

ZLATÁ PŘILBA



Když roku 1874 hrabě Max Ugarte, princ Emil Furstenberg a hrabě Oktavián Kinský z pověření Českého závodního spolku uspořádali velký překážkový dostih na pardubickém závodišti u lesíka Cvrčkova, netušili, že jejich následovníci dostanou na slavnou dráhu nebezpečného podnájemníka.

*Před sto lety zde byl odstartován jedinečný závod, Velká pardubická steeple-chase. Tak trochu ve stínu tohoto úžasného jubilea bylo jiné výročí. **Dne 29. září 1929 se na travnatém oválu závodišťe poprvé rozjel závodní motocykl.***

Dvacáté století prožívalo právě svůj mladický věk, když se zrodil nový motocyklový sport – plochá dráha. Někdo říká, že vznikl na dvoře jednoho farmáře, který měl silný motocykl a nezletilého syna. Protože syn z dlouhé chvíle a v otcově nepřítomnosti nastartoval motocykl a projížděl se po krajině, došla farmáři jednoho dne 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 vtipný synáček brzy přišel na to, že jezdit může i nadále. Sice pořád dokolečka dokola, ale zato v náramných smycích. A tak se prý zrodila speedway.

Druhá verze je neméně zajímavá. 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, a v zápětí absolvoval několik kol i pádů.

Pravděpodobně již nikdo nikdy neurčí, kdy se doopravdy uskutečnil první plochodrážní závod na světě. Nejen proto, že chybí písemné záznamy, ale i proto, že tehdejší terminologie nebyla ještě přesná. Především se nerozlišovalo mezi travnatou, pískovou a škvárovou dráhou.

Plochodrážní dráhy a kluby rostly jako houby po dešti. Zvláště pak v zalidněných, průmyslových oblastech Anglie. Po zdomácnění v Anglii pronikl nový sport do Holandska a začal se jezdit i v dalších zemích Evropy, většinou ovšem na dlouhých tratích.

Taková dráha vznikla i v Pardubicích. Jednou za rok se stala svatostánkem ctitelů ušlechtilých koní a jinak nic. Proto není divu, že se našel člověk, který při čtení anglických motoristických časopisů opěvujících nový sport, přišel na nápad, že Velká pardubická by byla ideálním místem pro něco podobného. Jmenoval se František Hladěna, byl motocyklovým závodníkem a navíc mužem činu. Jednoho dne přijel se závodním strojem na závodiště, projel opatrně několik okruhů po vnějším travnatém oválu, pak to zkusil naplno a když se vše podařilo, odcházel ze závodiště s rozhodnutím plochou dráhu prosadit právě zde. Zašel za svým přítelem Trnkou, spolu pak sehnali finanční ručitele a několik dalších nadšenců. Bylo totiž zapotřebí založit autoklub, který by byl schopen technicky i finančně celý podnik zajistit. Tradovaná rivalita Hradce Králové a Pardubic se projevila i v této oblasti. Autoklub vznikl rychleji v Hradci a členové přípravného výboru z Pardubic do něj na doporučení z Prahy vstoupili. Čas od času si někdo položí otázku, proč právě Zlatá přilba. Nuže, Trnka s Hladěnou viděli v anglickém motoristickém časopise inzerát, na kterém byl středověký rytíř v brnění a s přilbou. Z toho se zrodil nápad: určit pro absolutního vítěze budoucího závodu jako trofej zlatou přilbu a podle ní pojmenovat celý závod.

Propozice nebyly jednoduché. Jezdci rozděleni do tříd podle obsahu svých strojů měli jet rozjížd'ky na sedm kol. Postup do společného finále závisel od vzájemných časových rozdílů v jednotlivých třídách. Již samotný start byl specialitou, která má obdobu snad jenom v proslulém americkém automobilovém závodě 500 mil v Indianopolis. Závodníci se shromáždili na startovní čáře a pak se vydali pomalým tempem na trať za sidecarem, ve kterém seděl startér s vlajkou. Během

tohoto nultého kola si mohli diváci na celém okruhu prohlédnout jezdce a případně na poslední chvíli poopravit své typy na vítěze. V předválečných ročnících Zlaté přilby se totiž na závodišti uzavíraly sázky u totalizátora jako na koňských dostizích. V cíli nultého kola zahrnul sidecar prudce ven z dráhy, startér mávl vlajkou a jezdci se rozjeli naplno.

Finále mělo pevný start, ale zase stanovené handicapy podle rozdílů v časech vítězů jednotlivých tříd. Startovali nejdříve jezdci na nejslabších strojích, po nich silnější a silnější stroje. To proto, aby v závěru finále se všichni jezdci setkali na cílové rovince a teprve tam padlo rozhodnutí o vítězi.

Jedno kolo na travnaté dráze měřilo podle údajů pořadatelů 2400 metrů. Dráha měla čtyři zatáčky doleva, každou o jiném poloměru a šířku 25 až 35 metrů.

Travnatý, poměrně nerovný povrch se na pohled nezdál obtížný. Ale jezdci již po prvním tréninku zjistili, že dráha je vysloveně nebezpečná. Navíc za suchého počasí byla po několika kolech zahalena mračny prachu.

Ale to nadšencům z řad pořadatelů nevadilo. Naopak. V prvním ročníku bylo málo zájemců o tento druh sportu, a tak někteří z pořadatelů sami vzali své stroje a nastoupili jako závodníci. Mezi 36 prvními jezdci byli autoři celého nápadu Trnka s Hladěnou, nechyběl ani Břetislav Adámek, který dodnes usedá na ZP ve věži časoměřičů se stopkami v rukou, prostě dost zakladatelů a pozdějších funkcionářů závodu si v prvním ročníku a na vlastní kůži vyzkoušelo slasti a strasti svého nápadu.

Je zajímavé srovnat průměrnou rychlost prvního vítěze Zdeňka Pohla (na stroji Indian) – 103 km za hodinu s rychlostním vítězem Hugo Rosákem, který jel průměrnou rychlostí 120 km za hodinu. Závod o Zlatou přilbu se nyní jezdí na škvárové dráze ve Svítkově a ačkoliv tedy pozbyl své jedinečnosti, kterou mu dodával dlouhý okruh travnatého závodiště Velké pardubické, přivádí každoročně do Pardubic tisíce zájemců.

Je nádherné, že se nespočetným obětavcům z Pardubic podařilo udržet až do dnešních dnů tradici dvou nejkrásnějších sportovních podniků jako je Velká pardubická a Zlatá přilba, čímž se naše město proslavilo nejen v Evropě, ale i v zámoří.