

Gymnázium Milana Rúfusa
Ul. Jána Kollára 2, 965 01 Žiar nad Hronom

EUSTORY

História motocyklového športu vo fotografiách

Riešitelia:

Barbora Barborová

Kristína Pukačová

2016

Žiar nad Hronom

Gymnázium Milana Rúfusa
Ul. Jána Kollára 2, 965 01 Žiar nad Hronom

EUSTORY

História motocyklového športu vo fotografiách

Údaje o riešiteľoch

Škola: Gymnázium Milana Rúfusa, Ul. Jána Kollára 2, 965 01 Žiar nad Hronom

Ročník: 2.B

Konzultant: Mgr. Zuzana Kohútová

Meno, vek	Telefónne číslo	E-mail
Barbora Barborová, 16	+421 902 476 100	barborabarborova@gmail.com
Kristína Pukačová, 16	+421 903 154 851	kikic1999@gmail.com

ČESTNÉ PREHLÁSENIE

Prehlasujeme na svoju česť, že prácu sme vypracovali samostatne za pomoci prameňov a použitej literatúry, ktoré v plnom rozsahu citujeme.

Žiar nad Hronom, február 2016

.....

Abstrakt

Barborová, Barbora; Pukačová, Kristína: História motocyklového športu vo fotografiách, súťažná práca EUSTORY, 2016, Gymnázium Milana Rúfusa v Žiari nad Hronom

V tejto práci chceme poukázať na históriu a rozvoj motocyklového športu. V teoretickej časti opisujeme históriu motocyklového športu na Slovensku od samého začiatku až do teraz, organizáciu SMF, pod ktorou slovenskí pretekári jazdia. Opisujeme taktiež legendy slovenského motocyklového športu, ktoré sa zaslúžili svojimi výkonmi o reprezentáciu Slovenska v zahraničí. V praktickej časti sa venujeme rozhovoru so slovenským motocyklovým komentátorom, ktorý má za sebou dlhé roky skúseností.

Kľúčové slová: motocross, countrycross, enduro, SMF, technický výbor, zdravotný výbor, environmentálny výbor, legendy, Rally Dakar, reprezentácia, preteky, licencie, predpisy, Zväzarm

Abstrakt

Barborová, Barbora; Pukačová, Kristína: História motocyklového športu vo fotografiách, súťažná práca EUSTORY, 2016, Gymnázium Milana Rúfusa v Žiari nad Hronom

In this work we want to highlight the history and development of motorcycle sport. In the theoretical part we describe the history of motorcycle sport in Slovakia from the beginning until now, the organization SMF under which Slovak athletes ride. Also discloses Slovak motorcycle racing legend, who contributed with their performance on the representation of Slovakia abroad. In the practical part we talk with Slovak motorcycling commentator who has had many years of experience.

Keywords: motocross, countrycross, enduro, SMF, Technical Committee, Health Committee, Environmental Committee, the legend, the Dakar Rally, representation, race, licenses, regulations, Zväzarm

Podakovanie

V tejto časti by sme radi poďakovali ľuďom, ktorí nám pomohli pri hľadaní informácii, a ktorí nám venovali svoj čas.

Týmto chceme poďakovať Anne Barborovej a Jozefovi Marenčákovi , ktorý nám poskytli fotografie a dali nám súhlas na ich zverejnenie v tejto súťaži a hlavne chceme poďakovať komentátorovi motocyklových pretekov Kamilovi Somorovskému za to, že nám poskytol rozhovor a bol ochotný sa s nami podeliť o svoje životné skúsenosti a zážitky.

Taktiež chceme poďakovať Mgr. Zuzane Kohútovej za jej pomoc a vedenie našej práce.

Obsah

1	Teoretická časť- základná terminológia a východiská.....	3
1.1	Motocykle	3
1.2	Druhy motocyklov	3
1.3	Typy pretekov a tratí.....	4
1.3.1	Enduro	4
1.3.2	Countrycross	4
1.3.3	Motocross.....	5
1.4	Slovenská motocyklová federácia	5
1.4.1	Technický výbor SMF.....	5
1.4.2	Zdravotný výbor SMF.....	6
1.4.3	Environmentálny výbor	6
1.5	Združenia a kluby	6
1.5.1	Zväzarm.....	6
1.5.2	Medzinárodná motocyklová federácia - FIM.....	8
1.5.3	Kontinentálna motocyklová federácia - FIM Európa.....	8
1.5.4	Športfan – ENDURO NIE JE ZLOČIN	8
2	História motocyklového športu (O čom rozprávajú fotografie z archívov...)	10
3	Pohľad do duše motocyklového športu.....	12
3.1	Život jazdca	12
3.2	Motocyklový šport očami komentátora	13

Úvod

K napísaniu tejto práce nás priviedla osobná motivácia. Téma, ktorá nám je mimoriadne blízka a zaujíma nás už niekoľko rokov. Motocyklový šport je súčasťou našej rodinnej tradície, spája sa s regiónom, v ktorom žijeme, je na Slovensku čoraz populárnejší, naši športovci sú úspešní. Terénne preteky motocyklov získavajú v poslednej dobe stále väčší okruh priaznivcov, divákov, fanúšikov i aktívnych záujemcov o účasť, pretože zlučujú prekonávanie veľakrát ťažkých terénnych prekážok s rýchlosťou.

Československí pretekári zohrali vo svetovom vývoji terénnych pretekov dôstojnú úlohu a československé motocykle priniesli už veľakrát najpokrokovejšie konštrukčné prvky, ktoré konkurenční konštruktéri s oneskorením preberali.

Za zmienku stojí nielen história prvého motocykla, ale aj história prvých pretekov a história klubov. Keďže sa typy pretekov líšia z hľadiska pravidiel, trati a povinnej výbavy, sú rozdelené na tri hlavné typy v terénnom jazdení a to motocross, countrycross a enduro.

Slovenskí jazdci pretekajú pod záštitou Slovenskej motocyklovej federácie (SMF), ktorá je samostatnou, nezávislou a dobrovoľníckou organizáciou záujemcov o motocykle, motocyklový šport a mototuristiku, s pôsobnosťou na území Slovenskej republiky. SMF plní funkcie, ktoré má stanovené ako najvyšší športový orgán.

