

Obsah

Obsah	3
Slovo předsedy autoklubu	5
Úvodem	6
Jak to všechno začalo... ..	9
Krakonošův okruh	16
Novopacký okruh	24
Antonín Vitvar	32
Motokros	42
Bikros	51
Novopacké motoristické osobnosti	53
Autokros	66
Ročník 1971	66
Ročník 1972	68
Ročník 1973	68
Ročník 1974	68
Ročník 1975	69
Ročník 1976	69
Ročník 1977	69
Ročník 1978	70
Ročník 1979	72
Ročník 1980	72
Ročník 1981	73
Ročník 1982	74
Ročník 1983	75



Ročník 1984	75
Ročník 1985	76
Ročník 1986	78
Ročník 1987	78
Ročník 1988	80
Ročník 1989	82
Ročník 1990	82
Ročník 1991	85
Ročník 1992	85
Ročník 1993	86
Ročník 1994	87
Ročník 1995	88
Ročník 1996	88
Ročník 1997	90
Ročník 1998	91
Ročník 1999	92
Ročník 2000	93
Ročník 2001	93
Ročník 2002	95
Ročník 2003	97
Ročník 2004	97
Ročník 2005	98
Ročník 2006	99
Ročník 2007	101
Osobnosti novopackého motoristického sportu	108
Rejstřík	109
Nabídka odborné literatury	113
Fotogalerie	121

Slovo předsedy autoklubu

Nová Paka je v celé České republice, ale i v Evropě, známá hlavně dvěma raritami. Tou první je unikátní klenotnice drahých kamenů a druhou, pro nás o to cennější, je motoristický sport, ať už spojovaný s Antonínem Vitvarem, Krakonošovým okruhem, nebo především slavnou Štikovskou roklí. Tato kniha by Vám měla připomenout začátky motorismu v Nové Pace, uspořádané závody, vzpomenout na jezdce, ale i funkcionáře, bez kterých by se tyto adrenalinové závody nemohly pořádat.

Pořadatelé z Nové Paky se snaží být ve všem první. První zimní autokros, první svodidla na trati atd., až k televiznímu monitorování celého okruhu. A tak i tato kniha by měla být první z prostředí autoklubu.

Organizace závodů se dá přirovnat k době fungujícímu automobilu. Čím je motor víceválcový tím lepší výkon = počet organizátorů, dokonalé řízení = předseda, ředitel, komisaři, dobré brzdy = hospodář a správce, spojka a převodovka, nápravy = pořadatelé, mecha-

nika a nutné služby, energii vkládají jezdci a karoserii a její tuning dodávají diváci.

Chci poděkovat všem členům autoklubu, komisařům, jezcům, mechanikům, hasičům, traktoristům, zdravotníkům a mnoha dalším, které jsem už nestihl vyjmenovat, za to, že Nová Paka je pojem v motoristickém sportu a proto také byla ohodnocena Zlatou sponou Autoklubu České republiky za přínos motoristickému sportu. Bez všech těchto lidí by nemohly být žádné závody uspořádány. Děkuji autorovi této knihy panu Jaroslavu Vágenknechtovi a jeho spolupracovníkům za velice dobrou a náročnou práci při její přípravě.

Poděkování patří též všem sponzorům, městu Nová Paka a jeho obyvatelům, krajskému úřadu v Hradci Králové a Autoklubu České republiky za jejich pomoc při pořádání závodů, ale i při vydání této knihy.

Myslím si, že administrativní a technickou přejímku máme už za sebou a proto se dobře usadte, upoutejte, startujeme. Jedeme závodit.

Bohumil Kužel

předseda AK v AČR Nová Paka



Úvodem

Bylo to štěstí nebo spíš náhoda, že jsem již jako malý kluk, prvňák, přišel do styku s motoristickým sportem prostřednictvím závodu automobilů a motocyklů, posledního ročníku Krakonošova okruhu, který vedl po novopacké ulici podle potoka Rokytky, nazývané tehdy ulicí Palackého, kde jsem v té době s rodiči bydlel. Přesto, že jsem byl malý kluk, zůstaly mi v paměti některé detaily tohoto, v té době významného závodu. K těm detailům patřil i trénink závodníků, pro dnešek jetý v nezvyklých sobotních brzkých ranních hodinách. Samotný nedělní závod byl pro

občany bydlící na trase závodu a jeho diváky jistě zvláštním zážitkem, v té době jistě nečastým. A pro nás, kluky, to byla událost ta nejpřednější, povýšená ještě v té době packým jezdeckým fenoménem Antonínem Vitvarem, jehož startovní číslo v závodě bylo pak zobrazeno na našich klukovských koloběžkách.

