

Naše jazdectvo odpísané?

Využívajúc priestor na kritickú diskusiu o súčasnom stave jazdeckého športu u nás, ktorý poskytol náš jediný odborný časopis, by som rád poukázal na niekoľko ďalších aspektov, ktoré hádam ešte výraznejšie podmieňujú jeho neutešenú podobu, ako diskusie o účasti na OH, alebo problém s prekladom drezúrnych úloh.

Hoci nik nemá ilúzie o možnostiach riadiacich orgánov v jazdeckom športe pozitívne ovplyvňovať jeho vývoj a všetci chápeme obmedzenia, ktoré mu stoja v ceste, nemožno sa ubrániť dojmu, že ich práca má skutočne nemalé rezervy, prameniace ani nie tak „v nezáujme angažovať sa v riadiacej práci“ (Zaoral), ako skôr v akejsi únave, nechuti experimentovať, hľadať nové cesty riadenia a zanietene presadzovať záujmy jazdectva na rôznych fórach v obave z „chýbného kroku“.

Pre ilustráciu sa na chvíľku pristavme pri problémoch reprezentácie, do ktorých už zahryzol dr. Zaoral. Je pravda, že výjazdy nášho reprezentatívneho družstva skokanov sa obmedzujú v poslednom čase na tradičné konkúry u našich susedov, kde hráme spravidla druhé husle, a na viac-menej priateľské zájazdy (Weiden a napokon aj Líbya), ktoré sotva poskytnú objektívnu konfrontáciu aspoň európskej úrovne. Prípadné čiastkové úspechy na nich sa zväčša nekriticky zveličujú v snahe prikrášiť inak pochmúrny obraz. Družstvo militaristov, ktoré sa po dlhšom čase znova konstitovalo, nemalo v minulom roku možnosť overiť si svo-

je schopnosti vo vážnejšej súťaži v zahraničí zrejme z obavy jeho vedenia, aby si predčasným „výbuchom“ nezatarasilo cestu ďalej. Bolo by zaujímavé dozvedieť sa, prečo sa nerealizovala účasť v Ebreichsdorfe, Achselschwangu alebo Luhmühlene. V súvislosti s reprezentáciou treba poukázať aj na jej vybavenie a technické zabezpečenie, ktoré vonkoncom nezodpovedá dnešným nárokom a úrovni, akú dosiahli okrem iného jazdci PLR, ZSSR a aj Bulhari. Dlhotrvajúce transporty v provizórnych vozidlách (kone m. š. J. Pecháčka stáli pred ME v Rotterdame v oplachtovanej Avii 24 hodín na nemecko-holandských hraniciach), bezradnosť vedenia výprav pri menežovaní (naši jazdci na MS v Cáchach jedini neštartovali v otváracom skákaní), i spoločensko-technické zabezpečenie výprav (skokani na opravoviskách väčšinou odkázaní sami na seba), nepridávajú reprezentantom na pohode potrebnej k zodpovedným výkonom.

Nedostatok iniciatívy sa prejavuje aj pri zabezpečení základného vybavenia pre jazdecký šport. Nik sa neangažuje vo veci výroby alebo dovozu jazdeckého výstroja, pričom dobre vieme, aký je nedostatok sediel, uzdiel, či strmeňov. Golfový oddiel TJ, ktorej som funkcionárom, nemá problémy so zásobovaním špeciálnym výstrojom, lebo zväz golfu ÚV ČSZTV priamo dohodol a zabezpečil jeho dovoz pre oddiely cez podnik Pragoimpo. Nešlo by to aj s jazdeckým výstrojom?

Klesajúcu úroveň športového jazde-

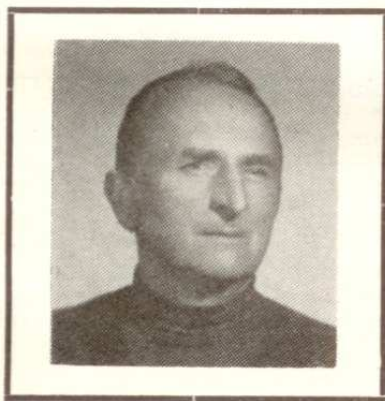
nia u nás podmieňuje aj neschopnosť vytvoriť a presadiť moderný, jednotný tréningový systém vo všetkých disciplínach jazdeckého športu. Trénerov – ozajstných odborníkov, nám rapidne ubúda, oddiely vedú väčšinou síce zanietene kádre, ktorým však chýbajú skúsenosti aj metodické vedenie. Tento stav má za následok živelnosť vo výcviku koní i v príprave jazdcov. Úplne chýba výchova sekundárneho personálu, ako sú podkováči, sedlári, kolári a ošetrovatelia koní, pričom ťažisko ich „remesla“ sa už dávno prenieslo do oblasti jazdeckého športu a práve zväzy by mali proti ich „vymieraniu“ niečo podniknúť. Aktívnejšiu úlohu by mohli zohrať aj v otázke prísunu kvalitných perspektívnych koní z chovných ústavov pre jazdecké oddiely. Vyhováranie sa na neústupnosť druhej strany nemožno akceptovať. Skúsil už niekto oboznámiť so situáciou stranické orgány príslušných stupňov? Požiadal ich niekto o pomoc?