Preteky na Slovensku nemusia byť vyhlasované len SMF, ale aj klubmi, ktoré pôsobia na našom území, vtedy sa jedná buď o preteky regionálneho typu, Cupy alebo takzvané „gulášovky“.

Aj napriek tomu ako je naša republika malá s malým územím a malým počtom obyvateľov, je to rodná zem mnohých známych slovenských pretekárov, ktorých meno sa stalo známym nie len v Európe, ale aj v celom svete. Keďže tento šport nie je až tak starý z hľadiska jeho vývoja, tými najzvučnejšími menami sú Jozef Chovančík, Emil Čunderlík, Jaroslav Katriňák a samozrejme Štefan Svitko.

Aj preto si myslíme, že by bolo dobré priblížiť časť jeho histórie. Veríme, že vás zaujme, lebo téme sme sa venovali s nadšením a láskou.

Rozhodli sme sa zamerať na jeho dejiny z nášho najbližšieho okolia. Pri spracovaní témy sme ako primárne zdroje využívali hlavne rodinné archívy fotografií a spomienky narátorov, ktorí nám k nim poskytli základné informácie a svoje spomienky. Ďalej sme vychádzali z interview, ktoré nám poskytol športový redaktor Kamil Somorovský. Tento dlhoročný komentátor motocyklových zápolení nám priblížil históriu videnú očami skúseného redaktora. Informácie o regionálnom rozmere pretekov sme si dopĺňali aj archívnym bádáním. V Štátnom archíve Banská Bystrica, pobočka v Kremnici sme študovali regionálne noviny Žiara socializmu a z ich športovej stránky sme excerpovali zmienky o pretekoch. Mali sme záujem rozšíriť naše bádanie ešte o skúmanie histórie motošportu v Zväzarme, bohužiaľ, z technických príčin (uzavretie archívu) sa nám toto bádanie nepodarilo včas realizovať.

Z bohatého výberu fotografií sme si zvolili 3 základné



Obrázok 1



Obrázok 2



Obrázok 3

Prácu sme rozdelili na 3 základné časti: prvá – teoretická oboznamuje čitateľa so základnou terminológiou a stručne načrtáva históriu tohto športu, nasleduje časť venovaná interpretácii fotografií, posledná je venovaná spomienkam pamätníkov, ktoré dokresľujú predchádzajúce kapitoly a pridávajú im aj emotívnu zložku. Text dopĺňame fotografickým materiálom, ktorý sme zozbierali a zosystematizovali v priebehu nášho bádania.

1 Teoretická časť- základná terminológia a východiská

1.1 Motocykle

Motocykel je dvojkoľosový dopravný prostriedok poháňaný motorom s minimálnym obsahom 50 cm³. Pohonná jednotka je tvorená motorom a prevodovkou.

Prvý motocykel, ktorý bol vyrobený okolo roku 1869 bol parným motocyklom. Tento parný stroj je jeden z troch strojov, ktoré sú považované za prvý motocykel na svete. Ďalším bol Parný velocipéd od Michaux-Perreaux okolo rokov 1867–1869 a motocykel od Daimlera Reitwagena v roku 1885. Historici sa dodnes nevedia zhodnúť, kto bol prvý, Roper alebo Michaux-Perreaux. Daimlerova dvojkoľka prišla na svet neskôr, ale bola ako prvá poháňaná motorom s vnútorným spaľovaním a je preto známa ako prvý motocykel. Niektorí experti totiž nepovažujú parou poháňané stroje za motocykle.¹

Napriek použitému parnému motoru je zrejmé, že Roperov stroj priniesol ako prvý úspešné motocyklové technológie, ktoré sa používajú dodnes ako ovládanie plynu otočnou rukoväťou, geometriu rámu a umiestnenie motora. Nech je to už ako chce, to na čo sa pozeráme, je skutočný kus histórie.

Od roku 1885 došlo k zrýchlenému vývoju motocyklov na celom svete až do podoby motocyklov ako ich vidíme dnes. V roku 1949 bolo zakázané používanie špeciálnych palív. Mnoho ľudí si začalo postupne kupovať tieto motocykle hlavne na dopravné účely, keďže im bolo jasné, že je to jednoduchší typ dopravy a v určitom ohľade aj lacnejší (viď Obrázok 3: Motocykel s obsahom 250 a na ňom Milan Kahúň s malým Bohuslavom Kahúňom)

1.2 Druhy motocyklov

Všeobecné rozdelenie motocyklov je na dvojťaktné (2T) a štvortaktné (4T), podľa toho či motor pracuje s dvojdobým alebo štvordobým pracovným obehom. Najznámejšími značkami, ktoré sa zaoberajú výrobou terénnych „off-road“ motocyklov sú: Beta, Honda, Husaberg, Husqvarna, KTM, Suzuki, Yamaha, Kawasaki, TM a v neposlednom rade aj Sherco.

¹ <https://sk.wikipedia.org/wiki/Motocykel> (internetový zdroj, 31.1.2016)
<http://motoride.sk/c/6687/prvy-parny-motocykel-na-svete-sylvester-howard-roper-1867-1869-replika-originalu.html> (internetový zdroj, 31.1.2016)
<http://www.motolegend.sk/index.php?src=historia> (internetový zdroj, 31.1.2016)

Japonsko je výrobnou krajinou tých najväčších značiek a to Honda, Suzuki, Yamaha a Kawasaki. Zaoberajú sa výrobou aj 2T aj 4T motocyklami prevažne určenými na jazdu pre motocross a countrycross, no v poslednej dobe sa začali špecializovať aj na výrobu enduro motocyklov.

1.3 Typy pretekov a tratí

Terénne motocyklové preteky a súťaže sú rozdelené z hľadiska členitosti a povrchu trati, či je prírodný, nespevnený, hlinitý, pieskovo-hlinitý alebo pieskový. Na väčšine tratí sú umelo vybudované rôzne prekážky. Na Slovensku sa môžeme stretnúť so súťažami enduro, countrycross a pretekom motocross. V zásade väčšinou na každom preteku dostane jazdec čip, ktorý si vloží do čížmy, alebo si ho upne na ruku, aby bolo možné elektronicky zaznamenať časy jazdcov a počty kôl.

