

Richard Karnok

PAVOL DEKÁNEK

Život motocyklového pretekára



Richard Karnok

PAVOL DEKÁNEK

Život motocyklového pretekára



Pavol Dekánek

Narodil sa 26. 6. 1952. Absolvoval stredné odborné učilište v Slovenskej armatúrke Myjava ako nástrojár. V rokoch 1960-68 sa úspešne venoval cyklistike v oddiele Spartak Myjava a Lokomotíva Bratislava a už v tejto športovej disciplíne dosiahol pozoruhodné výsledky korunované titulmi majstra Slovenska. V rokoch 1968-75 pôsobil v motokrose, výrazné úspechy však nedosiahol. Ako motokrosový pretekár absolvoval aj prvý rok základnej vojenskej služby v Dukle Liptovský Mikuláš. V druhom roku vojny sa stal vodičom autobusu, čomu sa ako profesionál venuje doteraz. Po ukončení motokrosovej časti svojej športovej kariéry začal jazdiť cestné motocyklové preteky. V rokoch 1976-92 sa za riadidlami motocyklov zúčastňoval podujatí majstrovstiev Slovenska, Československa, medzinárodných pretekov doma aj v zahraničí, šampionátu Nemeckej spolkovéj republiky, majstrovstiev Európy a majstrovstiev sveta. Na svojom konte má osem titulov majstra Československa, ktoré vybojoval v triedach 250, 350 a 500 cm³. Je ženatý, s manželkou Janou majú dve deti, dcéru Janku a syna Daniela.

Richard Karnok (autor)

Narodil sa v roku 1974. Vyštudoval Konzervatórium v Bratislave, hru na fagote. Od roku 1993 je členom orchestra Slovenského národného divadla a ďalších hudobných zoskupení. Láska k motocyklovému športu sa v ňom prebudila v roku 1979, keď ako päťročný navštívil preteky cestných motocyklov v Novom Meste nad Váhom. Do roku 1994 sa pretekov zúčastňoval ako divák, neskôr sa vďaka nakrúcaniu pretekov na videokameru dostal priamo do prostredia pretekárov. V ďalších rokoch pôsobil aj v Športovej komisii cestných pretekov motocyklov Slovenskej motocyklovej federácie. Po celý čas je propagátorom predovšetkým slovenských cestných motocyklových pretekov na internete a v časopise Motomagazín, píše, fotí a komentuje preteky motocyklov v Brne, na Slovakia Ringu a na ďalších podujatiach na Slovensku. S manželkou Martinou, dcérami Táňou a Kamilou a synom Erikom žije v Bratislave.



Prvé osobné stretnutie Richarda Karnoka a Pavla Dekánka na pretekoch v Brne v roku 2006.

Predhovor

Pavlov životný príbeh je atypický hneď z niekoľkých dôvodov. Po úspešnej cyklistickej kariére sa v pomerne neskorom veku preorientoval na cestné motocyklové pretekánie. S plným vedomím rizika s tým spojeného. A v neposlednom rade s nekonečným množstvom obchodno-technických problémov. V tej divnej dobe to bol, bohužiaľ, obvyklý stav. Diely na motocykle západnej proveniencie sa dali zohnať len za ilegálne získané valuty a s veľkou mierou často existenčného rizika. Napriek tomu sa pretekom vo vtedajšom Československu obdivuhodne darilo.

Pavol nepochybne patrí do najužšej špičky československého cestného pretekárania, k menám, ako sú Šťastný, Havel, Srna, Parus, Staša, Baláž, Fendrich atď. Bol úspešný v triedach 250, 350 a hlavne 500 cm³. Keď už vlastné prostriedky nestačili, pomohol dobrý duch československých pretekov, pán Koch z Nemecka, v ktorého farbách Pavol taktiež oslávil nejednen úspech. Aj o tom je táto kniha.

Napriek fantastickému radu výhier a úspechov zostal Pavol tým skromným, slušným a normálnym chlapom, ktorého je vždy radosť stretnúť, čo nie je úplná samozrejmosť. Nielen u nás, ale aj vo svete.

To, že vychádza kniha o Pavlovi Dekánkovi, je veľmi dobré. Zaslúži si to. Jeho príbeh môže byť predovšetkým pre mladšiu generáciu inšpiráciou a motiváciou. Ukážkou toho, že keď niečo skutočne chcete a nebojíte sa ísť do rizika, dokážete to. Rovnako ako on.

Pekné čítanie, priatelia!

Jaroslav Brzobohatý



Pavol Dekánek (vpravo) a Jaroslav Brzobohatý pri stretnutí v Brne.

Pavol Dekánek?

Jednou vetou - slušný človek a príkladný športovec. To je, myslím, videné mojimi očami úplne výstižná, ale pravdepodobne aj vzhľadom na to, o koho ide, až nemiestne stručná odpoveď. Ako školák a rodený Ostravák som patrioticky, až zarputilo držal palce, bez toho, aby som sa s ním poznal, Františkovi Bartošovi. Bol to človek z môjho mesta, z prostredia pretekov, ktoré ma fascinovalo, z prostredia, do ktorého sa mi celkom logicky podarilo nahliadnúť až o poznanie neskôr.

V roku 1977, keď sa Pavol Dekánek vôbec prvýkrát objavil na cestnej motocyklovej scéne, som toto prostredie, už tak trochu aj zvnútra vrátane vtedajšej väčšiny protagonistov, poznal osobne. Sedemdesiate roky boli všeobecne obdobím, keď sa na samom športovom vrchole nachádzali pretekári mojej generácie, na čele s Bohumilom Stašom, Petrom Balážom, Zbyňkom Havrdom, Bedřichom Fendrichom, Jirkom Šafránkom a celým radom ďalších nezabudnuteľných priateľov a kamarátov. No a do tejto spoločnosti vstúpil vtedy dvadsaťpäťročný ambiciózný Pavol Dekánek, aby neskôr okrem ôsmich titulov majstra Československa vyhral aj rad prestížnych medzinárodných pretekov a štartmi na majstrovstvách sveta Grand Prix si siahol na samý vrchol v tej dobe u nás možného. O tom všetkom koniec koncov práve táto publikácia nepochybné je.

Začínať, obrazne povedané s iným športovým náboženstvom vo veku, keď iní už bežne zabudli, aké je to vyhrať titul majstra sveta, si isto vyžaduje nielen ctížiadosť, ale aj značnú dávku odvahy. Ako sa ale čoskoro ukázalo, ani tá Pavlovi nechýbala. Trebárs ako cyklista nemal vo svojej dobe až takú fazónu, ako má v súčasnosti Peter Sagan, ale za motocyklovými riadidlami sa čoskoro vypracoval na skutočného pána pretekára. Občas, z nadmiery snahy, viac než hlavou pretekal srdcom. Výsledkom toho boli jeho nezabudnuteľné karamboly v Novom Meste nad Váhom, na brnianskej Grand Prix 1984 alebo na chorvátskom Grobniku. Inak ale na okruhoch väčšinou rozdával radosť. Nielen ako športovec, ale aj ako človek. Jeho šťastím bolo, že pretekal v rokoch, keď vrcholný šampionát zeme ešte nebol účelovo vyumelkovanými medzinárodnými majstrovstvami Španielska, ale skutočnými majstrovstvami sveta. Čoskoro nato však v tomto ohľade súkromníkom odzvonilo. Tiež preto, že sa produkčné pretekárske motocykle všeobecne prestali vyrábať.

