

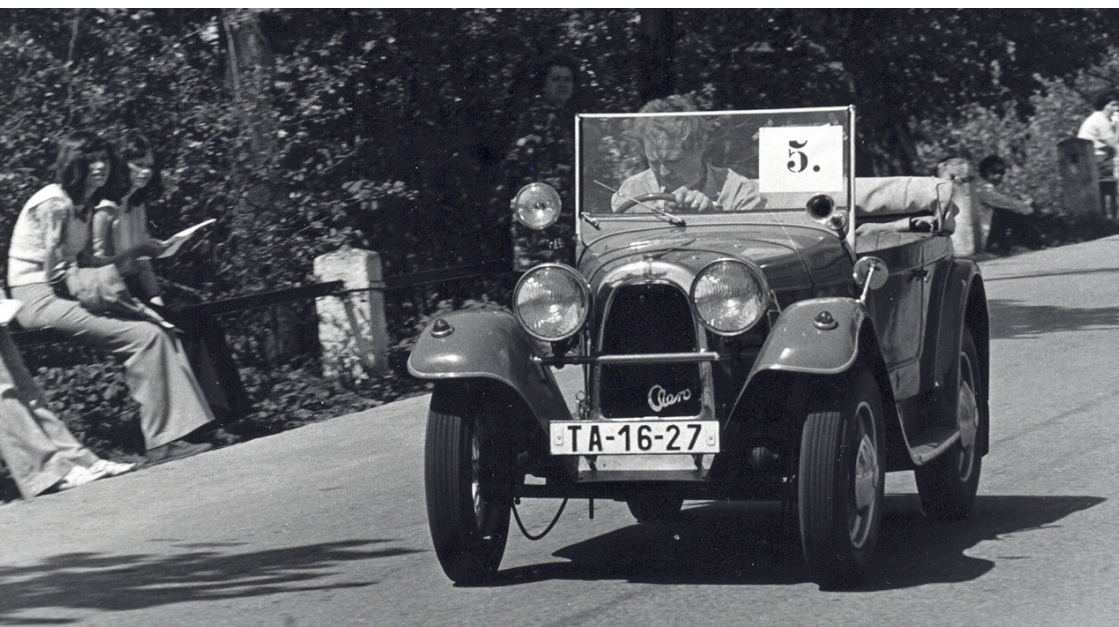


DVACET LET
NOVODOBÝCH
ČELKOVIC

20

2002 - 2022

text: Marcel Gause
foto: archiv Veteráni Čelkovice



Začátek původních ročníků ze 70. let minulého století se odehrával na táborském Žižkově náměstí, kde současně probíhaly technické přejímky. Na obrázku dole Jan Soukup s Tatrou 12.

Velká fotografie nahoře zachycuje malý dvoutaktní roadster Aero, zkonstruovaný na přelomu 20. a 30. let inženýrem Břetislavem Novotným a vyráběný v Praze-Vysočanech.



Než se ohlédneme za uplynulými devatenácti díly táborských setkání historických vozidel Veteráni Čelkovice a přiblížíme si přípravy letošního jubilejního dvacátého ročníku, musíme se vrátit do mnohem hlubší minulosti. Cesta proti času nás zavede až do 70. let minulého století, kdy se v Táboře začala formovat skupina nadšenců, jejímž středem zájmu byly staré automobily a motocykly. Sběratelská vášeň a technická zdatnost dala dohromady partu lidí, kteří začali zachraňovat staré prvorepublikové stroje a vraceli je do provozuschopného stavu. Zpočátku se s nimi účastnili akcí jiných pořadatelů. Získané zkušenosti se ale záhy rozhodli zúročit v rámci vlastního Klubu historických vozidel, když přichystali na sobotu 15. května 1976 *Jízdu historických vozidel a motocyklů do vrchu*. Pro uspořádání soutěže zvolili okrajovou táborskou čtvrť Čelkovice, která byla proslulá svými

serpentinami, vinoucími se od starého čelkovického mostu přes Lužnici vzhůru zalesněným svahem k rozcestí s lesní restaurací Pintovka. Na tento přibližně kilometrový úsek navazovalo dlouhé stoupání podél další tábořské části Horky až k odbočce na Větrovy. Klikatou silnicí musel každý z účastníků projet celkem třikrát. Předtím si zvolil jízdní průměr v rozmezí 20-60 km/h odstupňovaný po 5 km/h. Za nedodržení času odpovídajícímu zvolenému průměru se přidělovaly trestné body podle klíče: jedna vteřina rozdílu = jeden trestný bod. Po dokončení třetí jízdy se soutěžící posádky přemístily do kempu Knížecí rybník, vzdáleného pět kilometrů od Tábora směrem na Pelhřimov, kde se uskutečnilo slavnostní vyhlášení výsledků. I během tohoto přejezdu se ale ještě závodilo a kdo dorazil po 18. hodině, obdržel za každou minutu zpoždění další trestný bod. O rok později, konkrétně 11. června 1977, se závod konal po-