1.3.1 Enduro

Enduro je kategória motocyklového športu, kedy jazdec musí prejsť terénnym úsekom v čo najkratší čas. Preteká sa väčšinou na prírodnej trati niekoľko desiatok až stoviek kilometrov za jeden deň, keďže táto súťaž je viacdnňová. Trať je hlinitá alebo hlinitopiesočná a motocykel, na ktorom jazdec súťaží musí spĺňať nutnú výbavu pre cestnú premávku. Na danej trati sú kontrolné miesta, ktorými jazdec musí prejsť v stanovenom časovom limite, ak tento limit prekročí, alebo vynechá stanovisko, dostáva trestné body, penalizáciu alebo môže dvojstť aj k vylúčení zo súťaže.

1.3.2 Countrycross

Tento druh pretekov zväčša trvá 2 dni, ale môže trvať aj po dobu jedného dňa (MMSR trvajú 2 dni - Medzinárodné majstrovstvá Slovenskej republiky). Jazdí sa po vypáskovanej trati, na niektorých miestach s terčíkmi s dĺžkou okolo 8-10 kilometrov. Štart prebieha väčšinou na lúke a na rôznom členitom teréne, motocykle sú v kľude a až po odmävnutí vlajkou jazdci naštartujú a môžu vyraziť na trať. Niektoré úseky ako skoky, lavice môžu pripomínať závod motocross, no potom trať vedie cez lúku do lesov, kde býva niekedy len minimálna šírka.

1.3.3 Motocross

Závody začínajú zoznamovacím tréningom, kedy sa jazdec zoznami s traťou, nacvičí si lavice, na trať a tréningy nastupujú jazdci podľa kubatúr. Nasleduje meraný - kvalifikačný tréning, ktorý trvá 10-15 minút, pretekárom sa registruje to najrýchlejšie ubehnuté kolo, ale toto pravidlo sa upresňuje v zvláštnych ustanoveniach alebo v rozprave. Podľa časov týchto kôl sa potom jazdci stavajú na štartovaciu rampu. Poradie jazdcov je také, v akom prídu do cieľa, v prípade ak má jazdec kolo stratu a dôjde do cieľa druhý a bol odmávnutý, druhý samozrejme nie je, výsledky sú spisované podľa časov a počtov kôl. Do konečného poradia vždy rozhoduje umiestnenie v druhej jazde.

Československý motocrossový tím zožal prvotné úspechy už v roku 1975 na Majstrovstvách sveta, kedy sa tieto preteky uskutočnili v areáli Sedlčanskej kotliny a získali sme titul majstrov sveta družstiev (viď Obrázok 2)

1.4 Slovenská motocyklová federácia

Slovenská motocyklová federácia alebo skrátené SMF je samostatnou, nezávislou a dobrovoľnou organizáciou záujemcov o motocykle, motocyklový šport a mototuristiky, s pôsobnosťou na území Slovenskej republiky. Je najväčšou športovou autoritou, ktorá má moc a oprávnenie riadiť záujmovú motocyklovú činnosť organizovanú na území Slovenskej republiky. Je najvyšší športový orgán taktiež pre vybavovanie sporov, ktoré môžu vzniknúť pri organizácii motocyklového športu. Má oprávnenie na vypisovanie Majstrovstiev Slovenskej republiky v jednotlivých disciplínach a vyhlasovanie titulov Majstrov Slovenskej republiky. Určuje technické a ekonomické podmienky pre chod motocyklových športových podujatí.

1.4.1 Technický výbor SMF

Technický výbor Slovenskej motocyklovej federácie má na starosti technické predpisy SMF pre každý typ pretekov, číselné tabuľky pretekárov, ktoré musia zodpovedať požiadavkám, testovanie motocyklov a žiadosti o vybavenie preukazov športového motocykla a správneho zaradenia motocykla do istej kubatúry

1.4.2 Zdravotný výbor SMF

„V súvislosti so zdravotným zabezpečením športových motocyklových podujatí SMF je spracovaný predpis: Predpísané zdravotné zabezpečenie športových motocyklových podujatí SMF, ktorý obsahovo vychádza z lekárskeho kódu FIM.“²

Preteky musia mať vždy zabezpečené minimálne dve sanitné vozidlá s odborným personálom, ktorý musí byť viditeľne označený. Taktiež musí byť sanitné vozidlo dôkladne vybavené a medzi jednotlivými zdravotnými stanovišťami musí byť zabezpečené spojenie rádiokomunikačnou technikou.

1.4.3 Environmentálny výbor

„Environmentálny výbor Slovenskej Motocyklovej Federácie v rámci ochrany životného prostredia počas konania športového podujatia upozorňuje na zvýšenú pozornosť pri dodržiavaní zásad na ochranu krajiny a životného prostredia.“³

Environmentálny výbor Slovenskej motocyklovej federácie spísal pravidlá pre jazdcov a ich tímy, takzvané „Desatoro pre jazdcov a ich tímy“. Počas každých pretekov jazdci môžu podľa potreby svoje motocykle umývať len v priestoroch určených usporiadateľom športového podujatia, sú povinný používať nepriepustné podložky (2x1 m) pod motocykle i pod kanistre, použitý olej, olejový filter, brzdovú kvapalinu a znečistené textílie odhadzovať do pripravených a označených nádob alebo vriec z PVC.

1.5 Združenia a kluby

Postupom času si ľudia začali zakladať kluby a tímy, pod ktorými jazdci jazdili samostatne a aj ako tímy. Na Slovensku v MMSR hodnotí SMF najlepší team v endure a countrycrosse v danej sezóne.

1.5.1 Zväzarm

Prvým združením alebo organizáciou v Československu bol Zväzarm, ktorý vznikol ako dobrovoľná branno-spoločenská organizácia v Československu, ktorá začiatkom 50. rokov minulého storočia združila desať organizácií ako kolektívnych členov. Zväz plnil niektoré úlohy obrany štátu, zastrešoval branné športy a technickú záujmovú činnosť. Taktiež

² <http://www.smf.sk/lekarsky-vybor/>

³ <http://www.smf.sk/smf-enviromentalny-vybor/>

sa činnosť Zväzarmu rozširovala do okolia a na rôzne udalosti (viď. Obrázok 1: Sprievod na 1. mája začiatkom 50. rokov)

„Zväzarm združoval aj motoristov. Tu sa schádzali priaznivci motokrosu alebo autokrosu či motokár. K dispozícii boli dielne i cvičiská.“⁴

Aj v súčasnosti si mnoho ľudí vie len veľmi ťažko predstaviť, že by sa venovali takému náročnému športu ako je ten motocyklový. O to ťažšie to bolo v čase socializmu, kedy jednotlivec nemohol ani pomyslieť na to, že by sa stal vlastníkom motocykla alebo iného stroja. Ak by aj zohnal na to peniaze, len ťažko by asi vtedy súkromníkovi umožnili vlastniť motocykel.