Ak ale mal Pavol niekedy skutočne šťastie ako kľuku od kolotoča, potom to bolo v podkrkonošských Hořiciach. Ten pohľad, ako ho s ďalším členom jeho tímu, oboch priotrávených počas chladnej noci v ich Avii propán-butánom, odváža ráno z parkoviska jazdcov sanitka, mám pred očami dodnes. Rovnako ako naopak dnes už úsmevnú scénu, ku ktorej došlo v roku 1990 po pretekoch päťstoviek na autodróme v Moste. Tam pre zmenu trochu ušli nervy Mariánovi Troligovi. Odniesol si to vtedy nielen Pavol, ale aj Holanďan Harry Heutmekers. Rozvášnený Marián oboch počastoval praktickými ukážkami z thajského boxu. Aby bola táto situácia ešte pikantnejšia, všetko sa odohralo na parkovisku jazdcov plnom nielen účastníkov majstrovstiev Európy, ale doslova aj pred očami Mariánovho a Pavlovho sponzora pána Güntera Kocha, nemeckého majiteľa továrničky na hríbové konzervy. Okrem iného, bol to práve pán Koch, kto so svojím podnikaním takmer prišiel na bubon zrejme nielen preto, že vo všeobecnosti nerástlo dost

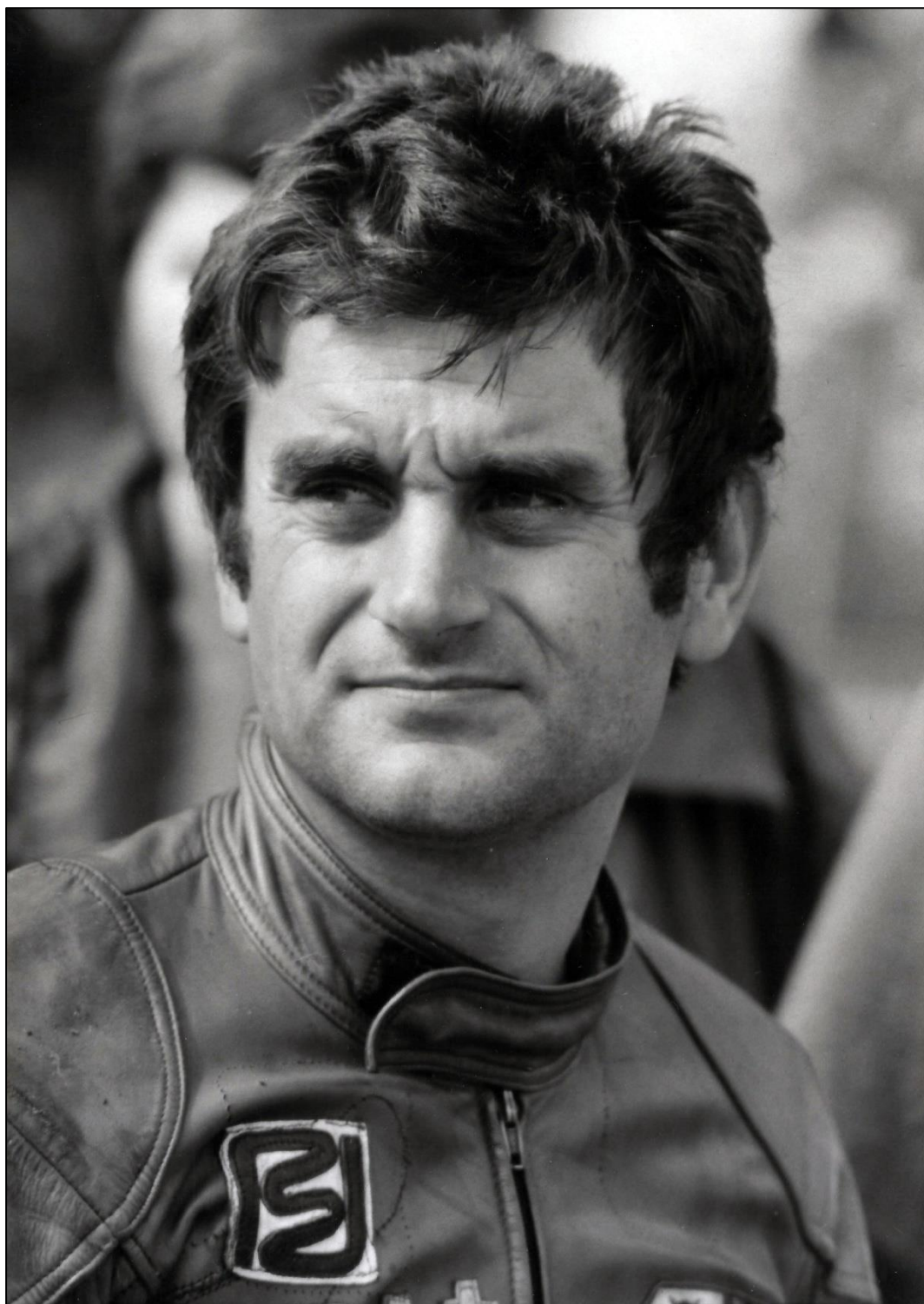
húb, ale pravdepodobne doplatil aj na svoju nehnýcu lásku k pretekárskym motocyklom. Tie, ako je známe, neboli nikdy za babku. Priznám sa, že som dodnes nepochopil, prečo boli práve Čechoslováci, konkrétne obaja Stašovia, Troliga, Imrich Majoroš aj Pavol Dekánek tými, pre ktorých mal pán Koch svoju ľudskú slabosť a sponzorské pochopenie. Všetci na neho určite s vďačnosťou spomínajú dodnes, hoci už, bohužiaľ, nie je medzi nami. Ak by však chcel niekto pána Güntera podozrievať z naivity, hrubo by sa zmýlil. Tak sa tiež raz stalo, že milý onkel Koch pri návšteve Avie Pavla Dekánka "vytratil" markami slušne naplnenú peňaženku a nesklamal sa. Pavol mu ju vrátil v pôvodnom stave vrátane jej obsahu. Čo iné by ste ale od slušného človeka čakali...

Pavlovi Dekánkovi aj autorovi tejto knihy, Rišovi Karnokovi, týmto ďakujem za dlhoročné priateľstvo aj možnosť prežiť spolu s vami nezabudnuteľný kus života. Vďaka vám, chlapi, za to a dovidenia v lepších časoch!

Váš Jiří Franek



Pri rozlúčke s kariérou v Brne v roku 1992 sú s Pavlom žurnalisti Jiří Franek a Rudolf Mladý.



„Skromnosť, poctivosť a slušnosť sú prostriedkom k môjmu šťastiu i k šťastiu mojej rodiny.“
Pavol Dekánek

Slovo autora

Na prvé preteky cestných motocyklov ma vzal otec na konci sedemdesiatych rokov do Nového Mesta nad Váhom. Ten deň, keď sme sedeli v mnešickej zákrute, do ktorej jazdci prichádzali z nekonečnej rovinky od Bziniec pod Javorinou, doslova zmenil môj život. Vtedy som sa prvý raz zamiloval. Opojná vôňa spáleného ricínu, fantastický zvuk motorov a rýchlosť pretekárskych motocyklov, to všetko ma doslova pohltilo a ja som sa na každom možnom kameni či hokerlíku hrával na Petra Baláža, Jánoša Drapála... Stihli sme ešte posledné ročníky starého Podjavorinského okruhu, navštevovali sme Cenu Slovenska v Piešťanoch a ja som začal vnímať aj mená ďalších pretekárov, rôzne kubatúry a ako tomu býva, najviac ma oslovili pollitre, teda trieda do 500 cm³ často nazývaná kráľovskou.

V roku 1983 som vďaka televíznym prenosom z majstrovstiev sveta v rakúskej televízii začal sledovať svetový šampionát. O titul v ňom bojovali mladý Freddie Spencer jazdci na trojvalcovej Honde a skúsený Kenny Roberts štartujúci na štvorvalcovej Yamahe. Mal som vtedy deväť rokov a obdivoval som mladšieho Spencera, ktorý sa nakoniec aj stal majstrom sveta. Päťstovky boli v tom čase nielen pre mňa niečím fantastickým (a dodnes zostali), preto ma potešilo, keď bola táto trieda vypísaná aj na majstrovstvách Československa.

