

Antonin Vítvar. Jméno, které má v motocyklovém světě zvuk dobrého kovu. Je synonymem dobré, přepečlivé přípravy, důkladného studia trati i soupeřů, skvělých jezdeckých výkonů. Vítvar, známý novopacký závodník, se zapsal do mnoha listin vítězých silničních závodů motocyklů. V soutěžích získal desítky zlatých medailí. Vítvar, trojnásobný vítěz Velké ceny Československa, je spoluautorem dějin československého motorismu. Získal slávu, ale nezpychl. Jeho husté vlasy zešedivly, ale nezestárl. Zanechal sportovní činnosti, ale sportu se věnuje dále. Je členem motoristické sekce UV Svazarmu. Je trenérem. Nežije v ústraní mezi svými vavřínovými věnci, poháry, medailkami a cenami, ale mezi námi. V naší svazarmovské rodině. Není cílem tohoto článku dokazovat Vítvarovy zásluhy. Bylo by to i zbytečné, neboť více než 30 let aktivní sportovní činnosti mluví samo za sebe. Ale muž, který prožil tolik sportovních vítězství, má i své vzpomínky. A o ty se s námi v dalších řádcích a odstavcích dělí.

Má první motoristická akce neskončila slavně. Ba ani ne dobře. Skončila totiž prachobyceným výpraskem. Výprask jsem dostal doma, ve vesničce nedaleko Nové Paky, od starších bratrů. Místo činu bylo Vrchlabí, kde jsem byl, jak bylo v mém mládí zvykem, „na handlu“. Tehdy mi bylo asi 13 let. Hlava rodiny, u níž jsem byl na zkušené, vlastnila tříkolku. Často jsem se díval, jak pan mistr „nahazuje“ svůj silostroj klikou. A jednoho dne, když byla tříkolka bez dozoru, zatočil jsem si klikou. Kdyby v tříkolce nebyla „rvečnost“, bylo by dobrodružství skončilo jen pohlavkem. Ale takhle skončilo poničením stroje a kůlny, v níž garážoval, a doma důkladným výpraskem.

„Handl“ skončil a já se vrátil domů. Do Vrchoviny. Denně jsem vozil na kole do Nové Paky několik konví s mlékem. A s tím souvisejí další vzpomínky na motoristické začátky. Jednou ráno když jsem vezl svůj bílý náklad, jsem se na okraji městečka střetl s pánem, který měl na svém kole namontován pomocný mot-

žitost za pačesy. Přišla. V roce 1931. Sulc, zástupce BSA (stroj této značky jsem v té době vlastnil) mě viděl, jak se vytahuji jízdou na sedle. Po příkrytnutí na otázku: „Mladíku, nejel byste za nás soutěž“ jsem s Paštikou a Melzerem startoval na třídení soutěži. Konala se na jaře. Sněhu a ledu bylo dost. Na stoupání na Červený vrch se odehrávaly tragédie. Jezdci padali se stroji, tlačili své více než dvousetkilové are do zledovatělého kopce a já jel, dokonce s nohama na stupačkách. Do té doby jsem ani nevěděl, že tak dovežu jezdit na náleži, kterého jsem doma v Krkonoších měl nevyčerpatelné zásoby. V novinách z toho byla velká sláva a já měl nesmírnou radost. O rok později v roce 1932 jsem jel již jako jezdec pražské Jawy v československém Trophy týmu. V družstvu se mnou byl Brand a Kaiser



VÍTVAR

Vzpomínka

ret. Jel v opačném směru. Ale to mi nevadilo. Konve s mlékem putovaly pod moustek a já s vyplazeným jazykem sápal za motorizovaným pánem. V těsném závěsu za ním jsem dojel do Vrchlabí a po několikahodinové přestávce, které jsem využil k důkladnému prohlédnutí stroje, jsem cestoval zase zpět. Až v Nové Pace jsem si vzpomněl, že jsem jel do města za úplně jiným posláním. Díky sousedkám tento zážitek skončil bez citelného trestu. Ale stal jsem se velkým motoristickým nadšencem. V létě jsem sbíral jitrocelové listy a prodával ovoce, jen abych v sobotu mohl navštívit šťastného majitele motocyklu, který mi za pet korun dovolil několik minut přidávat plyn u burácejícího stroje, který pokojně stál na stojánku.

