Jak to všechno začalo...

Počátky motorismu v naší vlasti můžeme zařadit do prvních let dvacátého století, kdy se zde objevují motorové dvoukolky, postupně pak nazývané motocykly, navazující na tradici názvu bicyklů. Hlavní zásluhu na tom měli pánové Laurin a Klement z Mladé Boleslavi, kteří byli prvními průkopníky úspěšné výroby motocyklů u nás i s následnou výrobou prvních automobilů v Čechách.

Samozřejmě, že počátky rozvoje motorismu nebyly jednoduché a byla to zásluha několika motoristických nadšenců, kteří se tenkrát o tento nový div světa začali zajímat. Byli to muži, kteří se zúčastňovali prvních začínajících soutěží a závodů na různých motocyklech a dalších strojích jim podobných, vyvolávajíce u lidí mnohdy údiv, někdy i hrůzu a paniku, u druhých pak nadšení a velký zájem. Často byly příčinou plašení tažných zvířat na cestách, což mnohdy vedlo k nepochopení u nemotoristicky naladěné veřejnosti. Technická úroveň těchto „vehiklů" byla poplatná své době a nesplňovala ani ty nejmenší známky nějakého komfortu a pohodlí.

Oblast severovýchodních Čech se v těchto počátcích stává místem, kde byl velký počet mužů zapálených pro motoristické dění a jeho začínající sportovní využití. Ve zdejších oblastech Novopacka i samotná Nová Paka hrála důstojnou roli. Zde tato činnost měla na co navazovat, neboť pačtí občané patřili v minulosti k průkopníkům všeho nového, což dosvědčují kroniky města. Jen tak na dokreslení, již v roce 1862 tehdejší první příznivci sportu založili v Nové Pace tělocvičnou jednotu Sokol a to ve stejném roce, kdy vznikl Sokol pražský, nemluvě o různých národních a kulturních spolcích založených v obrozenecké době devatenáctého století. Již v 80. letech 19. století zde existoval „Český klub velocipedistů" a zdatně provozoval svoji činnost, jak je možno zjistit ze zápisové knihy z roku 1898 z jeho působení zde ve městě. Jeho členy, kterých bývalo čtyřicet až padesát, byli i nejváženější občané města. Z těch nejagilnějších členů výboru klubu připomeňme jména pánů Jindřicha Záhejského, obchodníka a budoucího starostu města, Václava Landfelda, obchodníka, dále Václava Taranta, Čeňka Zeminu, Bohumila Maternu, Václava Vícha,

Cyklistický závod vedl ulicemi Nové Paky

Františka Železného, Františka Bílka, Julia Lövensbacha a další.

Ve spolkových místnostech, nejprve v Pivovarském hostinci na náměstí, později v hotelu pana Šmída, se konala pravidelná zasedání klubu, kde se rozhodovalo o pestré činnosti klubu, jehož členové pořádali různé cyklistické výlety do blízkého, ale mnohdy i do hodně vzdáleného okolí. Někteří se zúčastňovali různých závodů pořádaných místními nebo okolními velocipedisty. Byly pořádány i různé kulturní, společenské a zábavní akce i pro veřejnost. Klub ze svých prostředků zakoupil i dvě kola k půjčování za mírný poplatek zájemcům o tento sport.

Cyklistické závody předcházely těm motocyklovým

Velmi zajímavou kapitolou jejich činnosti byla starost o bezpečnost cyklistů, jejich napomínání s vydáním vyhlášky, aby jezdili volně, protože by mohli ohroziti sebe i jiné osoby, a městský úřad při tomto nedodržení by jízdu městem mohl zakázat. Ze strany klubu bylo doporučováno městskému úřadu, aby zřídil cedule zákazu, kde nechce, aby se jezdilo.

V roce 1906 na zasedání valné hromady klubu byl dán návrh, aby název klubu byl změněn na Klub cyklistů a motocyklistů, což jistě způsobil navyšující se počet prvních motocyklů. Byl to vlastně první předchůdce autoklubu.