Práve v rámci domácich majstrovstiev boli pre mňa najväčšími hviezdami jazdci ako Bohumil Staša a Peter Baláž. S príchodom pollitrov som však začal vnímať ďalšieho pretekára, Pavla Dekánka, ktorého som si mimoriadne obľúbil a som rád, že je v súčasnosti mojím priateľom. Viem, že Pavol dosiahol skvelé výsledky už predtým, v iných triedach, ale v siedmich či ôsmich rokoch som to až tak vnímať nedokázal. O to zvedavejší som však bol práve na toto jeho obdobie pretekania a počas našich rozhovorov mi napadla myšlienka, že možno nie som jediný, kto by sa rád s Pavlovou kariérou oboznámil dopodrobna. A tak vznikol nápad, napísať túto knihu. Knihu o pretekárovi, ktorého si vážim nielen za jeho športové úspechy, a ktorému som tak veľmi držal palce počas jeho aktívnej kariéry, ale aj o skvelom človeku, ktorý vždy miloval nielen tento šport, ale aj svoju rodinu a taktiež prácu, v ktorej je dodnes aktívny.

Spomínam si, ako som kedysi na cestách zazrel autobus Karosa s nezameniteľným nápisom Wernberger na čelnom skle, čo znamenalo, že za volantom sedí osemnásobný majster Československa Pavol Dekánek. Vždy sa ma zmocnilo zvláštne vzrušenie pri pomyslení, že autobus vedie človek, ktorému som roky fandil na tribúnach, vôkol pretekárskych okruhov a pred televíznou obrazovkou. Ten, ktorého som predtým na vlastné oči videl v Piešťanoch na konci rovinky smerom na Hornú Stredú po prednom kolese predbiehať Rakúšana Dopplera... Tieto krásne spomienky a emócie vo mne ožívajú dodnes.

O tom, že autobus má v Pavlovom živote jedinečné miesto, svedčí aj skutočnosť, že rozprávanie, ktoré bolo základom pre vznik tejto knihy, sme viedli práve v jeho autobuse, keď niekde na parkovisku čakal svojich klientov.

Verím, že pre vás budú nasledujúce strany rovnako zaujímavé, ako boli naše mnohohodinové spoločné rozhovory. Nech táto kniha navždy pripomína jedinečné zážitky jedinečného muža a jeho kariéru, ktorá si zaslúžila byť zdokumentovaná.

Richard Karnok



Detstvo strávené na bicykli

Detstvo Pavla Dekánka bolo šťastné, a tak má na čo v dobrom spomínať. Mal mnoho kamarátov a rád si pripomenie aj dobré učiteľky. Takisto tomu bolo aj na učilišti, kde sa vyučil za nástrojára a kde ho raz dal riaditeľ dokonca za vzor jeho rovesníkom. To bolo v čase, keď získal titul majstra Slovenska v cyklokrose. Keďže futbal mu veľmi nešiel, bol to práve bicykel, ktorý hral a dodnes hrá v jeho živote mimoriadne dôležitú úlohu. Na bicykli začal športovať, dosahoval na ňom prvé úspechy, počas motocyklovej kariéry bol jeho najlepšou fyzickou prípravou a používa ho dodnes. Udržiava si na ňom výbornú fyzickú kondíciu a v súčasnosti okrem pretekov motocyklov poctivo sleduje aj dianie v cyklistickom športe a teší sa z úspechov Petra Sagana.



Majstrovstvá Slovenska v časovke do vrchu na Čertovici, kde Pavol obsadil 3. miesto.

Odmalička som sa rád vozil na bicykli. Hrával som aj futbal, ale veľa času som tiež trávil pomocou rodičom. Nezostávalo ani veľa času na školu, a tak na vysvedčení bývali i dvojky či trojky. Rodičia nemali na to, aby mi kúpili nejaký malý detský bicykel, preto som vždy vzal otcov veľký, ktorý mal samozrejme aj rúru. Práve popod rúru som zvykol prestrčiť nohu, ako to robili aj mnohí ďalší moji rovesníci a takto som lietal po okolí. Potom mama kúpila dámsky bicykel, ten bez rúry, a na ňom sa mi už jazdilo parádne. S kamarátmi sme si vytvárali všelijaké terénne jazdy so skokmi a z maminho bicykla tak čoskoro opadlo všetko, čo len mohlo.

Keď som bol ôsmak na základnej škole, podarilo sa mi otca prehovoriť, aby mi kúpil favorit. Nebol na galuskách, ale na normálnych pláštach a dodnes si presne pamätám, že stál vtedy 960 korún. Neskôr sme osadili aj galusky a ja som v 14 rokoch začal súťažne jazdiť za Spartak Myjava. Určite si mnohí spomenú na meno Pavol Gálik, ktorý neskôr išiel aj Preteky mieru. Práve s ním som na Myjave začínal. Samozrejme, nielen s ním, bol to vtedy dosť veľký cyklistický klub. Paľov otec bol riaditeľom Kodrety a cyklistiku veľmi podporoval, napríklad nám na preteky poskytol auto, Škodu 1203.

V tom čase sme na súťaže vzdialené do 50 kilometrov, teda Trenčín, Trnava, Uherské Hradištie, jazdili na bicykli. Tam sme odjzdili preteky a na bicykli sa zase vrátili domov. Takže sme už ako žiaci robili 120 kilometrov, a to bola riadna dávka. Keď nám Paľov otec poskytol 1203-ku, mohli sme sa vybrať aj ďalej. Napríklad do Žiliny, Liptovského Mikuláša, vtedajšieho Gottwaldova, Břeclavi, Brna a samozrejme do Bratislavy.



Víťazný tím majstrovstiev Slovenska v časovke družstiev na ceste.

V tom čase som ako dorastenec získal tri tituly majstra Slovenska v cyklokrose. A to vďaka tomu, že si komunistickí páni v cyklistickom zväze vymysleli zvláštne delenie. Jazdcov do kategórií podľa veku nezaraďovali s ohľadom na kalendárny rok, ale prelomovým dátumom bol 1. september. A keďže ja som narodený v júni, dali ma vlastne o kategóriu späť. Vyhral som prvý ročník majstrovstiev Slovenska v cyklokrose v bratislavskej Rači a vyhral som aj ďalšie dva. Potom prišli na to, že takéto zaraďovanie je hlúposť a nezmyselné delenie do kategórií zrušili.

Darilo sa mi ale aj na ceste. S Paľom Gálikom sme sa stali majstrami Slovenska v časovke družstiev a na majstrovstvách Slovenska do kopca na Čertovici som skončil tretí. To som bol v kategórii najmladší, všetci ostatní boli odo mňa o jeden až tri roky starší. Darilo sa mi aj v nasledujúcom období, ale v osemnástich som začal mať problémy s kĺčovými žilami v ľavom lýtku a trápili ma aj bolesti. To už som prechádzal do kategórie juniorov. Tú vytvorili, aby medzi dorastencami a mužmi nebol taký veľký prechod a aby bola zmena plynulejšia, nakoľko dorastenci jazdili 60 - 80 kilometrov, ale muži už 180 kilometrov. No a pre juniorov merali trate okolo 120 kilometrov.



Bicykel je stále súčasťou Pavlovho života, dodnes využije každú možnosť šliapnuť do pedálov.



Roky v motokrose

Práve problémy s nohou priviedli Pavla k motokrosu. Dve kolesá zostali, ale prácu, ktorú predtým musela odvádzať noha, mal už teraz na starosti motor. Pavol sa tak mohol naplno venovať novému športu, ktorý ho priviedol aj na základnú vojenskú službu.