Musím se přiznat, že to vše mi nestačilo. Začal jsem úzkostlivě šetřit. Chodil jsem hrát s hudebníky a každá tancovačka mi přibližovala můj sen – vlastní motocykl. Nejprve to bylo kolo s pomocným motorkem, pak „Puchovka“ bez převodovky. Vedle nich jsem se něco nabíhal do kopců, když jsem si s některým známým vyjel na výlet. A protože mé heslo bylo náhle rychleji a rychleji, zaměnil jsem motocykl Puch za NSU, na němž jsem začal trénovat podle stopek. Mým prvním bádáním bylo zjistit, zda je rychlejší projet určité zatačky na dvojkou nebo trojkou. V roce 1926 jsem začal sportovat. Nevím, jestli se mám stydět nebo se smát, když si vzpomenu na 70 km dlouhý závod v Lomnici nad Popelkou. Asi třikrát jsem skončil v příkopě, v lese či v louce. A vždycky to zavinil diváci, kteří mi, jako všem jezdcům, mávali a já z toho měl takovou radost, že jsem zapomínal fidit. Ale vyhrál jsem. Tím zvilčil i motorismus nad hůdkou. A protože jsem doma zvířel i nad rodinou, mohl jsem se začít věnovat motoristickému sportu.

Začal jsem žít jen a jen pro motorismus. Ale stále jsem nemohl chytit přile-

a všichni jsme jel na pověstných rumpálcích (Jawa 300 ccm s kardánovým hřídelem). Jelo nás tehdy osm a přivezli jsme tři zlaté medaile. Jednu Brand, druhou Paštika a třetí já. Ale příliš nechybělo a na zlatou dokončil italskou Sestidenní pouze Paštika. V posledním kole závěrečné hodinové rychlostní zkoušky jsem jel ukázněně za zkušeným a celnokrevným Brandem. Najednou mi ukázal, abych ho předjel a vzal do závěsu. Vyměnili jsme si pozice. Mě snění o úspěchu překazil motor, který přestal pracovat. Ohlédl jsem se, Brand, jedoucí na stejném stroji, mi ukazoval, že je na tom stejně jako já. Svorně jsme tedy „doplachtili“ do cíle, získali s velkým štěstím zlatou. Pozdější demontáž ukázala, že u obou strojů se přetrhl píst v místě ojněního čepu.

Příští rok jsem jel na Sestidenní do Anglie. Samozřejmě, že se konala v městečku Llandrindod Wells. Továrna mi svěřila stoptetradesátku Jawa s tím, že jsem předurčen k zániku. Její maximální rychlost se totiž rovnala stanovenému průměru na závěrečné hodinové zkoušce. To tedy znamenalo, že i kdybych jel celých šest dní beztravně – což se nedalo předpokládat, musel bych zesmutnit na hodinové. Pro jistotu jsme stroj vybavili čtyřstupňovou převodovkou a já začal bojovat. Začalo to hned první den. Přijel jsem k brodu, kolem něhož se kupili jezdcí s utopenými stroji. Rychle jsem změřil houbku a zjistil, že se stroje by bylo vidět pouze říditka a kousek nádrže. Dlouho jsem se nerozmýšlel, vzal motocykl do náruče a pochoval na druhou stranu říčky. To jsem dělal celých šest dnů. Navíc jsem pokorně vyběhl vedle stroje každý větší kopec (ještě že jsem měl trénink z Puchovky). Díky tomu jsem mohl nastoupit do závěrečné hodinovky o 4 kg lehčí, ale bez trestných bodů. Stále mi nešlo do hlavy, proč nám v posledních 60 minutách Sestidenní ztratit zlatou medaili. Od startu jsem proto