Diskutabilná je aj správnosť taktiky „všetko na Pecháčka“, ktorá sa v poslednom čase proklamuje. V skokovom športe sa vytvorila úzka špička, ktorá má, priznajme si, vynikajúce, takmer profesionálne podmienky na prípravu a vďaka tomu nemá u nás už dlhší čas konkurenciu. V medzinárodnom meradle však jednota znamená sotva slabší priemer. Nestálo by za pokus poskytnúť podobné ideálne podmienky pre zmenu inej garnitúre jazdcov?

V tomto krátkom príspevku nemožno vyčerpáť, ba ani len načrtnúť celý komplex problémov, ktoré náš šport ťažia. Je načase, aby sa po vecnej analýze a stanovení reálnych perspektív pristúpilo k ich riešeniu.

Slavomír Magál

Vzpomínka na Václava Čechuru



Bylo to na začátku léta roku 1947. Naše reprezentační družstvo ve složení H. Býček, J. Dobeš, J. Klement a V. Čechura mělo již za sebou prvý zahraniční poválečný start v Nice a nyní se chystalo ještě s družstvy militaristů a drezuristů do Baden-Badenu. Jel jsem za reportáží do St. Boleslavi, kde byli jezdcí soustředěni. Měl jsem štěstí, na rozlehlém staroboleslav-

ském cvičišti pracovali všichni nominovaní jezdcí, dokonce i vedoucí družstva J. Kadavka jezdil. Sehnal jsem všechny informace a potřeboval se rychle dostat do redakce v Praze. Nevím již, jak se to stalo, ale Václav Čechura mně nabídl, že mne do Prahy svezde. Čekal jsem před kasárnami a Václav vyjel na těžkém armádním trofejním motocyklu. Rychle jsem nasedl na tandém, Václav sám mne pobízel, prý za námi za chvíli vyjede generál v „osmičce“ Tatře a nemusí vidět, že se veze civilista. Vyřítili jsme se rychlostí blesku a Václav se mne s obavou ptal, zda za námi jede „osmička“. Neodvážil jsem se v té rychlosti ani mrknout, natož se ohlédnout, ale slyšel jsem za námi klakson a tak jsem stereotypně odpovídal: „Jedel!“ Působilo to vždy jako oštruha. Proletli jsme Brandýsem, Dřevčicemi, Podolankou, já se křečovitě

držel Václava jako klíště a v duchu jsem se loučil se životem. A troubení za námi nepřestávalo. Stará serpentina z Kbel do Vysočan mě straší dodnes. Ztuhlý strachem z jízdy i generála poprosil jsem Václava, aby už zastavil, že dál pojedu tramvají. Ten přibrzdil, přirazil k chodníku a v tom jsem opět zaslechl generálovu houkačku. Tak jsme mu neujeli. Rozhlédl jsem se a nikdo nikde. Najednou zazněl klakson přímo podemnou. Vysvětlení bylo prosté. Seděl jsem přímo na klaksonu a v té závratné rychlosti se mně zdálo, že slyším troubení někde za námi. Tak jsem Václava zbytečně hnál.

Jsou ještě pamětníci výkonů Václava Čechury na dostihové dráze i na kolbištích. Dokázal vyhrát v sobotu dvě skokové soutěže v Brně, v neděli pak jednu na Trojském ostrově v Praze a ještě týž den steeplechase v Chuchli. V roce 1948 byl v Pardubicích v Armádní steeplechase s Doncou druhý, ve Velké pardubické s Baccaratem také druhý a pak s Lenkou ještě vyhrál Poplerův (tehdy ještě Kinského) memoriál.

Měl jsem to štěstí, že mimo běžných závodů, na kterých jsem vždy Václava obdivoval, jsem párkrát seděl jako voják v Pardubicích na Větroňovi, Žlábkovi, Midasovi a jiných jeho koních. Později u pana mistra Houry jsem s ním pracoval výborné steeplery Liptova, Ladíka, Napolu, Paroboka, Máje a jiné a tak jsem se s Václavem Čechurou vídával celá léta zcela pravidelně. Prošel na závodisti všemi funkcemi, byl startérem, podílel se na tréninku steeplerů, později byl trenérem a nyní v posledku managerem stáje Šamorin.

Václav Čechura, příslušník úspěšně poválečné generace armádních jezdců, zemřel 3. prosince ve věku 67 let. Velký zástup přátel se s ním 8. prosince naposledy rozloučil v pražském krematoriu. Odešel člověk – příslušník partyzánské skupiny KAR, nadšený a cílevědomý jezdec, milovník koní, kamarád. Jeho místo v padoku osíří, přátelé však nezapomenou!

PREMYSL NEUMANN