S tou mojou nohou som prestával stačiť súperom a keďže dve kolesá patrili k môjmu životu, zavoňal mi motokros. Na Myjave v Zväzarme mali odstavenú päťstovku ESO a ja som sa ich spýtal, či by mi ju požičali, že by som si ju pripravil. A tak som 1. mája asi v roku 1968 alebo 69 išiel svoje prvé motokrosové preteky. V tom čase už ale jazdili zetky dvojtakty, ľahké motorky, takže som so starým ESOm nemal šancu. Čo som ale začal, to som aj dokončil. Keďže tento motocykel naozaj nebol konkurencieschopný a na vojne v Dukle Nitra som mal kamaráta Štefana Bučenca, s náčelníkom Dukly sme vybavili, že mi do konca sezóny na každé preteky požičajú ich motorku, aby som sa mohol zúčastňovať majstrovstiev Slovenska v motokrose. Samozrejme, nedali mi tú najlepšiu, ale aspoň som mohol jazdiť.



Základná vojenská služba



Pavol v hornom rade druhý zľava.

Keďže som bol dobrým cyklistom, mala o mňa záujem práve cyklistická Dukla Trenčín a tam som aj dostal zaradenie pre základnú vojenskú službu, na ktorej som bol v rokoch 1971-73. Ale keďže som sa v máji rozhodol skončiť s bicyklom a začal jazdiť motokros, všimol si ma náčelník Dukly Liptovský Mikuláš plukovník Štecher. V Mikuláši bola Dukla motokrosová. Môj otec mal známosť na trenčianskom vojenskom okruhu, a tak som síce narukoval do cyklistickej Dukly v Trenčíne, ale už bolo vybavené, že hneď po skončení prijímača ma prevelia do Dukly v Liptovskom Mikuláši. Tak sa aj stalo. Začal som jazdiť a aj sa mi darilo. Na vojne som bol inak zaradený ako šofér a v druhom roku služby, teda už keď sme boli mazáci, nám dali robiť psychotesty. Štecher raz prišiel na tréning akýsi nemastný-neslaný a vraví mi:

„Pavol, príď za mnou.“

Tak som za ním išiel a on pokračoval:

„Si vybraný na autobus, mal si najlepšie urobené psychotesty. Musíš sa rozhodnúť. Buď autobus alebo motorka. Oboje sa nedá.“

V tom momente som mu povedal:

„Súdruh podplukovník, je to autobus!“

Autobus - životná láska

Od čias, keď som bol maličký chlapec, bol autobus môj život. Môj otec bol šofér autobusu a ja som s ním bol celé dni v RTO-čku. Sedel som vpredu v strede na motore, držal šaltpáku, hlavu som mal vytrčenu dopredu... Takto som trávil tisíce kilometrov. No a keď som sa po mojom rozhodnutí na vojne vybral na ďalšie preteky, Štecher prišiel za mojím otcom so slovami:

„S Pavlom ste hovorili?“

„Nie, čo sa stalo?“ spýtal sa otec.

„Pavol končí s pretekmi a ide na autobus,“ odpovedal Štecher.

Ale otec to akceptoval, bral to ako moje rozhodnutie. Mňa potom čakali ešte ďalšie psychotesty, testovali nás každý mesiac a takto som teda začal jazdiť s autobusom. Každý deň som jazdil linku. Boli sme narukovaní v Liptovskom Petri na Mokradi na bývalom vojenskom letisku. Jazdili sme tri autobusy RTO-čka s vlekom. Každé ráno do Mikuláša po lampasákov, ktorých sme viezli do kasární a o tretej poobede zase domov. Ale medzitým bola aj iná práca, napríklad do Zvolena na letisko prileteli Rusi a bolo ich treba previezť do Ružomberka. Ráno som teda odviezol plný autobus aj prives lampasákov, odopol vlek a išiel po Rusov do Zvolena, odviezol ich do Ružomberka a odtiaľ rýchlo do Mikuláša vziať lampasákov domov. Bolo to perné obdobie. Začal som takto s autobusom jazdiť niekedy na jeseň, všetko prebiehalo v poriadku, ale prišla jar, pretekári zase začali trénovať a chystať sa na súťaže. Ja som tam za kamarátmi chodil a nebolo mi všetko jedno. Keď ma zbadal Štecher, vraví mi:

„Srbia ťa ruky, Pavol? No vieš čo, ja to risknem a na tie soboty a nedele ti tú motorku požičiam a budeš jazdiť na preteky!“

A tak som stále jazdil autobusom a cez víkendy už aj na preteky.



*Pavol Dekánek
pri svojom autobuse
s vedúcim zájazdu
Spoločnosti Milana
Rastislava Štefánika
Petrom Uhlíkom po-
čas oddychu
na ceste
do Bruselu.*

Pokračovanie v motokrose

Keď sa mi skončila základná vojenská služba, vrátil som sa do civilu a zadovážil si motorku, s ktorou som jazdil motokrosovú pretekárku ďalej, teraz už za Červenú hviezdu Bratislava.

Na jedných pretekoch som spadol a zlomil si navikulárku. To je veľmi nepríjemné zranenie, kosť sa zvyčajne hojí osem až dvanásť mesiacov v sadre a bez pohybu. Moja babka však bola zelinkárka a povedala:

„Paľko, ak si dokážeš dať dole tú sadru, ja ti pomôžem a neboj sa. Budeš za dva-tri mesiace fit.“

Takto mi fandila. A tak som sadru rozstrihol, nasilu otvoril a ruku sme odtiaľ povytiahli von. Babka zmiešala kosti so starou, dvadsaťročnou bravčovou masťou, capla na zranené miesto a sadru sme vrátili späť. Povedala, že to tak mám robiť každé dva-tri dni. No a o tri mesiace som už jazdil pretekárku... Keď som išiel na kontrolu, primár na röntgene mi hovorí:

„Ale ja chcem snímku tej zlomenej ruky a nie tej zdravej!“

Vôbec to nechápal. O pol roka neskôr ale prišiel ďalší pád, tentoraz na to doplatila druhá ruka a opäť navikulárka...



Pavol (vľavo) sa na motokrosový stroj posadil aj neskôr, v tomto prípade pri posezónnom motokrosovom stretnutí cestných pretekárov.

Prechod na cestu

Následky týchto zranení som v motokrose cítil, ruky ma v zápästí boleli, a to bol koniec. Motoriky som vrátil do Červenej hviezdy a zohnal odtiaľ nový motor, dvestopäťdesiatku. Popritom som si na preteky urobil päťdesiatku Mustanga a niekedy v roku 1976 sa s ním vybral do Malaciek. Bohvieako som tam neuspel, ale už mi to začalo voňať, mal som kombinézu a na cestu som bol navnadený. V Červenej hviezde boli aj rýchlostní pretekári a medzi nimi jeden policajt, Dano Ružička. Pamätal si ma z motokrosu a videl ma aj v Malackách. Vraví mi:

„Paľo, to s takouto motorkou nemá význam, ja by som ti vedel niečo poradiť. Mám doma kompletný stroj, rám, kapoty, brzdy, všetko, ale nie je tam motor.“

V tom momente som si uvedomil, že ja mám jeden predsa doma... Spýtal som sa ho, aký motor bol v jeho motorke predtým a on odvetil Jawa. Napadlo mi, že by to mohlo fungovať. Cez zimu som doviezol rám, pochádzal z Jawy trisťopäťdesiatky štvortaktu (vydávala parádny zvuk, bol to dvojjalec, ale jednohub), predný brzdový bubon, dvojkľúč. To mi stačilo. Dal som to dokopy, urobil výfuk, všetko tak nejako od brucha, s niečím mi pomohol Ferko Kročka.

Motorka bola pripravená a hurá s ňou do Malaciek. To bolo v roku 1977. Jablonický, Majorošovci, tí všetci ostali za mnou. Vyhral Kurtha, druhý bol Mitošinka a ja tretí, a to i s takým bucharom. To už som mal v sebe tú správnu iskrú. Darilo sa mi aj v Bystrici. Úspech spočíval v tom, že som tam trochu upravil časovanie výfuku a sania, aby to malo otáčky. Zospodu to veľmi nešlo, ale po rovine, kde bolo treba podržať, už áno a mal som tiež dobré brzdy. Úspechy síce prišli, ale bolo jasné, že s touto motorkou sa pretekať veľmi nedá.