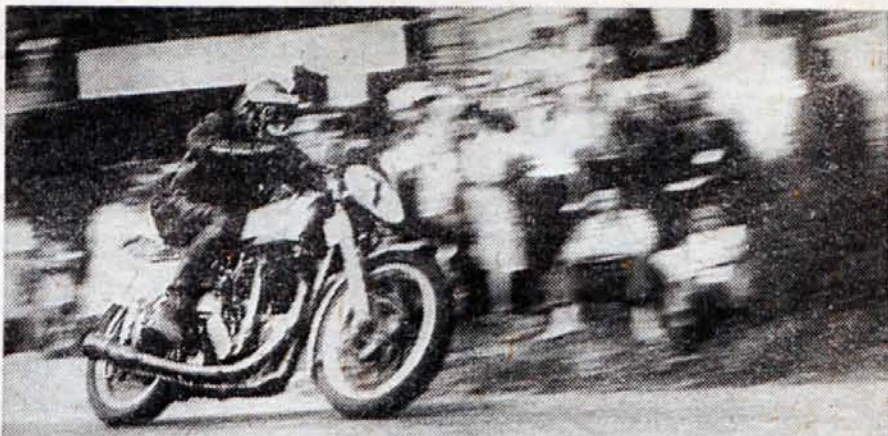
vyběhl jako raketa, zvědav, co ukáže signalizace. Vezl jsem se v závěsu, tiskl se k nádrži, sliboval stroji všechno možné i nemožné. Po dokončení prvního kola mi přestalo tlouci srdce. Signalizátor ukazoval: všechno v pořádku, něco málo máš najeto. Sláva! Asi po 30 minutách iluze jsem si dokonce začal pohvizdovat a do posledního kola jsem vjížděl s úžasnou náladou. Motor šel jako hodinky, měl jsem náskok a zlatou téměř v kapse. Par se let metrů před cílem praskla benzinová hadička. Než jsem se dostal do cíle, utekl vymezený čas. Byla to pro mě strašná rána. Za ty slyzy se ani nestydím. Tyto chvíle jsem si prožil znovu loni, když jsem se dozvěděl o katastrofě, která rovněž ve Wellsu postihla našeho Sedmího Větr, zakončit téměř vyhranou Sestidenní tak nešťastně, to je pro jezdce osobní tragédie.

Měnili se pořadatelé a já jezdil s Jawou 350 nebo 250, z Wellsu do Ga-Pa a z Ga-Pa do Wellsu a jednou dokonce do Itálie. Celkem jsem absolvoval devět Sestidenních. Poslední jsem jel v Llandrindod v roce 1949, v němž jsem získal také předválečného silničního Nortona.

Motorismus mě tak zaujal, že jsem jel s vozy Aero 662 a Jawa 700 i silniční závod 1000 mil. A v roce 1939 dokonce někoho napadlo, vyslat mě s vozem Jawa-Minor na Rallye Monte Carlo. V osádkě se mnou jel vynikající mechanik a spoluautor Minoru, Musjl. Z našich startoval také výborný Formánek s vozem Aero 33. A protože jsme ještě v Praze slyšeli, že na Balkáně jsou špatně značené cesty a křižovatky, vzali jsme si s Musilem s sebou šipky s nápisem Vítvar-Jawa-Nová Paka, které mi sloužily jako obchodnímu zástupci této značky. A cestou do místa startu, do Athén, jsme si značili zpáteční trať jako novodobá Popelka. Osvědčilo se nám to. Jinak však měla soutěž zcela jiný průběh než jsme očekávali.

Byla až příliš bohatá na různé, zvláště komické události. Jednou z nich byla například scéna s Formánkem, který do tlumiče výfuku své „črovky“ nacpal drátěnky na nádobí. To proto, aby vůz byl tišší. Tišší byl, pravda, ale téměř nejel. Co však bylo nejhorší, bylo to, že jsme drátěnky za žádnou cenu nemohli dostat z vyfukového tlumiče. Formánek si poradil svérázným způsobem. Znenadání vytáhl z kapsy pistoli, kterou z neznámých důvodů vozil s sebou, tlumič rozstřílel „črovka“ podstatně hlasitěji, ale také podstatně rychleji ujížděla dál.