V roku 1979 pod vedením Zväzarmu, vojenského útvaru Nitra, Topoľčany a dobrovoľníkmi zo Skýcova, sa začala budovať motocrossová trať v Skýcove. Ľudia sa pustili do vytyčovania trati, vypilovania rôznych kríkov a pomocou buldozéra vykonávali terénne úpravy, vybudovali určitú časť trati, ktorú potom otestovali vojenské útvary z Nitry a na tréningoch pretekári zo Skýcova tieto potom testovali.

„V roku 1980 bola činnosť budovania areálu pozastavená na 22 rokov predsedom okresného výboru Zväzarmu z dôvodu presadzovania iných činností na Skýcove.“⁵

V roku 2001 sa mladí motoristi zo Skýcova ujali zarastenej trati a začali ju obnovovať. V ich činnosti ich podporoval miestny starosta obce a starší bývalí pretekári, ktorí vedeli kadiaľ prechádza vytýčená trať. Na pomoc si pozvali funkcionárov SMF, ktorí im poradili, ako správne prevádzkovať klubovú činnosť. Pracovníci okresného výboru SZTŠ im poskytli stanovy a členské preukazy.

31. augusta uskutočnili členskú schôdzu, kde bolo odovzdaných 20 členských poukazov. Prezident klubu a starosta obce vybavili potrebné doklady - povolenia na prevádzkovanie trate. O mesiac od založenia klubu, terénnych úpravách buldozérom, ale aj ručných úpravách sa zorganizovali prvé testovacie preteky „Cena Skýcova“. 5. mája 2002 sme pripravili preteky pod názvom „IMI Klub“ pre mládež a dospelých. Ďalšie preteky sa budovali za pomoci SMF.

⁴ <http://www.vtedy.sk/zvazarm-zakladna-armada-obrana-letectvo-parasutizmus-sport>

⁵ <http://www.motocrossclubskykov.sk/historia/>

1.5.2 Celosvetová motocyklová federácia - FIM

FIM je Celosvetová motocyklová federácia, ktorá v roku 2004 oslávila svoje sté narodeniny. Bola založená 21. decembra 1904, v priestoroch reštaurácie Ledoyen v Paríži, pod názvom „Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes“. Ale na prvotných základoch jej založenia má svoj podiel i Československo, menovite mestečko Pacov, kde je trvalá pamiatka dátumu a tejto svetovej organizácie (pamätník).

1.5.3 Kontinentálna motocyklová federácia - FIM Európa

S myšlienkou vytvoriť Európsku motocyklovú organizáciu bolo potrebné riešiť témy striktne spojené s konkrétnou miestnou situáciou. Napríklad nutnosť študovať „Európske licencie“, potom čo Európska únia liberalizovala športové aktivity v jej 15 pripojených krajinách alebo nájdenie riešenia pre veľké ťažkosti v krajinách východnej Európy v rozvoji medzinárodnej športovej aktivity v situácií veľkej krízy po páde Berlínskeho múru. Všetky problémy, ktoré FIM, celosvetová organizácia, by boli riadené a kontrolované s ťažkosťami v tak krátkom čase.

Dňa 5.septembra 1995 sa zástupcovia 7 národných motocyklových federácií stretli v Mníchove s cieľom vytvoriť Európsku úniu z národných federácií, ako je Latinsko-americká únia, ktorá existuje už mnoho rokov a je uznávaná FIM.

Počas ďalšieho stretnutia na aktíve európskej federácie v Bratislave 27. novembra 1995 ostatné federácie, Bielorusko, Bulharsko, Estónsko, Maďarsko, Litva a Česká republika, žiadali, aby boli súčasťou v novej organizácii (s kladným výsledkom prijatia).

1.5.4 Športfan – ENDURO NIE JE ZLOČIN

„ENDURO NIE JE ZLOČIN je verejná kampaň, ktorá upozorňuje na agresie jednotlivcov a skupín prevažne z radov poľovníkov voči športovým a turistickým aktivitám, ktoré sa vykonávajú v prírode, hlavne proti enduru.“

„Slovenská spoločnosť sa ocitla v časoch, keď sa ľudia delia na „rovných a rovnějších“ a tak si tí „lepšie postavení“ bezohľadne presadzujú svoje záujmy. V demokratickej spoločnosti je takéto počínanie nepripustné a preto je potrebné slobodne vyjadrovať svoj názor a nesúhlas s nepriaznivým vývojom situácií, ktorých je v našom prostredí neúrekom.“

Kampaň ENDURO NIE JE ZLOČIN je odozvou na nevôľu a počiny jednotlivcov a skupín, ktoré sa snažia obmedzovať športové aktivity, turistické aktivity, ako aj voľný pohyb ľudí v prírode (v poľovných revíroch). Najväčšie komplikácie športovcom a turistom spôsobujú niektorí poľovníci v určitých prírodných lokalitách, ktorí zastávajú funkcie v rôznych úradných postoch, či politických funkciách, alebo zbohatlíci, ktorí majú v spoločnosti vplyv rozhodovať. Svoju nevôľu voči iným aktivitám ako je hospodárenie a poľovná činnosť agresívne presadzujú kvôli majetníckemu postoju k NÁŠMU SPOLOČNÉMU životnému prostrediu. Najviac proti aktivitám v prírode argumentujú ochranou životného prostredia hlavne rušeniu zveri. Poľovnícku činnosť pri tom stavajú nad všetky iné činnosti, vraj pre to, že poľovníci sú tí, ktorí udržiavajú rovnováhu v prírode.