So svojou prvou Yamahou 250 v Českej Třebovej v roku 1978.



Vo Velkom Meziříčí v roku 1978.

Na rok 1978 som si vyhládol Yamahu 250 Emanu Quirentza z Brna. Tak sa mi zdalo, že by to mohla byť motorka pre mňa a že by som si ju mohol aj dovoliť. Bola to klasika, nie Cantilever, mala klasickú kyvnú vidlicu. Išlo vlastne o Yamahu, ktorú ako prvú dodal do republiky Bohumil Staša, no chladenú vzduchom. Quirenz dal na ňu chladič, valce, ale spodok, vzduch-voda, bol úplne rovnaký. Vtedy som prišiel za mamou a povedal jej, že peniaze, ktoré som si zarobil ako učeň a ona ich všetky odkladala, a občas k nim aj prikladala, chcem investovať do spomínanej motorky. Na to mi odvetila:

„Paľo, však sa mi niekde zabiješ. Mne o tie peniaze nejde, sú tvoje, ale veď vieš, je to motorka.“

Ja som ale trval na svojom. S ťažkým srdcom nakoniec súhlasila. Viem, že pre moje pretekanie trpela tak ako každá mama.

Motorku som sa teda rozhodol kúpiť a po pretekoch som si po ňu prišiel do Hradca Králové. Quirenz mi však tvrdil, že tam mi ju dať nemôže a mám si ju vyzdvihnúť u neho. Moje obavy sa naplnili, zatiaľ čo po naštartovaní na Quirenzovom dvore všetko fungovalo, na prvých pretekoch v Městci Králové motocykel prskal, strieľal, mal zlé zapalovanie... Hneď som tam dával zapalko, valce a myslím, že aj výfuky, ktoré mi predal Peter Baláž. No a nakoniec som s Yamahou skončil tretí na majstrovstvách Československa a prvý na Slovensku. Aj tam ale bolo zrejmé, že mi to nestačí. Podarilo sa mi zadovážiť si Yamahu, už Cantilever, novší model, no a potom to už išlo.



V Žďáři nad Sázavou v roku 1978 pred Vladimírom Jarolímom a Stanislavom Klátíľom.



Po víťazstve v Kopčanoch v roku 1980.

Šesť federálnych titulov za štyri roky

História majstrovstiev Československa siaha do roku 1954. V prvých desaťročiach boli domáce majstrovstvá o to zaujímavejšie, že špičkoví pretekári sa vďaka konkurencieschopnosti motocyklov Jawa a ČZ umiestňovali aj na popredných priečkach majstrovstiev sveta. S ústupom slávy oboch značiek sa vo svete čoraz menej presadzovali aj naši pretekári, čo však nebolo dané ich slabou výkonnosťou, ale skutočnosťou, že sa nemohli dostať ku kvalitnejším motocyklom. Komunistický režim bol neúprosný v každej oblasti života a nebolo tomu inak ani v rámci pretekov cestných motocyklov. Postupne sa tu začali objavovať aj motocykle značky Yamaha, no ťažko dostupné náhradné diely a nemožnosť vycestovať na preteky do západnej Európy poznačili kariéru nejedného pretekára, ktorý by inak mohol pravidelne bodovať na majstrovstvách sveta.

O tom všetkom sme vedeli aj fanúšikovia a práve o to viac obdivovali tých „bláznov“, ktorí týždeň čo týždeň dávali do svojej lásky, pretekov cestných motocyklov, doslova všetko a do hry vkladali aj svoj život. Nie je možné v tejto knihe spomenúť všetkých, ktorí by si zaslúžili byť menovaní, nakoniec vďaka žurnalistom Jiřímu Franekovi a Rudolfovi Mladému máme históriu tohto športu knižne zdokumentovanú, ako je málokterá športová disciplína v našich krajinách, ale spomeňme aspoň tých najúspešnejších. Dvadsaťnásobného majstra Československa Bohumila Stašu, desaťnásobného šampióna Petra Baláža, Františka Šťastného, Gustava Havla, Stanislava Malinu, Františkov Srnu a Kročku, Zbyňka Havrdu... A práve medzi nich patrí so svojimi ôsmimi titulmi šampióna aj Pavol Dekánek.



*Pred Janom
Bartůňkom
v Českej
Třebovej
(1978).*

MOTORISTŮM



Když už máte za sebou nějaké to kolečko kolem parkoviště Velké ceny Československa v mnohojazyčném mumraji, dostanete najednou chuť na čas vysadit, posadit se a s někým popovídat tak, jak vám zobák narostl. Když na mě zamává Pavol Dekánek, šestadvacetiletý kluk z kraje televizního hrdiny Sváko Ragana, rád jsem přijal jeho pohostinství. Taková návštěva zpravidla sestává z toho, že se uvelebité na skládce židličky, sáhnete po nabízené láhvi a jak jinak, přijdou na řadu poslední nejzdravější postelky z právě ukončeného tréninku.

Jenže takto jsme nějak vpadli rovnými nohama přímo do obrazu. Odkud se však tenhle Pavol Dekánek vzal? Nadsazeně řečeno, vyskočil z anonymity jako čert ze škatulky. Když se v roce 1977 objevil prvně na silničním okruhu v Banské Bystrici, nikdo jej nebral vážně. Protože však hned při svém prvním startu prokázal mimořádný talent a později také značnou dávku seriózního přístupu, byl slovenskou podnikou pro silniční závody nominován hned rovnou do mistrovství ČSSR. Když pak v dubnu následujícího roku a přehledem starého rutiněra vyhrál závody slovenského mistrovství v Malackách, nastal čas rychle se pohlednout po všech dosažitelných informacích o jeho osobě.

Jako čtrnáctiletý chlapec propadl cyklistice, coby mladší dorostenec vyhrál titul mistra Slovenska a o rok později svůj úspěch zopakoval. V následujícím roce je Pavol členem družstva, které získalo stejný titul v časovce na silnici. Když se pak připravovalo v Praze mistrovství světa v cyklokrosu, je tento Myjavčan zařazen do širší reprezentace. Ozvaly se však křehové žily a bylo po sarvě. Pavol Dekánek přechází do světa motorů, mezi bahňáky, nebo chcete-li

motokrosaře. Pět sezón závodí s velkým zápalem, ale bez zádoucího úspěchu a tak se vlastně dostává na start svého prvního silničního závodu. Po Malackách 1978 přijíždí do Kopčan a znovu

vě Hradci. Ve zmoklém Novém Městě n. V. přišel o zelený vavřík jen proto, že si myslel, že do konce závodu zbývá ještě jedno kolo. To má už ale za sebou celonoční práci na uzdravení

Kdo je číslo 28?

exceluje. Ve Zďaru nad Sázavou při své premiéře v mistrovství ČSSR šokuje. Několik kol se nechává vodit „profesorem silnice“ Staudou Klátilem. V závěru jde přes něj a je v cíli pátý. Stejně umístění vybojuje i v jiných

motocyklu po divoké havárii v tréninku. Oba jeho mechanici mají od nevyspání naběhlé oči jako žabáci.

V České Třebové jede Pavol obrovskou bitvu s Bartáňkem a je v cíli druhý za Balázem. Týden na to se jede Velké Meziříčí a zde je třetí. Mistrovství ČSSR řady prakticky končí a při sečtení všech výsledků vychází Dekánkovi třetí místo, tedy skvělý úspěch hned při prvním nasazení mezi československou špičkou. Toto umístění nemá v historii našeho silničního sportu s ohledem na okolnosti obdobu. Na trati Velké ceny ČSSR, kde jsem vás v úvodu článku uvedl, končí v národním závodě třídy do 250 ccm opět třetí. S neprostou samozřejmostí vyhrává závody slovenského mistrovství v Malackách a Banské Bystrici a stává se při neúčasti Baláže slovenskou jedničkou. Nominace do reprezentativního týpístku v Hradci Králové při závodě Poháru míru a přátelství je logickým vrcholem dosavadního závatného vzestupu tohoto fidiče z po-



▲ PRO SVŮJ první vavřík z mistrovství ČSSR si Dekánek v České Třebové přiljel, ke stupňům vítězů na kole a skládli potlesk diváků.