druhé. Tentokrát nesl oficiální název *Národní jízda historických vozidel do vrchu Čelkovice – Horky*, ale trasa zůstala stejná. Posledním soutěžním setkáním z tohoto období byl etapový závod na trase Čelkovice, Malšice, Dobřejičice, řetězový most u Stádlce, Staré Sedlo, Bechyně, Sudoměřice, Malšice a na závěr zpět do Čelkovic, vyhlášený na 3. června 1978. Pořadatelé zařadili do hodnocení nový prvek, speciální zkoušku akcelerace a brzdění.

Po roční přestávce se v roce 1980 zrodila další malá série etapových závodů historických vozidel, opět pořádaných tábořským klubem historických vozidel. To už se ale nejezdilo do vrchu v Čelkovicích. Například závod, uspořádaný 14. června 1980 měřil 54 km, startovalo se od zimního stadionu a na jezdce čekalo celkem pět časových kontrol. O rok později vzrostla celková délka závodu na 75 km. Touto akcí současně končí historické záznamy.

Start závodu do vrchu čelkovickými serpentinami pokaždé přilákal velké množství diváků. A bylo co obdivovat. Nejstarším strojem prvního ročníku v roce 1976 byl tento Darracq (1904).





K pravidelným účastníkům úvodních ročníků soutěže Veteráni Čelkovice patřil Josef Mašát s motocyklem Indian Scout 45 Police (1928).

Zde na startu prvního ročníku z roku 2002, v němž v konkurenci dalších 12 historických motocyklů zvítězil.

Na dolním snímku typická atmosféra, jaká panovala na levém břehu řeky Lužnice před startem jízdy do čelkovických serpentin (2002).

Pokud napíšeme o zelené Tatře 11 z roku 1923 Jana Soukupa, že se jedná o legendární automobil z čelkovických zatáček, určitě nebudeme přehánět. Až do odchodu jeho majitele do veteránského nebe, který mimochodem v roli spoluzakladatele tábořského Klubu historických vozidel ze 70. let minulého století vstoupil jako první mezi osobnosti čelkovické síně slávy, nescházel tento automobil v žádné ze startovních listin Veteránů Čelkovice.



Období 80. a 90. let minulého století z pohledu činnosti veteránského hnutí na Tábořsku si ještě vyžádá řádný průzkum. Jisté ovšem je, že se do čelkovických serpentin historická vozidla prokazatelně vrátila v roce 2002, a to díky tábořské strojírné průmyslovce, která v tom roce slavila půlstoletí od svého založení a v rámci oslav uspořádala právě v Čelkovicích vzpomínkovou jízdu historických vozidel do vrchu. Akce se málem neuskutečnila, protože v letních měsících povodně poničily starý most přes Lužnici do Čelkovic a teprve po svolení statika bylo možné závod uspořádat. Akce je dodnes zaznamenána v archivu pořadatele takto:

První říjnovou sobotu se města Tábor a Sezimovo Ústí stala cílovými místy etap setkání majitelů motocyklůvých a automobilůvých veteránů. Kolona 13 motocyklů a 18 automobilů vyjela po desáté hodině dopolední od Střední průmyslové školy strojnické v Táboře a dorazila na náměstí Tomáše Bati hodinu před polednem. Improvizovaná výstava přilákala řadu sezimoústeckých občanů, zejména pak dědové v doprovodu svých vnuků měli na co vzpomínat. Vždyť zvláště mezi motocyklůvými exponáty byly takové skvosty, jako například belgický stroj FN z roku 1927 pana Jiřího Svobody z Bechyně nebo NSU 500 OHV s týmž datem v rodném listu pana Richarda Kříže z Plzně nad Lužnicí.