Je zrejmé, že príroda samotná by sa bez ľudského pričinenia vedela zaobiť aj sama. Evolúcia však zariadila veci tak, že človek je dnes už jej neoddeliteľnou súčasťou. Ak chceme aby ľudia žili v súlade s ňou, je potrebné aby do nej chodili. Namiesto toho, aby sme ľudí strašili napadnutím diviakom, či medveďom je potrebné aby sme sa učili dodržiavať podstatné zásady.

Je zrejmé, že pohyb človeka v prírode je rušivým elementom, no ale o čo horšie je enduro, cyklistika, či turistika... ako poľnohospodárstvo, ťažba dreva, či poľovačky? Všetky tieto činnosti sú pre našu spoločnosť a jej zdravý vývoj dôležité a nemožno deklarovať niektoré z nich za neprípustné, tak ako napríklad poľovníci označujú niektoré druhy zveri za škodnú.“⁶

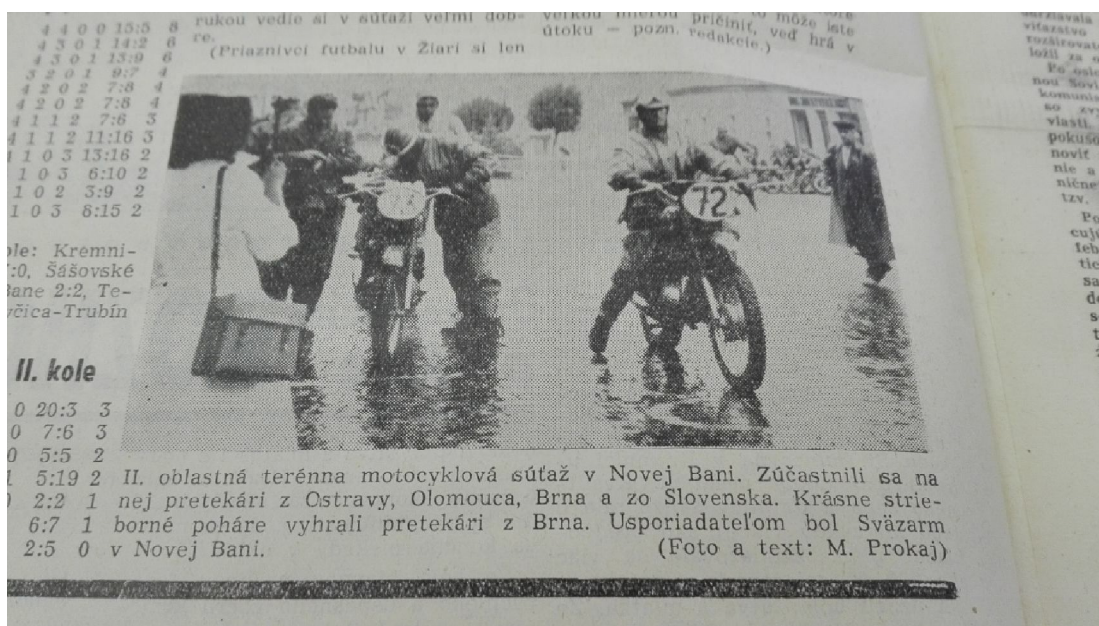
Náš osobný postoj sa stotožňuje s touto kampaňou, keďže z vlastnej skúsenosti vieme, že práve poľovníci sú tí, ktorí si mylne myslia, že udržiujú harmóniu a rovnováhu v prírode tým, že sa vyhrážajú jazdcom, dokonca v tých extrémnych prípadoch sa snažia siahnuť im na životy v podobe ťaženia drôtených lán a podobne.

Myslíme si, že ľudia by sa mali dokázať dohodnúť, nájsť vzájomné porozumenie v každom smere a aj na túto tému, pretože príroda by mala slúžiť každému a predovšetkým rovnakým dielom.

⁶ <http://sportfan-lc.sk/domov-sportfan/enduro-nie-je-zlocin>

2 História motocyklového športu (O čom rozprávajú fotografie z archívov...)

10



Obrázok 6: Článok z roku 1961 z časopisu „Žiara socializmu“, v ktorom sa píše o úspechu pretekárov z Brna na pretekoch v Novej Bani, ktorých usporiadateľom bol Sväzarm.



Obrázok 7: Na tomto obrázku môžeme vidieť zbierku článkov a obrázkov komentátora Kamila Somorovského, ktorý sa zbieraniu článkov začal venovať ešte pred tým, ako začal komentovať motocyklové preteky. Takto si začal rozširovať svoje vedomosti o motocyklovom športe.

3 Pohľad do duše motocyklového športu

3.1 Život jazdca

Azda prvotnou otázkou pri tejto téme môže byť otázka: "Prečo to jazdci robia, hoci je to ťažké?" Odpoveď znie veľmi jednoducho, stojí to zato, jazdci si idú za svojim cieľom, je to ich vášeň, milujú to, je to to, čo musia robiť. Svoje sny rozvíjajú, pretože toto nie je o talente, je to o tvrdej práci, je to posadnutosť. Talent neexistuje, všetci sme si rovní ako ľudské bytosti. Ak sa starajú oň, neexistuje nič, čo by nedokázali. Jazdia s vášňou, s poriadnym úsilím, rozhodli sa prinútiť byť lepšími. Vedia, že nezáleží na tom, čo sa im stalo včera, čo sa im stalo na tréningu, dôležité je, čo s tým urobia, vedia, že vytrvalosť je dôležitá pre každého z nich, nevzdávať sa a nepoddať sa. Určite sú si vedomí, že čelia mnohým sklamaniam, no musia vo svojom vnútri vedieť, že všetko dokážu, aj keď mnoho iných bude tvrdiť, že nie.

Všetko je to o ľudskom napredovaní a o tom čo sa v jazdcovej hlave odohráva. Iste si môže každý bežný človek pomyslieť, že to prekračuje hranice športu, že ich ľudské chápanie športu siahla až kdesi za hranice princípov etiky. Ale položme si otázku, dá sa šport porovnať napríklad s náboženstvom? Dá sa šport porovnať s takými morálnymi hodnotami ako sú uznávané náboženstvá? Veď predsa ako šport (jazdenie), tak aj náboženstvá majú stanovené základné princípy dodržiavania etiky a morálky, tak prečo by mal potom športovec vybočiť z jeho cesty za snom, v jazdení, z jeho životného štýlu? Šport je pre niekoho modlitbou, rituálom.