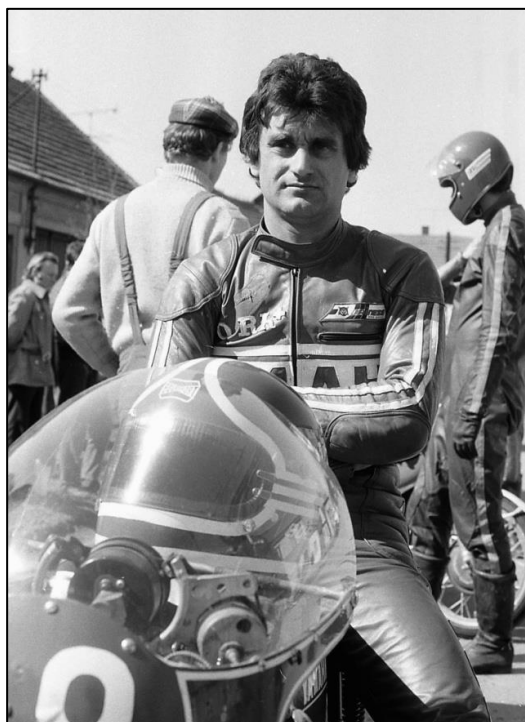
Text a foto: JIŘÍ FRANEK



▲ PAVOL DEKÁNEK na starém modelu Yamahy 250, vjimečně s číslem 38.

volání. Na sklónku loňského roku přechází v zaměstnání do podniku Kovové tkaniny Brezová pod Bradlom. Život jde dál a nám nezbyvá než Pavolovi popřát ať mu to jezadí nejen tam, ale také na závodních okruzích, kde loni zazářil jako meteor.

Ostravský večerník 30. 1. 1979



Městec Králové 1978.



Kopčany 1979.



Pred Henrichom Kurthom v Kopčanoch v roku 1979.

Sezóna 1978 bola pre Pavla v dvestopäťdesiatkach naozaj úspešná, na Slovensku nenašiel súpera a zvíťazil na všetkých pretekoch, ktoré sa konali v Kopčanoch, Banskej Bystrici a dvakrát v Malackách.

Podobne sa mu darilo na federálnom šampionáte, keď po piatych miestach v Žďari nad Sázavou a Jindřichovom Hradci vybojoval dve pódia, druhé miesto v Českej Třebovej a tretie vo Velkom Meziříčí. V konečnom hodnotení obsadil tretie miesto za Petrom Balážom a Jiřím Mrkývkom.

O rok neskôr, v roku 1979, zažil s už novšou Yamahou podobnú sezónu. Obhájil prvenstvo na majstrovstvách Slovenska štvrtlitrův a rovnako tretie vo federálnom šampionáte, tentoraz za Janom Bartůňkom a Petrom Balážom. Na Slovensku skončil na prvých pretekoch síce tretí za Jablonickým a Kurthom, ale v Kopčanoch, Poltári a Malackách zvíťazil. Na majstrovstvách Československa začal bodovým výpadkom v Městci Králové, potom ale nasledovalo druhé miesto za Balážom v Novom Meste nad Váhom. Ďalšie pódium vyjzdil vo štvrtých pretekoch sezóny vo Velkom Meziříčí, kde skončil za Bartůňkom a Balážom a na poslednom podujatí sezóny v Žďari nad Sázavou vybojoval svoje prvé federálne víťazstvo, keď porazil v tom roku tabuľkovo úspešnejších Baláža s Bartůňkom.

Rok 1979 bol ale pre Pavla premiérovou sezónou aj v triede 350 cm³, kde jazdil s Yamahou po Františkovi Svatošovi z Prahy. Na majstrovstvách Slovenska štartoval na dvoch podujatiach, v Kopčanoch zvíťazil (rovnako ako aj na štvrtlitrův) a v Poltári havaroval, čo celkovo stačilo na 9. miesto. Na federálnych majstrovstvách sa mu darilo výborne, keď vybojoval titul vicemajstra za suverénnym Stašom, pričom trikrát vystúpil na druhé miesto pódia, a to v Českej Třebovej, Velkom Meziříčí a Žďari nad Sázavou.



V roku 1979 v Novom Meste nad Váhom (hore) a pred štartom v Žďári (dole).

Počas sezóny 1980 sa v slovenskom šampionáte predstavil len na tristo päťdesiatke v Malackách, kde aj zvíťazil. Okrem toho práve v Malackách výnimočne štartoval aj na Metalexe v triede 125 cm³, s ktorým skončil tretí za Kamilom Hrušeckým a Edom Klimkom. Vo federálnych majstrovstvách získal na dvesto päťdesiatke opäť titul vicemajstra. Zvíťazil v Kopčanoch, druhý bol vo Velkom Meziříčí a Znojme, v oboch prípadoch za Stašom, a tretie miesto získal v Novom Meste nad Váhom, kde skončil za Stašom a Bartůňkom. V záverečnej tabuľke síce získal viac bodov ako prvý Staša, ale po škrtnutí dvoch najhorších výsledkov prišiel o jedno tretie miesto a majstrom bol práve Staša. O triedu vyššie bodoval len druhým miestom v Novom Meste nad Váhom a celkovo skončil ôsmy.





V Novom Meste nad Váhom v roku 1980 sa Pavlovi fanúšikovia objavili s transparentom, ktorého obsah sa čoskoro naplnil.



Vľavo v Kopčanoch v roku 1980. Vedľa v tom istom roku na 125-ke Metalex (121) s Jánom Zorálkom (1) v Malackách.



S 250-kou v Hořiciach v roku 1981. Dole na 350-ke v Novom Meste nad Váhom.

O čo slabšie boli výsledky v triede 350 cm³ v predchádzajúcom roku, o to lepšie táto trieda vyšla Pavlovi v sezóne 1981. Na prvých pretekoch v Městci Králové zvíťazil, keď ho na pódium sprevádzali Jiří David a Karel Chaloupka. Šanca na prvý titul sa Pavlovi skomplikovala, keď nebodoval v Brne a ani v Znojme. Práve v Brne zvíťazil Peter Baláž, ktorý porazil Stašu, Staša sa však z prvenstva radoval v Znojme a tromfy v rukách tak mal aj pred poslednými pretekmi sezóny, ktoré sa konali v Prahe. Tam však zvíťazil Dekánek a keďže Staša nebodoval, s trojbodovým náskokom sa zo svojho prvého federálneho titulu šampióna tešil práve Pavol, ktorý mal v tom čase na podujatiach úžasnú podporu v podobe množstva fanúšikov. Tí ho na preteky chodili povzbudzovať autobusom z Brezovej pod Bradlom.

Vo federálnych štvrtlitroch bol v tomto roku celkovo šiesty, keď vybojoval dve piate miesta v Městci Králové a Znojme a v Prahe k víťazstvu v triapolkách





V Jindřichovom Hradci v roku 1981.



pridal druhé miesto práve na dvestopäťdesiatke. V týchto rokoch uprednostňoval federálny šampionát a bolo to vidieť aj vo výsledkových listinách majstrovstiev Slovenska.