Zkrátka nepřišli ani obyvatelé Sezimova Ústí I, neboť krátce po poledni se kolona dala opět do pohybu a zamířila ulicí dr. Edvarda Beneše přes Husovo náměstí směrem do Tábora, kde pro účastníky pořadatelé připravili dvoukolovou jízdu do vrchu čelkovickými serpentinami. Na závěr se všichni účastníci přesunuli do historického centra města Tábora, kde se netrpělivým divákům za doprovodu norské dechové kapely historické stroje předvedly ještě jednou při výstavě na Žižkově náměstí. Vyhlášení výsledků pak proběhlo v krásném gotickém sálu bývalé radnice. Vítězem v kategorii motocyklů se stal pan Josef Mašát na policejním Indianu Scout 45 (1928) a mezi dvoustopými vozidly si vítězství



Druhý ročník obnovené tábořské soutěže historických vozidel Veteráni Čelkovice neprovázelo ideální počasí. Během dne účastníky několikrát zaskočil déšť. Přesto bylo vydáno 61 startovních čísel, což představuje dvojnásobek ve srovnání s premiérovým setkáním z roku 2002. Historickou vojenskou techniku reprezentoval Jan Stibor na německém motocyklu Zündapp se sidecarem (1943).

odnesl pan Luboš Kratochvíl s „broukem“ VW 1200 (1962). Oba jezdci absolvovali celodenní soutěž bez jediného trestného bodu. Zvláštní cenu získal pan Jan Soukup s nejstarším vozidlem soutěže, kabrioletem Tatra 11 z roku 1923.

Z původně jednorázové vzpomínkové akce se nakonec zrodila nová tradice a v Čelkovicích se od toho roku začalo jezdit pravidelně. Stalo se nepsaným pravidlem, že se do Tábora sjíždějí historická vozidla vždy první říjnovou sobotu. První ročník obnoveného setkání přilákal v roce 2002 do Čelkovic 31 účastníků.

V následujícím roce stoupl jejich počet na dvojnásobek. Vedle nádherných automobilů z předválečného období, kterým tehdy vévodily anglický kabriolet Bentley z roku 1938 a opět nejstarší stroj soutěže Tatra 11 z roku 1923 pana Soukupa z Tábora, přiješlo množství cenných motocyklů. Poprvé se také soutěžilo nejen v Čelkovicích, ale i etapově v okolí Tábora.



Ozdobou srazu je každoroční účast historické hasičské techniky. Základ skupiny vozidel tvoří stroje, udržované v provozuschopném stavu Sborem dobrovolných hasičů z Tábora, který vlastní i tento vzácný cisternový automobil Henschel z roku 1942.

V roce 2005 přivítali pořadatelé Veteránů Čelkovice jedenáctičlennou skupinu historických vozidel z berlínského Allgemeiner Schnauferl-Club. Mezi nejzajímavější představené automobily patřily mohutný britský Rialton z roku 1934 Wolfganga Kunkela a Rosengart France V8 (1938) Klause Kietzera (na snímku).



V letech 2004 - 2007 se počet zapojených obcí rozšířil, a tak k etapovým městům Táboru a Sezimovu Ústí přibýly Planá nad Lužnicí, Slapy u Tábora a Soběslav. Mezi tím počet startujících každoročně překročil hranici 100 účastníků a z akce se stala významná kulturní a sportovní událost regionu. V roce 2005 získalo setkání mezinárodní charakter, když se ho zúčastnila skupina 11 historických automobilů z nejstaršího německé klubu se sídlem v Berlíně. V roce 2007 projevil zájem o spolupráci Oldtimer Club z rakouského Welsu, který je partnerským městem Tábora. Na několik let se rovněž ustálilo vypisování hodnocených kategorií. Bylo jich celkem pět: motocykl, resp. automobil do roku výroby 1945, motocykl, resp. automobil s datem výroby po roce 1945 a samostatně hodnocená kategorie vojenských vozidel.

Sedmý ročník v roce 2008 přinesl několik zajímavých novinek ve startovním poli a také jednu komplikaci spojenou s rekonstrukcí starého čelkovického mostu. Sběratel historických vozidel Vladimír Toufar dovezl

hned dvě speciality, nádherný předválečný Cadillac La Salle z roku 1928 a do kategorie youngtimerů přihlásil švédský Saab Sonnet III z roku 1970. Poprvé celou soutěž absolvoval Vlastimil Samec s precizně restaurovaným Mercedesem 170V z roku 1938. A pravidelný účastník Jan Soukup pořídil své staříčké Tatře 11 plátěnou stahovací střechu. Problém způsobila pořadatelům setkání nedokončená rekonstrukce starého čelkovického mostu. Tím byli nuceni upustit od tradiční jízdy do vrchu v Čelkovicích a pouze symbolicky provedli účastníky po druhém břehu řeky Lužnice, aby pak pokračovali přes nový, Švehlův most směrem na Horky a Větrovy a dále na Soběslav.