Je fascinujúce mať svoj koníček, jazdci pri jazde unikajú od problémov, dokážu sa odreagovať. Áno, je pravdou, že občas dôjde k sklamaniam, k zúfalstvu, no to všetko je len dočasný stav.

Niektorí jazdci ba dokonca rodiny, fanúšikovia sú pohltení tak týmto športom, že je to ich súčasťou života, prežívajú každú výhru, každú prehru, no samozrejme bežný človek to nemôže pochopiť, aj preto sa stretávame s názormi, že práve tieto rodiny, jazdci, fanúšikovia zachádzajú v ich emóciách až za hranice etiky.

Môžeme sa dostať aj k otázke financií. Človek, jazdec, ktorý preteká celý život, nedostane za to ani cent, no jemu to nevadí, pretože všetko robí pre svoju radosť a nie pre peniaze. Áno, peniaze majú veľký vplyv pri športe, špeciálne pri motocrosse, countrycrosse a endure, pokiaľ nie je človek aspoň z časti finančne založený nemá šancu v tomto športe prežiť, zaplatiť si všetky štartovné, licenciú, generálky motora, opravy, výstroj a to nie sme ani v polovici všetkých nákladov. Na začiatku treba do tohto športu vložiť veľa, no veľa ľudí si myslí, že to jazdcom nič neprinesie, no to nie je pravda. Pretekári získavajú nové

skúsenosti, nových priateľov, robia niečo pre svoje telo, tak prečo chcieť za všetko peniaze? Z vlastnej skúsenosti viem, že radosť z víťazstva je na nezaplatenie.

Tento motocyklový šport nám môže veľa vziať. Jazdci musia opustiť rodinu pri vycestovaní na závody, musia sa presťahovať do iného štátu, ba dokonca na iný kontinent. V tomto športe môže dôjsť k zraneniam, k trvalým následkom dokonca k smrti. Je to smutné ale je to tak.

Často sa stretávame všeobecne v športoch, ale špeciálne aj v jazdení s podceňovaním jazdcov. Jazdci musia mať úctu pred tými najpriemernejšími, nemôžu sa nad nimi vyvršovať, dávať im najavo svoju prevahu. Každý jazdec musí sám napredovať a zlepšovať samého seba. Jazdci sa pretekaním duševne ale hlavne fyzicky posilňujú, preto je dôležitá, nevyhnutná sebadisciplína, vôľa a výdrž.

Aj keď nevyhrajú, mali by byť so sebou spokojní, samozrejme, ak do toho dali všetko. Nikdy sa nevzdávajú. Počas pretekov nemôžu zastaviť alebo odpočívať. Idú tvrdo do tej doby, až ich odmávnú cieľovou vlajkou, aj keď za a pred nimi nikto nie je. Žiadny NEjazdec si nedokáže predstaviť ten pocit, keď človek stojí na štarte, v tej chvíli okolo seba nič nevníma, počuje len zvuk motorov. Jazdci radi robia veci, ktoré nesú isté riziko, nie je to nič zlé, veď predsa prekonávajú samých seba, pocit slobody je na nezaplatenie.

Túto prácu, alebo túto časť práce by sme chceli zakončiť myšlienkou zo 17. kapitoly, kde Sv. Lukáš napísal: "Božie kráľovstvo je vnútri každého človeka." Nie v jednom človeku, alebo v skupine ľudí, ale v každom z nás, v jazdcoch. Ľudia majú moc, moc vytvárať stroje, moc vytvárať šťastie. Ľudia majú moc vytvárať tento svet krajším a slobodnejším. Moc urobiť z tohto sveta dobrodružstvo.

3.2 Motocyklový šport očami komentátora

Kamil Somorovský je komentátorom motocyklových pretekov od roku 1983 a na pretekoch ho len ťažko prehliadnete. Na motokrosoch pretekoch toho zažil už veľa a pamätá si časy, kedy väčšina z nás, jazdcov, nebola ešte na svete. Tento vzácny človek venuje motocyklovému športu prakticky všetok svoj voľný čas.



Motoristickí a najmä motocrossoví nadšenci si podujatia za mikrofónom nevedia predstaviť bez Kamila Somorovského. Profesiou motoristického komentátora zohrala cieľavedomá úloha menej však náhoda. Cieľavedomá v tom, že som si robil rôzne albumy, odkladal výstrižky, postupne zbieral rôznu motoristickú - športovú literatúru a tak si rozširoval vedomosti. Roky sledoval a bol účastníkom, ale aj organizátorom množstva pretekov v motokrose. Náhodná v tom, že nebyť jeho vynikajúceho priateľa a najobľúbenejšieho motoristického komentátora Vlada Martinkoviča, rodáka z Gbelov, ktorý bol zároveň jeho vzorom medzi komentátormi.

Dnes tento populárny športový komentátor je počas roku takmer každý víkend v permanencii. Výrazný hlas, ale najmä odborne kvalifikované informácie podľa danej disciplíny čím sú známe jeho režisérske schopnosti na podujatiach, ktoré oceňujú viacerí diváci, ale i fundovaní odborníci.

Pre zaujímavosť musíme uviesť, že Kamil Somorovský sa odhodlal komentovať i preňho netradičnú disciplínu – Box. Okrem komentovania sa Kamil Somorovský venuje aj mimopracovným činnostiam, ako je darovanie krvi. V roku 2014 sa stal 100-násobným darcom krvi a prevzal si medailu MUDr. Jána Kňazovického (viď. Obrázok 8).



Obrázok 8: Medaila, ktorú dostal Kamil Somorovský v roku 2014 za 100-násobné darovanie krvi.

1. Kedy ste po prvý krát komentoval preteky?

Nebyť mája 1983, preteky motokár v Dunajskej Strede, by som sa ku komentovaniu asi nedostal. V tom dnes už historickom 83-ťom roku mal Vlado Martinkovič priam nabitý kalendár podujatiami, ktoré musel svojou prítomnosťou uvádzať. Dovtedy si pozorne strážil svoje teritóriu. Boli sme dlhoroční veľmi úzko spätí priatelia, ktorému som často pripravoval podklady ku komentovaniu, výsledkové prehľadky, či históriu tej ktorej disciplíny, kde mal komentovať, v tom som mu bol nápomocný, čo mu výdatne pomáhalo a ja som mal potešenie z pomoci uľahčiť mu komentovanie.