Nasledovali dve mimoriadne úspešné sezóny, v ktorých Pavol vybojoval v majstrovstvách Československa tituly v oboch svojich triedach. V roku 1982 vyhral na dvestopäťdesiatke prvé preteky v Dolnom Hričove pred Vladimírom Jarolímom a Petrom Hlavatkom, v Městci Králové bol druhý za Stašom a v Znojme si štvrtým miestom potvrdil zisk titulu, keď ho v tabuľke nasledovali Jan Bartůněk a Vladimír Jarolím. Vo vyššej triede boli súčasťou federálneho šampionátu len preteky v Hričove a Městci Králové, ktoré Pavol vyhral a obhájil tak svoje prvenstvo z predchádzajúceho roka. Na začiatku sezóny sa objavil aj v Poltári v rámci majstrovstiev Slovenska, kde skončil druhý a v záverečnom hodnotení bol ôsmy.

Už ako obhajca federálneho titulu v triede 350 cm³ (1982).



V súboji s Petrom Balážom v roku 1982, na ceste za prvým titulom v triede 250 cm³. Dole o rok neskôr po víťazstve v Dymokuroch pred P. Majorošom a M. Janečkom.

Aj v roku 1983 sa Pavol v slovenskom šampionáte objavoval len sporadicky, presnejšie len na konci sezóny v Banskej Bystrici, kde aj zvíťazil a celkovo bol v M SSR šiesty. Navyše si po troch rokoch v Malackách opäť zajazdil aj na motorke triedy 125 cm³, tentoraz s Rotaxom.

Vo federálnych štvrtlitroch síce sezónu začal dvomi druhými miestami za Janom Bartůňkom v Městci Králové a Dolnom Hričove, no zostávajúce tri preteky v Banskej Bystrici, Moravskej Třebovej a Znojme vyhral a obhájil celkové prvenstvo. V tabuľke boli za ním na druhom mieste opäť Bartůňek s Jarolímom.

Sezónu lepšie začal na tristo päťdesiatke, keď v Městci Králové zvíťazil pred Petrom Majorošom a Milanom Janečkom, ale v Dolnom Hričove si situáciu skomplikoval bodovým výpadkom, keď spadol po šmyku na vlastnom oleji. V Banskej Bystrici vyhral Peter Baláž, Dekánek bol druhý.





V Znojme v roku 1984. Na snímke dole v Malackách v roku 1983 opäť v sedle 125-ky.



Nasledovali preteky v Těrlicku, kde Pavol zvíťazil, keď porazil Bartůňka a Petra Hlavatku a sezónu zakončil výhrou v Moravskej Třebovej, kde s ním na stupne víťazov vystúpili Imrich Majoroš a Karel Chaloupka. Pavol svojím titulom v tejto triede dosiahol hat-trick a stal sa tak posledným československým šampiónom v triede 350 cm³, keďže táto bola od roku 1984 nahradená populárnymi pollitrami.

V roku 1984 Pavol získal svoj šiesty federálny titul a v tomto prípade dosiahol hat-trick aj v triede 250 cm³. Okrem bodového výpadku v Hričove zvíťazil v Městci Králové (pred Srnom a Jarolímom), na autodróme v Moste (pred Srnom a Vladislavom Junkom) a v Těrlicku (pred Imrichom Majorošom a Hlavatkom). V konečnom hodnotení za Pavlom skončili Srna a Jarolím. Žiaľ, Vladimír Jarolím týždeň po podujatí v Těrlicku zahynul na medzinárodných pretekoch vo východonemeckom Frohburgu... V druhej polovici sezóny sa Pavol objavil už aj v novej triede 500 cm³, o tom však neskôr...



Po pretekoch v Letohrade v roku 1983.



Dymokury 1984.

Hořice. Úspěšné, ale aj takmer tragické



História motocyklových pretekov v českých Hořiciach siaha až do roku 1936. Pred Druhou svetovou vojnou sa tam uskutočnili tri ročníky, no preteky sa do tohto podkrkonošského mesta, ktoré je preslávené aj výrobou cukrovinky, hořických trubičiek, vrátili až v roku 1961 a konali sa nepretržite až do roku 1991. Od roku 1968 už pod názvom *300 zatáčiek Gustava Havla*, kedy podujatie dostalo názov práve po tomto jedinečnom pretekárovi, ktorý tragicky zahynul na motocykli cestou do práce. Pre finančné problémy sa v roku 1992 a 1993 preteky v Hořiciach neuskutočnili, ale od roku 1994 sú opäť pevnou súčasťou medzinárodných podujatí. Hoci sa jedná o prírodný okruh, či skôr práve preto, láka na štart množstvo pretekárov z celej Európy a počet fanúšikov môžu hořickým organizátorom závidieť aj na supermoderných motodródoch na republikových pretekoch v Brne, Moste či na Slovakia Ringu.

V čase aktívnej pretekárskej kariéry Pavla Dekánka boli Hořice jedinečné. Československých jazdcov nesmierne lákala najmä možnosť zmerať si sily s medzinárodnou konkurenciou. V Hořiciach bol Pavol mimoriadne populárnym pretekárom, a to nielen vďaka svojim štyrom víťazstvám v triede 500 cm³. Keďže Hořice bývali aj súčasťou majstrovstiev Československa, Pavol tam jazdil už skôr aj v nižších triedach, pričom raz takmer prišiel o život. Paradoxne však nešlo o zranenie, ktoré by si privodil na pretekárskej dráhe...

To je smutný príbeh. Bolo to v roku 1982. Do Hoříc sme prišli v piatok a išli sme na večeru. Môj mechanik mal so sebou svoju nastávajúcu, tak som im zaplatil na prespanie chatku, zatiaľ čo ja a Laco Szabó, môj všestranný pomocník, sme zostali spať v Avii. Mal som tam propán-butánový varič, jedno-platničku, a na ňom položenú veľikánsku štvorcovú hliníkovú hlavu z motokrosovej motorky, vzduchom chladenej päťstovky. Keď sa nahriala, dobre sálala teplo. Nebola to vtedy u nás žiadna novinka, takto sme spávali už druhú sezónu. Nevieť prečo sa stalo to, čo sa stalo, ale vyhorel nám vzduch.

V noci som sa zobudil v hrozných bolestiach, v stave, keď som nebol schopný pohnúť ani prstami, ani hlavou a ani kričať. Predsa sa mi ale podarilo niečo urobiť. Avia mala vpredu vetracie otvory a ja som spal na úrovni vetráku. Nejako som sa premohol a s vypätím všetkých síl dokázal vetrákom pohnúť. Nevieť však, či som ho otvoril alebo zavrel, ale chcel som ho otvoriť, aby sa mi dostalo viac kyslíka. To bolo posledné, čo som si pamätal a potom som sa prebral až v nemocnici v Hradci Králové. A čo sa vlastne dialo medzitým? Ráno prišiel k Avii mechanik so svojou nastávajúcou a mysleli si, že ešte spíme. Až po čase sa išiel pozrieť, prečo ešte nevstávame a keď otvoril dvere, hneď mu bolo jasné, že sa niečo stalo...

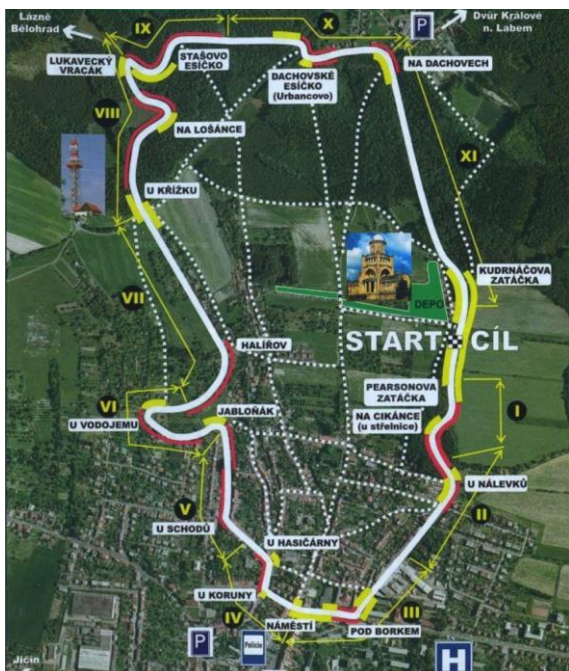
V nemocnici pracoval obetavý doktor Dítě, ktorý bol pri mne celých 32 hodín, kým som neprišiel k vedomiu a sledoval ma. Keď som sa prebral, prekvapilo ma, že mám rozbitú hlavu. Dozvedel som sa, že keď sa človek takto otrávi plynom, musia ho dať dolu hlavou, aby vydýchal kysličník uhoľnatý.