Zde na Novopacku se ve dvacátých letech objevuje osobnost motoristického sportu v osobě Antonína Vitvara, který se postupně stává úspěšným v prvé řadě motocyklovým soutěžním jezdcem i závodníkem rychlostních závodů, později mu nejsou neznámé ani automobily. Svými schopnostmi a vitalitou se stává postupně iniciátorem, ale i příkladem pro své okolí, když kolem sebe shromažďuje motoristické fandy. V počátku byl jeho kolegou na závodních silnicích další Pačák Václav Macek. Novopackých zájemců postupně přibývalo. Ti se pak počátkem třicátých let se spojili, zase přičiněním Antonína Vitvara, se staropackými kolegy z tehdejšího motoodboru SK Stará Paka, a stali se tak spoluzakladateli tehdejšího vrcholného závodu automobilů a motocyklů severovýchodních Čech, nazvaného Krakonošův okruh, který se jezdil až do roku 1938.

Vypuknutím 2. světové války v roce 1939 bylo znemožněno pokračování motoristického dění a sportování. Přesto stávající motorističtí organizátoři nezaháleli a organizovali alespoň takové sportovní činnosti, ke kterým nebyl nutný benzín. Jedním takovým sportem, hodně podobným motosportu, byla jistě cyklistika. A tak se zde v Nové Pace začaly pořádat cyklistické závody ulicemi města s názvem Vitvarův okruh, který byl v nelehké válečné době odlehčením jak pro tehdejší závodníky, tak i přihlížející diváky, o které nebyla nikdy nouze.

Konec války v roce 1945 dal velký impuls organizovanému motorismu i přesto, že to nebylo jednoduchou záležitostí, protože v té době nedostatek pohonných hmot velmi ovlivňoval motoristické konání. I v této době byl hnací silou této činnosti Antonín Vitvar, jehož vlivem zde byla založena organizace Autoklubu republiky Československé (AKRČs). Spoluzakladateli tohoto klubu v Nové Pace byli Jiří Bajer, Jan Gernat, Josef Grof, Eduard

Hák, Miroslav Chromý, Josef Kosina, Rudolf Koudelka, Oldřich Kubů, Václav Landfeld, Kamil Moravec, Antonín Nypl, Josef Polák, Josef Pilař, Oldřich Polman, Jiří Sucharda a další. Tento kolektiv během jednoho roku v těžké poválečné době dokázal zorganizovat rychlostní závod motocyklů s názvem Novopacký okruh, který se tak vlastně stal pokračovatelem předválečného Krakonošova okruhu a dal základ k dalším ročníkům, pořádaným v dalších letech.

Po tzv. vítězství pracujícího lidu v roce 1948, ve kterém moc ve státě uzurpovali komunisté, započalo tažení mimo jiné i proti AKRČs, který byl označen jako buržoazní hnízdo a postupně likvidován. Tímto režimem byla pak založena nová organizace nazvaná „Dobrovolný svaz lidového motorismu“. A tak

Populární byly i zimní motocyklové soutěže

motoristický sport v té době počíná dostávat jeden mat za druhým. Celá organizace tohoto nového spolku byla založena na bázi podnikových organizací, dirigovaná mnohdy lidmi, kteří o tom nic nevěděli. V roce 1951 je pak založena nová organizace „Svaz pro spolupráci s armádou“, daný později do zkratky „Svazarm“. Do něho byly v roce 1953 příkazem začleněny všechny sportovní organizace technického směru jako byl motorismus, letectví, střelectví, radioamatéři a další obory, aby mohly být pěkně pod jednou střechou pod dozorem a důsledně kontrolovány a využívány pro účely militaristické politiky totalitního režimu. Nastala těžká doba pro lidi, kterým je motorismus koníčkem a chtěli by samostatně pro něj něco udělat. Celostátní situace byla taková, že byly z velké části přerušeny v té době se slibně rozvíjející styky na mezinárodní úrovni, a když byly nějaké, tak většinou s méně technicky vyvinutými, tzv. „lidodemo“ zeměmi. Tím byly omezeny možnosti srovnávat výkonnost našich jezdců i strojů, nemluvě o tom, že jeden čas bylo dokonce zakázáno jezdit na strojích zahraničních značek. Jedinou výhodou pro motocyklový sport té doby bylo, že náš tehdejší motocyklový průmysl byl na vysoké úrovni, protože využíval kvalitních technických a organizačních základů ještě z krátké poválečné doby, na které pak bylo navazováno.