Až prišiel inkriminovaný tiesňový májový termín roku 1983, kedy Vladovi motokárové preteky, MMSR v Dunajskej Strede, kolidoval s republikovým, federálnym „majstrákom“ cestných pretekov v Hořiciach. Oslovil ma, či by som to nešiel komentovať. Po krátkom rozmýšľaní som nakoniec prikývol, že sa ho pokúsim napodobniť, respektíve zastúpiť. On bol potešený, že našiel náhradu a ja som bol postavený pre zodpovednú úlohu.

Hneď večer po závode sa Vlado informoval u organizátorov, ako som sa prezentoval, či som dodal podujatiu patričnú atmosféru. No ako mi potom zavolať, tie referencie a ohlas bol pre mňa úžasný. Vlado maximálne spokojný a ja potešený z úspešnej zodpovednej funkcie, ktorá mi dodala ešte väčšiu sebaistotu a povzbudenie komentovať aj ďalšie preteky.

2. Vedeli by ste nám opísať začiatky terénnych pretekov?

Túžba človeka po rýchlom pohybe na zemi siaha až k prvopočiatkom vývoja ľudstva. Vôbec prvým motocyklom je stroj Gottlieba Daimlera z r. 1885, vystavený dnes v múzeu dvojtaktných motocyklov na hrade Augustusburgu v Nemecku. Prvé pokusy o jazde v teréne s motocyklom boli uskutočnené už na začiatku nášho storočia. V roku 1908 bol vo Veľkej Británii dokonca zorganizované preteky medzi motocyklistami a jazdcami na koňoch, ktorý skončil suverénnym víťazstvom jazdcov na koňoch, ale pravý, skutočný, charakter motocrossu chýbal. Na Európskom kontinente sa záujem o motocyklové súťaže prejavil okolo roku 1910.

Až po druhej svetovej vojne sa našla vhodná forma skutočných terénnych pretekov motocyklov. Ukázalo sa, že terénne preteky na upravených strojoch majú viesť prírodným

terénom s trávnatým, blatistým alebo pieskovým povrchom, kde nie sú voľné a ani pevné kamene.

3. Kedy vznikli prvé oficiálne motocyklové preteky?

Prvé oficiálne preteky motocyklov boli uskutočnené 21.mája 1899 na ceste do vrchu Exelberg pri Viedni. Ďalšie preteky sa však už pripravovali a organizovali ako huby po daždi. V roku 1901 v tých časoch vo fantastickom podujatí Paríž – Berlín na trati dlhej 1196 km štartuje Nikola Podsedníček na stroji Laurin & Klement. V roku 1902 víťazí Vojta Laurin na stroji zhodou okolností Laurin&Klement do vrchu Exelberg.

4. Vedeli by ste nám povedať, kde vznikli prvé terénne preteky?

Kolískou terénnych pretekov motocyklov na krátkych tratiach v dnešnom modernom poňatí motocrossu sa stala Veľká Británia a Belgicko, neskôr Holandsko a Francúzsko. Naši motoristi a organizátori pretekov tohto druhu prvý nástup v terénnych pretekoch rozhodne nezachytili. V belgickom športovom kalendári bolo napríklad v roku 1948 organizovaných 136 pretekov, z toho 75 terénnych a 31 pretekov po lúkach. U nás v bývalom Československu sa v tom roku išiel jediný závod a to v Strakoniciach. Úspech prvých terénnych pretekov, o ktoré prejavil enormný záujem pretekárov a hlavne divákov (fanúšikov), podnecoval ďalšie motocyklové kluby k organizovaniu takýchto pretekov.

5. Ako by ste ohodnotili terénne preteky v Československu?

V Československu došlo k prudkému rozvoju terénnych pretekov až na začiatku 50-tych rokov. Okrem pretekárov boli iniciátormi i nadšení usporiadatelia zo Stříbra, pri Plzni, Sedlčan, Holíc a taktiež i organizátori z pražskej Šárky, ktorí zavčas našli i účinnú podporu v motocyklových fabrikách ako boli Česká motocyklová fabrika v Strakoniciach, správne nazývané České závody motocyklov (ČZM - Strakonice).

Po majstrovstvách Európy vypísala FIM (svetová motocyklová organizácia) i majstrovstvá sveta, a to postupne v kubatúrach do 500 ccm³, do 250 ccm³ a do 125 ccm³, s podobou Motokrosu národov sa stal pre kubatúru 250 ccm³ Trofej národov, založená v roku 1961. Od roku 1976 sa ako Motokros národov tak i Trofej národov jazdí ako Majstrovstvá sveta družstiev.

6. Kedy a kde a uskutočnil prvý ročník Medzinárodnej 6-dňovej motocyklovej súťaže?

Prvý ročník Medzinárodnej 6- dňovej motocyklovej súťaže bol usporiadaný v roku 1913 v Anglicku, za účasti pretekárov dvoch štátov – Anglicka a Francúzska. Zúčastnilo a ich celkovo 162 pretekárov, ktorí štartovali z centra súťaže – anglického mesta Carlisle a položili tu tak základ k veľkej histórii tohto 6-dňového športového motocyklového súperenia.

Významná zmena nastala v roku 1970, keď FIM rozhodla otvoriť súťaž o Medzinárodnú trofej pre všetky členské štáty federácie a zrušila tak ustanovenie o použití motocyklov vlastnej výroby.

Organizovanie 6-dňovej súťaže dvakrát v jej histórii prerušila vojna. Po skončení II. Svetovej vojny sa 6- dňová (bol to už 22. ročník) uskutočnila v roku 1947 v Československu, so strediskom súťaže v Gottwaldove (terajšom Zlíne), za účasti 105 pretekárov z ôsmich štátov.

