubem se podařilo do Českého Krumlova dostat legendární historické vozy a vozy skupiny B. V Českém Krumlově byly k vidění italské vozy Lancia Stratos HF a Lancia 037 Rallye (jednalo se o tovární originály!), dále vůz Audi Quattro S2, který vlastní Mike Riechert. Nechyběly ani slavné československé vozy Škoda 130 RS. Tyto vozy byly k vidění i na vybraných rychlostních zkouškách v rámci 1. ročníku Rallye legend. Novinkou pořadatelů byla superspeciální rychlostní zkouška jedoucí se v areálu českobudějovického výstaviště. Na startu nechyběly domácí posádky: Jiří Trojan a Eva Trojanová s VW Polo 1.6 GTI, Pavel Kunderát se spolujezdce Jaroslavem Váňou se Škodou Octavia TDI, Patrik Hlach a František Poláček s Hondou Civic 1.6 VTi, Jan Jinderle a Jiří Stross s Peugeotem 106 Rallye, Pavel Korčák a Milan Jirka se Škodou Fabia, Rudolf Pfeiffer a Erich Autengruber s VW Polo 16V. Domácí posádky startovaly i v kategorii

¹⁴⁵ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

¹⁴⁶ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

historických automobilů a to ve složení Pavel Stráský a Pavel Kacerovský se Škodou 130 LR (jejich ersedo, ale bohužel zastavila technická závada motoru již během čtvrtého shakedownu) a za domácí ČK motorsport startovali rakouští mistři historických automobilů Hans-Georg Lindner a Franz Blechinger s Fordem Escort RS 2000. V tomto ročníku panovalo proměnlivé počasí, provázené deštěm a chladným počasím. Výsledky: 1.místo, Posádka(Kresta / Gross), Automobil(Mitsubishi Lancer EVO IX (N4)).¹⁴⁷

¹⁴⁷ <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>

8 Role motocyklu ČZ v historii československého motoristického sportu

S historií českého motocyklového sportu je nerozlučně spjata historie výroby motocyklů ČZ, datující se od počátku třicátých let.

Tak jak pokračovala cesta vývoje a výroby motocyklů ČZ, od prvních motokol až po stroje o obsahu 175, 250, 350 a dokonce 500 ccm v průběhu první republiky, začínají se stroje ČZ postupně uplatňovat na nejrůznějších závodech a soutěžích. Slibný nástup přerušila okupace, ale poválečných letech pak měl už podíl ČZ na úspěších československého motocyklového sportu trvale vzestupnou úroveň.

Nejvýznamnější éru úspěchů představují stroje ČZ na motocyklových soutěžích a dále na motokrosových závodech. Vypočítávat vavříny přivezené z Mezinárodních šestidenních motocyklových soutěží nebo motokrosových závodů je radostná a potěšující bilance, při níž ovšem člověka zamrzí pouze to, že musí dodat "bejvávalo!"

Ano bejvávalo to krásné, když ve Strakonících vítali naše závodníky vracející se z nejrůznějších kolbišť s trofejemi jako byla Stříbrná váza, Mezinárodní trofej či mistrovské tituly v motokrosu. Jména bratří Roušků, Emanuela Marhy, Čenka Kohlíčka, Arnošta Zemena, Vlasty Válka, Jaroslava Pudila, Františka Darebného a mnoha a mnoha dalších, by měla zaznamenat historie ČZ, stejně jako třeba jméno Františka Zlocha. Ten zazářil na jednom z prvních poválečných motoristických podniků ve Strakonících na "Okruhu v Lipkách" a lze říci, že tento okruh pak znamenal cestu k řadě významných, ve Strakonících organizovaných, motoristických akcí. Patřily k nim ve své době motocyklové "Soutěže Šumavou", které si pro svou precizní organizaci a vysokou sportovní úroveň vysloužily označení "Malá šestidenní". A potom následovaly motokrosově závody "Setkání mistrů" konané nejprve v Sedlčanech a nebo také ve Vimperské roklí, aby se posléze etablovaly v Jiníně (viz. kapitola 7.1.2). Zde vyrostl do dnešní podoby areál, jehož provozovatelem je středisko MEFO sport Centrum spolu s Motokrosovým a enduro klubem Jinín.

S obdobím největších úspěchů strojů ČZ je trvale spojeno jméno ing. Jiřího Červáka, nejenom úspěšného organizátora výroby v ČZ, ale neméně obětavého pořadatele řady motoristických akcí. Za jeho éry startoval za ČZ několikanásobný mistr světa v motokrosu Belgičan Joel Robert a dále stejně úspěšný německý reprezentant Paul Friedrichs. První v obsahové třídě do 250 ccm, druhý v pětistovkách, oba pak na strojích ČZ.

Na strojích ČZ jezdila tehdy celá plejáda evropských jezdců, z nichž mnozí se staly mistry ve své vlasti a rádi přijížděli na "Setkání mistrů ČZ". To byla neoficiální, ale vpravdě exkluzivní přehlídka toho, co v dané době bylo v motokrosu nejlepší.¹⁴⁸

9 Závěr

Motoristický sport od svého vzniku prošel ohromným technickým vývojem, což se odráží jak ve výsledcích tak i v organizaci soutěžních pravidlech a druhů soutěží. V samých začátcích šel vývoj velice pomalu. Aut bylo málo a jezdili v nich většinou bohatší z pohodlnější lidé a různé soutěže se konaly spíše propagačně. Když se motorismus začal vyvíjet trochu rychleji, začala druhá světová válka a zrušení veškeré činnosti neněmeckých motoristických sportů. Po válce se mohlo začít téměř od začátku s jedinou výjimkou, a tou byl technický pokrok. V prvních letech po válce se věnovalo spíše obnovení státu a na motorismus nezbýval čas ani peníze. To se ovšem časem rapidně změnilo a v šedesátých až osmdesátých letech byl motorismus v Československu i v Jižních Čechách na vrcholu. S politickým převratem ovšem opět upadá. Snad v dnešní době, kdy pár rodičů podporuje své děti v tomto velmi drahém sportu, neupadne do zapomnění a tyto děti prolomí dnešní stagnaci tohoto krásného sportu.