V té době byla při zdejším okresním oddělení SNB založena sportovní organizace nazvaná „Rudá hvězda“, která se snažila organizovat motoristickou činnost, když v té době zde žádná jiná motoorganizace nebyla. V polovině padesátých let se motorističtí nadšenci jak ti starší, tak ti noví, mladší, snaží něco dělat pro svůj sport, který bylo možno provozovat jenom v rámci již zmíněného Svazarmu. A tak se pod značkou AMK Svazarm začínají dělat alespoň malé podniky zaměřené na širokou veřejnost. Začaly se jezdit různé soutěže, hlavně pro mládež, pro kterou je v té době idolem motocykl. Jednou z nejznámějších byla Zimní motocyklová sou-

Orientační jízda malých motocyklů

těž, která se jezdila v letech 1956 až 1965, a to většinou v lednu, mnohdy za těžkých povětrnostních podmínek. Zde museli soutěžící kolikrát ukázat své umění a vytrvalost. Tato soutěž získala ve své době na popularitě a zúčastňoval se jí velký počet jezdců, mnohdy i přes dvě stě. Pomalu se navazovalo na poválečnou činnost, v šedesátých letech byly pořádány motoskjöringy, a to v různých oblastech města, podle sněhových podmínek. Důležité bylo, že v té době se ještě vozovky nesolily. V té době se jelo šest závodů okresního významu. Dokonce se jednou na náměstí jel i závod motokár.

Zimní počasí bylo také využíváno k pořádání kurzů bezpečných jízd na sněhu a ledu, ve kterých se účastníci mohli naučit bezpečně jezdit v těchto těžkých podmínkách. Tato akce se pořádala dvanáctkrát. Byla pořádána také různá školení řidičů, např. o nových dopravních vyhláškách apod. Členové také měli určitý patronát nad tehdejším zdejším dětským domovem tím, že při různých příležitostech s dětmi jezdili do ZOO ve Dvoře Králové se svými osobními auty a podobně.

Autoklub jako organizace zajišťoval poměrně velké množství rychlostních zkoušek při různých automobilových soutěžích, z nichž nejvýznamnější byla soutěž Rallye Škoda, později přejmenovaná na Bohemia. Těchto nejznámějších akcí bylo v minulosti osmnáct.

Po stránce společenské byly velmi populární „Plesy motoristů“. Jednalo se o akci pořádanou na vysoké společenské úrovni, o kterou byl vždy velký zájem, zejména ze strany střední generace. Těchto plesů bylo velké množství. Konaly se většinou v tehdy jediném možném sále hotelu Centrál. Někdy se také pořádaly společenské večery v tehdejší restauraci a kavárně Levín. Pořádány byly také

Stavba ředitelské a časoměřičské věže ve Štikovské rokli

besedy s lidmi majícími něco společného s motorismem. Jen pro příklad vyjmenujme ty nejatraktivnější. Samozřejmě beseda s Antonínem Vitvarem již v jeho vyšším věku byla velmi zajímavá hlavně pro mladší generaci. Beseda s Františkem Šťastným byla jistě velmi atraktivní, neboť on opravdu uměl velmi poutavě hovořit o zážitcích ze své pestré a úspěšné závodní činnosti. Zajímavě vyprávěl i komentátor motoristických podniků v televizi Luboš Pecháček a jistě bylo velmi populární vyprávění účastníků velké automobilové soutěže Rallye Paříž – Dakar a mnohé další besedy.