V roce 2009 se počet etapových měst rozšířil o Chýnov, hlavním etapovým městem ale nadále zůstávala Soběslav. Stejný scénář se opakoval o rok později. Jižně orientovaný okruh směrem na Soběslav a se zastávkou v Chýnově byl zachován, ovšem směr jízdy byl opačný. Přesto bylo pořadatelům zřejmé, že v této části jižních Čech už budou nové trasy hledat stále obtížněji. Desátý ročník z roku 2011 byl jubilejní. To znamenalo, že se bude trochu bilancovat, ale současně byly na organizátory akce kladeny nemalé požadavky již během přípravy soutěže. Přetrvávající slunečné počasí babího léta totiž přilákalo i ty, co v tento čas již zpravidla se svými historickými skvosty tolik nevyjíždějí. Přestože se očekávala vysoká účast, s takovým množstvím vozidel se nepočítalo. V předchozích letech se pohyboval počet zúčastněných mezi 150 až 160, na jubilejní desátý ročník však dorazilo rekordních 242 historických strojů, z nich bylo v cíli klasifikováno 236. Vysoký počet startujících způsobil největší starosti pořadatelům před jízdou pravidelnosti kilometrovým úsekem po čelkovických serpentinách, kde bylo nutné porovnat všechny stroje do úzkého prostoru nábřeží na levém břehu řeky Lužnice. Úkol byl o to složitější, že se do prostoru startu dá projíždět jen po poměrně úzkém mostu. Díky trpělivosti obyvatel Čelkovic a vzájemné ohleduplnosti



Vladimír Vondrka z jindřichohradeckého veterán klubu se zúčastňuje pravidelně od prvních ročníků až do současnosti. V roce 2010 dorazil na péráku Jawa 250, několikrát jsme ho ale viděli i na mnohem starším britském motocyklu Ariel SV 557 (1929).

Další zahraniční účastníci navštívili táboorskou soutěž v roce 2007 v rámci jejího 6. ročníku, kdy do Čelkovic dorazili tři zástupci hornorakouského veteránského klubu z města Wels. Mezi nimi Franz Hofer s Oldsmobilem z roku 1904, s nímž se zúčastnil i slavného britského závodu Londýn – Brighton.





S každým dalším ročníkem přibývaly ve startovním poli nové stroje. Nejpočetněji přitom zůstávají zastoupeny kategorie A2 a M2, určené vozidlům z období 1946-1970, jako například tento Fiat 850 Coupé.



Pokud to bylo jen trochu možné, končila soutěžní jízda Veteranů Čelkovice v historickém centru Tábora na Žižkově náměstí, jak ukazují fotografie v levém sloupci. Od shora dolů: ČZ 250 Sport, policejní Jawa 350 typ 354 Nanuk a britský roadster MG.



účastníků se podařilo nejsložitější logistický úkol zvládnout tak, že přesně v 10.00 hodin podle časového harmonogramu odstartoval první jezdec na trať. Z Čelkovic následoval symbolicky poslední přejezd do Soběslavi před návratem přes Chýnov do Tábora s cílem na Žižkově náměstí. Důvod pro změnu po první dekádě pořadatelsví setkání historických vozidel Veteráni Čelkovice byl namístě. V Soběslavi se zrodil samostatný pořadatelský tým, který od následujícího roku vstoupil do veteránské sezóny s vlastní akcí O pohár města Soběslav. Nastal čas poohlédnout se po nových destinacích.



Se vstupem do druhé desítky ročníků tábořských setkání historických vozidel nastala zajímavá změna ve startovní listině. Doposud se na seznamech téměř každý rok opakovala stejná jména a stejná technika. V roce 2012 se ale vedle skalních účastníků přihlásili ryzí nováčci a obohatili tak výrazným způsobem startovní pole. Stoupl také počet těch, kteří přijeli z větší dálky. A tak vedle Jihočechů zamířili do Čelkovic veteránisté ze Středočeského kraje, z Prahy nebo z kraje Vysočina. Počtem 201 zúčastněných vozidel se jednalo o druhou nejpočetnější účast v dosavadní historii soutěže. Do seznamu etapových měst přibyla další jména, Mladá Vožice, Bechyně, Malšice nebo Milevsko.