10 Seznam zkratek

AK – autoklub

AMK – automotoklub

AMK ČSAD – Automotoklub národního podniku Československá autobusová doprava

AOS – autobusová orientační služba

m. – místa

ME – mistrovství Evropy

MS – mistrovství Světa

KAMK – Krajský automotoklub

OAMK – Okresní automotoklub

RH – Rudá hvězda

tř. – třída

ZO Svazarmu KU SSM – Základní organizace Svazarmu Krajského Výboru Socialistického svazarmu mládeže

11 Referenční seznam pramenů a literatury

Státní oblastní archivy

- 1) Státní oblastní archiv Třeboň. rejstřík Policejní ředitelství, čísla kartonů 797, 798, 799, 802, 803

Osobní archivy

- 1) Holub Jan, Bývalý plochodrážní jezdec, bytem Jirenská 421, Rudolfov
- 2) Soldát František, Bývalý motokrosový jezdec, bytem Prážská 10, České Budějovice
- 3) Zadražil Evžen st., Bývalý motokrosový jezdec, bytem Gabrielovo nám.10.Chýnov
- 4 Zadražil Evžen ml., předseda organizace Motosport Chýnov, bytem Gabrielovo nám.10. Chýnov

Literatura

- 1) DOLEJŠ V. *Česká Rallye*. Praha: 2003, s. 25 – 113
- 2) HAMPL A. *Pacov a motorismus*. Praha, 1998. s. 14
- 3) HUSÁK P. *Velká kniha motokrosu*. Praha : Naše vojsko, 1980. s. 336
- 4) JENČA J. I. *Boj o zlatou přilbu*. Hradec Králové : Kruh, 1975. s. 180
- 5) KOVÁŘ P. *Motokros můj život*. Pardubice 1995, s. 3
- 6) KUBEC J. *Ovál plný smyků*. České Budějovice : Jihočeské nakladatelství, 1983. s. 254
- 7) POLÁK E. *Rychlost je náš osud*. Praha : ROH, 1970, s. 216
- 8) PRÁŠEK J. *Písek před 50 lety aneb kronika roku 1948*. Praha, 1980. s. 50
- 9) RADA F. *Když se psalo T. G. M*, s. 261

Periodika

- 1) Budwaiser Zeitung, ročník 1939 - 1941
- 2) Jihočeské listy, ročník 1924 - 1939
- 3) Jihočeská pravda ročníky 1. ročník – 1945 až 44 ročník – 1989
- 4) Českobudějovické listy od roku 1990 – 2008
- 5) Týdeník Tábor, 1903 až 1928
- 6) Kaplický zpravodaj číslo 7, června 2005
- 7) Listy Strakonicka 2 / 152 - 1994
- 8) Listy Prachaticka 19 / 7 - 1995

Tištěné prameny

- 1) Motosportklub České Budějovice, ÚAMK, 2008

- 2) Program a startovní listina II. Ročníku jízdy historických vozidel, Veteran rallye Šumava 1980. Vydal Zo Svazarm AMK VCC a Městský dům kultury Český Krumlov 1980 s. 12
- 3) Programový bulletin. Mezinárodní mistrovství České Budějovice v silničních motocyklech, ÚAMK, 1997
- 4) Programový bulletin. Chemopetrol Open OM 96, Autodrom Most, 1996

Internetové zdroje

- 1) <http://www.amkhumpolec.cz>
- 2) <http://www.automix.centrum.cz/~prace~/clanek.phtml?id>
- 3) http://www.ckrumlov.cz/cz1250/aktual/region/t_kapzpr1200.htm
- 4) <http://www.mestokaplice.cz/goto.php?id=&site=sport&from>
- 5) <http://www.motoklub-jinin.cz>
- 6) <http://www.mototeamexcel.wz.cz/kap.html>
- 7) <http://www.motoracers.blog.cz/0705/jakub-smrz>
- 8) <http://www.netolice.cz/netolice07.htm>
- 9) <http://www.rallyekrumlov.cz/rallye/index.htm>
- 10) <http://www.rozhlas.cz/cb/sport>
- 11) <http://www.skam.cz/skamobrazky/history.txt>
- 12) <http://www.speedwaya-z.cz/view.php?cislocclanku>
- 13) <http://www.vcc-strakonice.cz/index1.php?bok=3&tx>

Přílohy

Příloha č. : 1



Jeden z nejlepších terénářů jihočeského kraje – Jan Franěk.

Příloha č. : 2



Jeden z nejlepších motokrosových jezdců jihočeského kraje v současnosti – Martin Michek.

Příloha č. : 5



Jeden z mnoha závodů mimo Československo Jana Holuba – Německo.

Příloha : 6



Český plochodrážní jezdec Antonín Klatovský (v popředí) v závodě mistrovství ČR na ledové ploché dráze, které se jelo 29. ledna 2005 v Divišově na Benešovsku.

Příloha : 7



Rallye Český Krumlov. Za domácí tým ČK motorsport startoval miláček fanoušků Emil Triner, tentokrát se Škodou.