Bohužel svědkem dalších takových závodů jsem už nemohl být, neboť se již žádné nekonal, přičiněním hlavně válečných událostí 2. světové války, která všechny takové akce znemožnila. Přesto jsme se ale dočkali. Po ukončení války v roce 1945 jsme my kluci



Novopacký fenomén – Antonín Vitvar vítězí na Krakonošově okruhu v roce 1935

mohli zažívat nové motoristické orgie, prostřednictvím rychle obnovované motoristické činnosti. Ani jsme nemuseli dlouho čekat. Již za několik málo měsíců po posledních výstřelech války se v Nové Pace konaly první motocyklové závody v ulicích města. To pro nás, už větší kluky, byla událost prvního řádu.

Tyto první závody daly impulz ke vzniku velkého množství motocyklových závodů ve všech možných městech českého severovýchodu, obsazovaných v tehdejší době těmi nejlepšími závodníky předválečné doby, kteří se konečně dočkali příležitosti si zase zazávodit, ale také nováčky, kteří si to také chtěli vyzkoušet. A tak se rozjel v mnoha místech kolotoč různých závodů, v podstatě o každé neděli, od brzkého jara do podzimu.

Tím počala doba cestování nás kluků, výrostků ovíněných benzínovými výpari a řevem motorů všech možných značek a stáří. A bylo to mnohdy cestování hodně

dobrodružné. Jezdilo se jak se dalo s přihlédnutím k té době. Na kole, vlakem, jel-li autobusem, ale velmi často různými nákladními auty, vybavenými obyčejnými dřevěnými lavicemi, v té době obvyklými. A nebylo to opravdu nic pohodlného, překonávat mnohdy velké vzdálenosti na tvrdých lavicích pod plachtou nákladáků. Později jsme pak jezdili i na motocyklech.

Zprvu se jezdilo na ty nejbližší závody. Byl mezi nimi Novopacký okruh, Hradecký okruh, kde jely také automobily, Novobydžovský čtverec, Poděbradský okruh, Liberecký okruh, Štít Českého ráje v Turnově, Mělnický okruh, Trutnovský okruh, Novoborský okruh. Senzací byl jistě Masarykův okruh automobilů v Brně v roce 1949, kterého jsem se po dobrodružné cestě také zúčastnil. Tento závod byl vlastně prvním a posledním závodem po válce se jedoucím na úrovni dnešní Formule 1, se všemi tehdejšími jezdeckými esy. Dále se jez-



Novopacký Český klub velocipedistů

dilo do Prahy na Velkou cenu Prahy, do Jablonce nad Nisou, na Svatokopecký okruh u Olomouce. V padesátých letech to byl jičínský závod O cenu Prachovských skal, který měl předchůdce v závodě Kolem jičínské brány, dále Hronovský okruh, Královédvorský okruh, Náchodský okruh, Poličské zatáčky, Červenokostelecký okruh, Jaroměřský okruh. Motocykly také závodily ve Vrchlabí a v Litomyšli. Možná, že jsem na některé ještě zapomněl.

To byla všechno místa, která jsem většinou navštěvoval se svými kamarády, někdy i sám. Nebyl to koníček, ale pořádný kůň, který si mě osedlal, který tak vyvolával lásku a zájem o tento mužný sport, i když sám jsem se nikdy o něco podobného nepokoušel. Bylo to vždy

vzrušující sledovat aktéry těchto závodů, kteří měli odvahu navíc spojenou s jezdeckým uměním.

Léty přicházely jiné motoristické disciplíny, které v mnoha případech nahrazovaly ty průkopnické poválečné silniční závody, které pak z bezpečnostních důvodů pomalu zanikaly a dnes již jsou přírodní okruhy opravdu výjimkou a vzácností. To vše mi dalo základ k zapojení se do činovnícké a pořadatelské činnosti v novopackém motoristickém sportu, který zde v Nové Pace má již dlouholetou tradici, vždy na vysoké úrovni. Z těchto důvodů jsem chtěl bohatou novopackou motoristickou tradici stručně připomenout všem těm, které to zajímá, a tak přiblížit všechny napínavé děje, ale i ty, kteří u toho všeho byli.

Jaroslav Vágenknecht