Z historického pohledu se významným stal rok 2014. Pořadatelský tým, dosud složený ze zakládající tábořské průmyslovky a reklamní společnosti Quo Tábor, se rozrostl

o třetího člena, kterým se stalo sdružení Asfaltado Tuning Team Tábor. Bylo to třeba. Nároky na stále kvalitnější zajištění soutěže stoupaly a kromě toho byl v tom roce poprvé vypsán Jihočeský pohár historických vozidel, jehož závěrečnou akcí byly říjnové Čelkovice, při nichž se současně vyhlášovaly konečné výsledky poháru a předával se putovní pohár hejtmána Jihočeského kraje. V této aktivitě se pokračovalo nepřetržitě až do roku 2019, kdy se konal 18. ročník Veteránů Čelkovice. Zde je nutné se při vzpomínání opět zastavit. Až do 17. ročníku probíhalo základní hodnocení v kategoriích A1 a M1 (automobily a motocykly s datem výroby do roku 1950) a v kategoriích A2 a M2 (automobily a motocykly vyrobené po roce 1950). Od roku 2019 přistoupil pořadatelský tým k novému rozdělení vozidel účastníků do šesti kategorií v souladu s kategorizací FIVA, a to A1, M1 (vozid-



Dvě historické Jawy z 30. let minulého století v rukou Václava Butala a Jana Ptáka st. (oba z Chýnova) v první zatáčce u čelkovických lázní.



Na závěr ohlédnutí za dvěma desetiletími s Veterány Čelkovice několik záběrů z posledních ročníků v čelkovických zatáčkách ...



la vyrobená do roku 1945), A2, M2 (vozidla z období 1946-1970) a A3, M3 (vozidla z let 1971-1999). Stejně tak se dělily výkony posádek zařazených do pokračujícího Jihočeského poháru. To, že se jednalo o nejstudenější ročník, provázený dešťovými přeháňkami a silným větrem, si jistě mnozí z vás pamatují. Co ale nikdo v okamžiku předávání cen nejúspěšnějším účastníkům v tábořském cyklokrosové areálu Komora netušil, že 19. ročník se uskuteční až napřesrok z důvodu koronavirové pandemie, která způsobila úplné zrušení soutěže v roce 2020.

Setrvejme ale ještě na chvíli v roce 2019. V předvečer 18. ročníku se odehrála velmi zajímavá novinka. Speciálně pro majitele historických strojů s datem výroby do roku 1945 připravili pořadatelé setkání Veteráni Čelkovice samostatně hodnocenou večerní jízdu s počtem startujících omezeným na 30. Jízda s rychle nastávajícím soumrakem byla zahájena v 18 hodin a 15 minut prvním startujícím. Po minutě následovaly další posádky. Před sebou měly něco málo přes dvacet kilometrů jízdy ulicemi Tá-

bora s přesunem do Sezimova Ústí I, dále pak na okraj Plané nad Lužnicí a zpět do Tábora přes Sezimovo Ústí II. Cestou je čekaly dvě průjezdní kontroly a těsně před závěrem celé etapy měřený úsek v legendárních čelkovických zatáčkách.

Zatím poslední ročník, v pořadí devatenáctý, se po roční přestávce uskutečnil poněkud netradičně na svatého Václava 28. září 2021. Soutěži předcházely druhy ročník Večerní jízdy Táborem, která tentokrát prověřila především jezdeckou obratnost řidičů při kličkování úzkými uličkami historického centra města a samozřejmě nescházely ani průjezdy potměnými Čelkovicemi.

A co se letos přihodí při jubilejním dvacátém ročníku? To, nač jsou pravidelní účastníci zvyklí, zůstává. Večerní jízda Táborem se pojede v pátek 30. září 2022 již potřetí a v hlavní soutěži o první říjnové sobotě si všichni vyzkouší svůj odhad při testu pravidelnosti na dvou měřených úsecích, jed-

... a kdesi na trati nedaleko Soběslavi, kde fotografové zachytili skupinu startujících, připomínajících vojenskou a policejní techniku minulosti, pro níž byla v několika ročnících vypsána samostatně hodnocená kategorie.

ním z nich je neodmyslitelná jízda do vrchu čelkovickými serpentínami. Automobilům a motocyklům s datem výroby do roku 1945 (kategorie A1 a M1) je nachystána speciálně vedená dopolední i odpolední trasa v celkové délce cca 60 km tak, aby nedocházelo k míchání startovního pole mezi nejstaršími stroji a těmi poválečnými, pro něž je v itineráři vymezená samostatná celodenní trasa v délce 100 km. Finále akce s vyhlášením výsledků a zajímavým doprovodným programem proběhne v historickém centru Tábora na Žižkově náměstí.





20 LET NOVODOBÝCH ČELKOVIC



V každé veteránské sezóně narazíme na nějaké kulaté výročí. V roce 2022 přebírá tento pomyslný štafetový kolík obnovené setkání historických vozidel Veteráni Čelkovice, které právě před dvěma desetiletími, v roce 2002 navázalo na vyhlášené závody do vrchu v čelkovických serpentínách, pořádané Klubem historických vozidel Tábor ve druhé polovině 70. let minulého století.