Z Athén do Vídně se nám jelo dobře. Průměr byl 50 km/h. Minor byl v pořádku. Ve Vídni začaly starosti. Vyvrcholily v úseku Strassburg-Dijon. Úvodem nás jeden dobrodinec vyvedl na zcela opačný konec města. To byla naše chyba. Neměli jsme věřit v jeho ujišťování, že nám rád pomůže, že je sportovec atd. Vcečku brzy jsme sice opravili kurs, ale neštěstí nechodí po horách, ale po lidech. Ze zadního kola se najednou ozvala rána, vůz dostal smyk a já musel zastavit. S Musilem jsme zjistili prasklé brzdové čelisti. Zase časová ztráta. Nezbývalo nám nic jiného než kolo vyřadit z brzdového systému a s méně účinnými (upřímně řečeno, byly již málo účinné) brzdami jsme vyrazili do Dijonu. Pamatuji se, že jsme v noci dojeli na krázkovátka mnoha cest a nevěděli, kudy jít. Rychle jsme se vrátili do vesnice a s pravou českou francouzštinou jsme se ctíli na další cestu. Nikdo nám nerozuměl. Byli jsme zoufalí. Držel jsem v ruce 200 franků, stál jsem uprostřed hospody a stále vykřikoval: „Dijon, Dijon, Dijon.“ Nerozuměli. Odhodlal jsem se k zoufalému činu. Vzal jsem jednoho příjemně vyhlížejícího muže za ruku a vedl ho k Minoru. Naš se chudák nadál, strčil jsem ho dovnitř. Musil ho držel a já ujížděl na plný plyn. Nastal zmatek. Vesničané křičeli, unášený muž křičel a my neustále „Dijon, Dijon“. Konečně pochopil. Ukázal nám cestu, dostal 200 franků a my jeli. V Dijonu jsme dostali 15 bodů za zpoždění, klesli jsme ve své třídě někde na poslední místo a bez náhly jsme jeli do Monte Carlo. Tam nás čekaly ještě tři zkoušky, které měly rozhodnout o pořadí. První z nich byla zkouška akcelerace a brzdění, druhá startovní a třetí rychlostní vložka do kopce. Minor nebrzdil. Smutně jsme se dívali, jak ostatní akcelerují a brzdi a přemýšleli, jak to udělat. Vtom Musil prohlásil: „Už to mám. Vidiš tam ten můstek?“ Opravou, těsně před brzdící čarou byl můstek, který vyhodil každý vůz do vzduchu. „Až skončíme, dám tam zpátečku“, resolutně prohlásil Musil. „Ty si všiměj jenom volantu a o vic se nestarej!“ A vite, že to udělal? Zabrzdil a zacouvali jsme takovou rychlostí, jakou se mi to ještě v životě nepodařilo. Pořadí jsme si polepšili, v rychlostní vložce jsem zavodil a nakonec z toho bylo osmé místo ve třídě. Tak skončilo



Se strojem Norton na silničním okruhu na Svatém kopečku

Rallye Monte Carlo pro Musila a pro mne, spíše Rallye plně překvapení.

Mým posledním sportovním podnikem byla Velká cena Československa 1955. Nechtěl jsem ji původně jet. Tři roky jsem již nejezdil a Norton z roku 1938 stále obnovovaný, udržovaný a vylepšovaný mi nedával mnoho naději. Když jsem se však dozvěděl, že budou startovat přední světoví jezdci, s nimiž jsem toužil se utkat, riskoval jsem i tichou domácností, naložil Nortona a hářel do Brna. V tréninku mě dojel Campbell. Chytil jsem se ho a začal Nortona bítovat. Australan mi ujel, pochopitelně, ale těch několik kilometrů jsem si zajel, jak již dlouho ne. Tak dobře, že jsem dokonce začal litovat. Že nejsem mladší, abych měl jezdeckou kariéru před sebou a mohl se zúčastnit mistrovství světa. V závodě se na mě přilepili Maďari, kteří tehdy měli nové Nortony. Byl to krásný soubor. Co jsem v zatačkách na ně najel, to jsem zase na rovinkách ztratil. Musil jsem Maďary několikrát seřadil ze závěsu, přemýšlel, čím novým je překvapat, ale podařilo se mi projet cílem před nimi na 3. místě.