7. Zvíťazilo Československo niekedy v minulosti v tejto súťaži?

Československo zvíťazilo v prvom povojnovom ročníku v oboch hlavných súťažiach a získalo Medzinárodnú trofej i Striebornú vázu. Reprezentácia Československa tak začala obdobie výrazných povojnových úspechov, keď v rokoch 1947 až 1963 získalo 15 krát Medzinárodnú trofej a 17 krát Striebornú vázu. Prvá polovica 70-tych rokov predstavoval ďalší vrchol súťažného športu československý team tiež po niekoľko sezón úspešne bojujúci o Svetovú trofej v zložení – Zdeněk Čěšpiva, Jozef Fojtík, Jaroslav Bříza, Petr Čěmus, Květoslav Mašita, Jozef Císař a Jiří Stodůlka.

Prilohy



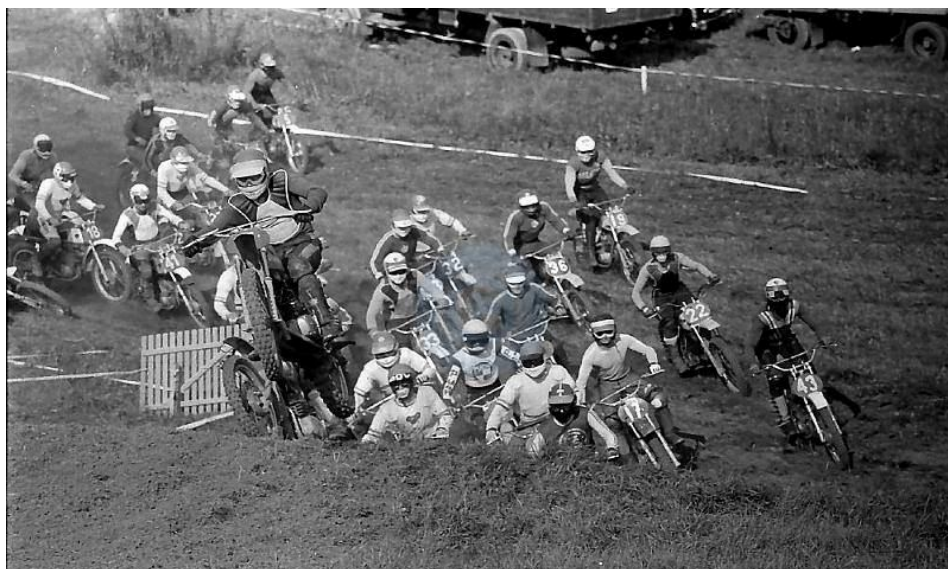
Obrázok 9: V pozadí so štartovným číslom 18 Jiří Churavý, ktorý je ďalšia legenda zo 70-tych a 80-tych rokov. Jiřko bol vynikajúci reprezentant Dukly Praha.



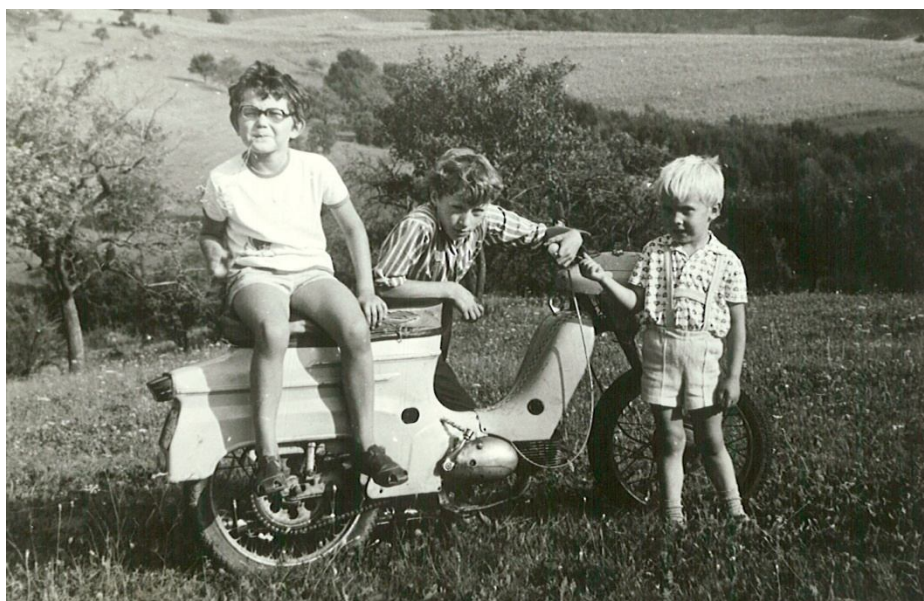
Obrázok 10: Snaha dostať sa na zadné koleso na 250-tke v podaní Vladimíra Barboru st. z obce Píla u Hricov (oblasť medzi Pílou a Župkovom)



Obrázok 11: Zdeněk VELKÝ - Osobnosť ČESKOSLOVENSKEHO motokrosu v 70-tych rokoch



Obrázok 12: Dramatický štart motokrosovej špičky v Holiciach z roku. 1976 - dejisko mnohých ročníkov majstrovstiev sveta v motocrosse.



Obrázok 13: Na fotke Anton Palatinus, Ján Majsniar a Vladimír Barbora ml. (zľava) na Pionieri u Hricov



Obrázok 14: Kristína Pukačová, KTM EXC 350, trať v Kopernici

Na týchto fotografiách sme zobrazené my ako autorky tejto práce. Fotografie vypovedajú aj o tom ako vyzerá výstroj a motocykel v súčasnosti. Motocykle značky KTM určené na enduro.

Nakoľko sa tomuto športu venujú naše rodiny už dlhé roky, pripadlo to aj na nás a od malička sme boli zainteresované do jazdenia, či už pasívne sledovaním jazdcov na pretekoch alebo aktívne pri tréningoch na tratiach.



Obrázok 15: Barbora Barborová, KTM EXC 200, Marapacka v obci Píla

Záver

Touto prácou sme chceli priblížiť históriu a výnimočnosť tohto športu aj tým ľuďom, ktorí ho nepoznajú alebo o ňom počuli len v televízii. Vďaka našim kontaktom sa nám podarilo spojiť s človekom, ktorý o motocyklovom športe vie takmer všetko a venuje mu prakticky celý svoj voľný čas. Keďže sa nám podarilo získať len málo materiálu z archívu, ktorý by súvisel s našou prácou, museli sme čerpať z nášho rozhovoru, ktorý nájdete v praktickej časti, z internetových zdrojov a z bohatého materiálu, ktorý nám poslal pán Kamil Somorovský.