Automotoklub také spolupracoval s mnohými organizacemi AMK, hlavně při výpomoci s pořadatelskou službou při různých závodech. Spolupracovalo se s AMK Holice, Hořice, Dolní Bousov, Zlatá přilba Pardubice a dalšími kluby. Největší akcí podobného druhu bylo zřízení a vybavení centrálního parkoviště pro soutěžní motocykly při Šestidenní mezinárodní motocyklové soutěži v roce 1972 ve Špindlerově Mlýně. Tímto úkolem byli členové novopackého AMK pověřeni ústředním automotoklubem jako vyzkoušený tým schopných organizátorů a po celou dobu soutěže pak vybraní členové zajišťovali provoz celého parkoviště a jeho bezpečnost. Této odpovědné práce se členové zhostili na výbornou, alespoň podle hodnocení a spokojenosti organizačního výboru této vrcholné světové motocyklové soutěže.

Po objevení Štikovské rokle pro tehdy zde začínající motokros je dán impulz k pořádání prvních motokrosových závodů. V té době je pro nový motoristický sport toto místo postupně upravováno. Ze skromných začátků postupně začíná vznikat závodní areál, který v dalších letech zdatně reprezentuje Novou

Časová kontrola při Rallye Škoda 74 v Nové Pace

Paku doma i za hranicemi. Uvádět, co se zde vše pořádalo a dělo, je určeno jinému povídání. Od zrození tohoto závodiště se zde uskutečnilo nepřeberné množství akcí a podniků. Byla to práce všech členů packé motoristické obce dobrovolně se začleňujících do kolektivu nadšenců pro tuto činnost. Stálo to tisíce hodin práce věnované přípravě závodiště a samotným závodům. Pro členy a jejich rodinné příslušníky byly konány různé kulturní, zábavné i motoristické akce, různé exkurze a autokarové zájezdy jako uznání za práci a věrnost klubu. Jednou takovou velkou a dlouhodobou akcí byla velmi populární automobilová orientační soutěž, která vznikla počátkem šedesátých let ze skromných automobilových půldenních výletů, z nichž se postupně stala poměrně náročná soutěž, která pak byla nazvána podle tehdy pořádané velké automobilové soutěže Rallye Vltava – Rallye Rokytka, kterou většinou jezdily manželské dvojice s tajným cílem soutěže, završené společenským večerem s vyhlášením vítězů. Ve své době to byla soutěž velmi populární, kterou jezdilo kolem čtyřiceti posádek a konala se v jarních a v podzimních termínech. Bylo odjeto třicet dva ročníků, které byly náročné hlavně na orientaci. Co mohlo účastníky ctít je to, že za celou dobu pořádání těchto soutěží se nestala jediná dopravní nehoda, a že se to mnohdy pěkně „mastilo“. Pačtí pořadatelé několikrát zajišťovali i časovou kontrolu a části rychlostní zkoušky při Rallye Škoda a později při Rallye Bohemia. V devadesátých letech se jedna z „erzet“ jela dokonce ve Štikovské rokli.

Populární byl a stále je motoskijering

Orientační soutěž Rallye Rokytka

Zajímavou soutěží, která se jela v šesti ročnících, byla soutěž nazvaná „Táto, pozor červená!“, konaná pro děti, které měly za úkol během jízdy sledovat dopravní značky, ale i určitým způsobem kontrolovat dopravní předpisy. Tato soutěž byla velmi užitečná pro výuku malých dětí. V nich získávaly formou hry přehled v silniční dopravě a její bezpečnosti.

Další motoristická novinka přicházející počátkem sedmdesátých let byla ve znamení začínajícího autokrosu. Popis začátků zdejšího autokrosu necháme do jiné kapitoly tohoto vyprávění. Přitom lze jen konstatovat, že autokros za celou dobu jeho pořádání zde v Nové Pace patřil vždy k tomu nejúspěšnějšímu ze všech odvětví motoristických disciplín. Pořádání těchto závodů v Nové Pace bylo vždy velkou událostí jak pro město, tak i pro jeho široké okolí. Jeho organizace, neobvyklá závodní trať nevyskytující se nikde jinde v Evropě, pořadatelská úroveň a vysoké návštěvy diváků, byly vysoko oceňovány Mezinárodní automobilovou federací FIA a nejen to, stala se kvalitní propagací Nové Paky jak doma, tak i po celé autokrosové Evropě.