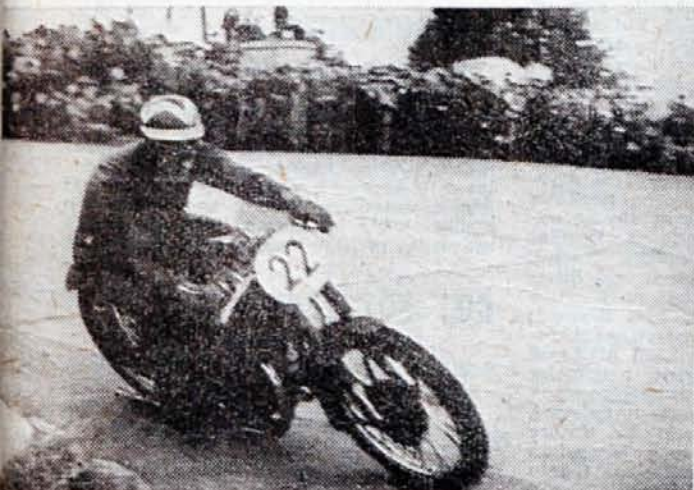
Z toho velkého množství silničních závodů, které jsem jel, rád vzpomínám také na závod v Táboře (1951). Velkou cenu Prahy a Velkou cenu Československa 1952. V Táboře se v obou třídách, v nichž jsem startoval (350 a 500 ccm) vyvinula zvláštní situace. Klesl jsem na poslední místo, ale zvitězil jsem. Veřil jsem přesné signalizaci a časovému propočtu. V Praze jsem zase musel hledat několik kol soupeřovy slabiny a v Brně jsem si krásně zazavodil s Gustavem Havlem. V tréninku této naší Velké ceny, konané před 10 lety, mi zablokoval řetěz zadní kolo motocyklu a já prolétl v mezeře mezi dvěma patničky. Když jsem se dostal do parkoviště, přivítal mě Jaromír Čížek: „Toníku, vem si

mého půllitra, já ten silniční závod docela oželím.“ Samozřejmě, že jsem nechtěl jeho nabídku přijmout, ale nakonec jsem byl rád, že ji udělal. V závodě jsem jel na jeho stroji. Sefkonstruktér Jozif a manažer Křivka rozhodli: Když nikdo nebude ohrožovat, pojedou Vitvar první, Havel druhý a v posledních dvou kolech rozhodnou mezi sebou o vítězi. Jeli jsme podle tohoto rozumného příkazu, který sledoval vítězství značky Jawa a předcházel bratrovražednému boji, který by nakonec mohl vyřadit oba. Do předposledního kola jsem jel první, sledován Gustavem. Začal jsem zrychlovat. On také. Stal se mým stínem. Nemohl jsem se ho zbavit. Dokonce i před poslední zatačkou před cílem (u benzínové pumpy) byl nepřijemně blízko. Nechtěl jsem připustit, aby rozhodla rovinka. Tak jsem udělal to jediné, co mi zbývalo: začal jsem brzdit později než v předcházejících kolech. Přetáhl jsem. Dostal jsem se až na vnější okraj zatačky. Čekal jsem Havla, utok z pravé strany. Ale stále vedle mně neburácel. Tak by také mohl, když se mu stalo totéž co mně. A tak přece musela rozhodnout rovinka. „Tlačil“ jsem a strčil jsem stroj jeli, abych byl v čili drve. Proletl jsem jím několik málo metrů před Gustavem bez fetětu, který se v posledních metrech od mého stroje odpoutal. Ale to nevedilo, vyhrál jsem.

Antonín Vitvar má pravdu. Zúčastnil se velkého množství silničních závodů, jejichž popis a rozbor by si vyžádal ne dvě stránky našeho časopisu, ale samostatnou knihu. Dnes končíme vzpomínky tohoto výborného a svědomitého jezdce, pro něhož byla příznačná profesorská rozvážnost a pečlivost. Ale v dalším čísle promluví trenér Antonín Vitvar o svých jezdeckých zkušenostech a poznatek.

Podle vyprávění napsal

Miroslav EBR



Velká cena Československa 1952



Z úspěšného silničního závodu automobilů