Avia, v ktorej Pavol so Szabóom takmer prišli o život. Táto snímka vznikla na ceste do Španielska v roku 1981 a okrem Pavla a jeho mechanika Borsuka je na nej aj mechanik Petra Baláža.



V Hořiciach v roku 1983 s 350-kou na štarte pretekov pollitrov.



No a ako ma otáčali, vypadol som im a rozbil si na troch miestach hlavu. Museli mi ju zošívajú, ale to už bol len detail oproti tomu, čo sa mohlo stať. Po prebratí som bol v hroznom stave. Nevedel som rozprávať, nevedel som sa najesť, všetky prirodzené pohyby boli ochrnuté. Rovnako dopadol aj Laco Szabó, ktorý sa prebral o dvanásť hodín skôr ako ja, ale bol na tom horšie, pretože večer predtým si dal víno, a to spolu s otravou pôsobilo na mozog ešte horšie. Ďalší piatok nás už ale prevažali domov.

Hořický okruh patrí medzi najkrajšie a jazdecky najzaujímavejšie prírodné trate na svete.



Hořice 1984. S dvestopäťdesiatkou po Besendörferovi.



V Hořiciach v roku 1985 na pollitrovej Suzuki.

Nielen Pavol Dekánek považoval prírodný okruh v Hořiciach za svoj obľúbený. Pri otázke, ktoré úspechy si cení najviac, spomenie aj svoje štyri víťazstvá v triede pollitrov práve na tejto trati.

Prvýkrát sa tam na štarte objavil v roku 1981, keď v triede 350 cm³ obsadil so svojou Yamahou siedme miesto. Smutný, ale zároveň šťastný rok 1982 sme už spomenuli.

O rok neskôr si v Hořiciach vyskúšal preteky pollitrov, ale štartoval s Yamahou 350 a obsadil piate miesto. V sezóne 1984 sa predstavil aj v triede štvrtlitrov a skončil šiesty.

V roku 1986 predviedla v pretekoch päťstoviek fantastický boj o víťazstvo trojica Gerold Fischer (Nemecko), Ruedi Gächter (Švajčiarsko) a Pavol Dekánek. V prvom kole viedol Fischer pred Dekánkom a Gächterom, v druhom bol už na čele Dekánek. O kolo neskôr sa Fischer dostal späť do vedenia a o tri kolá neskôr bol pred Pavlom aj Gächter. V ôsmom kole sa Pavol dostal opäť do čela, ale len na chvíľu, Fischer bol čoskoro zase na prvom mieste, zajazdil rekord okruhu, no svoju Hondu doslova uštvál a musel odstúpiť. Pavol už Gächtera do čela nepustil a s náskokom 2,1 sekundy vyhral svoje prvé preteky v Hořiciach.

Aktérom krásneho súboja o víťazstvo bol aj v roku 1987. Od začiatku pretekov bojoval s Petrom Hlavatkom a tentoraz im nestačil ani Gächter. Počas úvodných dvoch kôl jazdil na prvom mieste Hlavatka, ktorého vystriedal práve Dekánek. Hlavatka však jazdil jedny zo svojich najkrajších pretekov a v siedmom kole sa vrátil na prvé miesto, ale Pavol ho pred sebou doslova tlačil. Takto to trvalo až do štrnásteho kola, v ktorom prišiel rozhodujúci moment pretekov. Obaja jazdci už dobehli niektorých súperov o celé kolo a Hlavatka mal úplne zjazdené brzdné doštičky, nedobrzdil do Lukaveckej vlásen-



Hořice v roku 1987. Pavol s číslom 40.



Po hoříckom víťazstve v roku 1987 pred Hlavatkom a Gächterom.

ky a pokračoval rovno. Pavol si tak s náskokom dvanástich sekúnd prišiel po víťazstvo pred Hlavatkom, ktorý uhájil svoju pozíciu pred Gächterom.

Sympatický a populárny Hlavatka sa hoříckého víťazstva dočkal o rok neskôr, keď Dekánek neštartoval. O ďalšie tri roky žiaľ Hlavatka tragicky havaroval pri tréningu na preteky Tourist Trophy na ostrove Man, kde si chcel splniť svoj veľký sen štartovať na Mountain Course...

V roku 1989 oslávil Dekánek v Hoříciach comeback ako sa patrí. Po štarte síce viedol Hans Peter Reichel z Nemecka, ale jeho nasadenie bolo až príliš vysoké, v sérii zákrut za štartom spadol a pre poranenie chrbtice sa skončila aj jeho pretekárska kariéra. Na čele pokračovala skupina Dekánek, Troliga, Heutmekers a Zeller. Práve Zeller sa snažil konkurovať Pavlovi, ale ten si svoje tretie hořícké víťazstvo už nenechal vziať. Tretie miesto patrilo Gächterovi.

Heutmekers, Zeller a Gächter túžili Dekánka z hoříckého trónu zosadiť aj v roku 1990. Pavol hru prijal a spolu s menovanými ušli celému zostatku poľa. Pavol jazdil spočiatku štvrtý a sledoval si svojich súperov. V druhom kole sa prešmykol na druhú priečku a pripravoval si útok. Ten prišiel v šiestom kole a Zeller sa musel opäť uspokojiť s druhým miestom so stratou piatich sekúnd na víťaza. Zeller sa víťazstva v Hoříciach dočkal neskôr, v rokoch 1994 a 1996, keď zvíťazil v triede Superbike.



Hořice v roku 1989 na Hondě.



Na plagáte k pretekom v Hořiciach.



Pred štartom v Hořiciach v roku 1987 spolu so sponzorom Günterom Kochom z NSR.

Günter Koch - sponzor a priateľ

Meno Günter Koch je známe nejednému pamätníkovi pretekov cestných motocyklov. Názov jeho spoločnosti Wernberger Konservenfabrik sa totiž dlhé roky objavovalo na kapotážach viacerých československých pretekárov. Bohumil Staša senior aj junior, Pavol Dekánek, Marián Troliga, Imrich Majoroš, Vladimír Častka, Martin Psočný a ďalší sa dočkali podpory tohto postavou nízkeho, ale srdcom veľkého pána, milujúceho motocyklové preteky. Günter, pôvodom Sas, sa jedného dňa objavil na ústredí motoristickej federácie v NDR s tým, že bude podporovať najlepších východonemeckých pretekárov, no tamojší komunistickí predstavitelia motocyklového športu ho odmietli. Preto sa nahneval a rozhodol sa pre pomstu. Začal podporovať pretekárov v Československu, ktorí naozaj východných Nemcov porážali.

Jeho vzťah k Pavlovi Dekánkovi bol výnimočný, o čom svedčí skutočnosť, že ho neraz nazval svojim druhým synom.

Obľúbeným pretekárom bol pre Kocha aj západný Nemeц Herbert Besendörfer, ktorý sa presadil aj na majstrovstvách Európy a dosiahol pekné výsledky aj vo svetovom šampionáte. Po ťažkom zranení v juhoafrickom Kyalami, kedy bojoval o život, sa dal opäť do poriadku a vrátil sa aj do sedla pretekárskeho motocykla.

A čomu sa vlastne so svojou firmou venoval Günter Koch? Zvážal šampiňóny, ktoré potom konzervoval a predával. Nie však do bežného maloobchodu, všetko expedoval do reštaurácií a vývarovní doma aj v zahraničí. Okrem šampiňónov konzervoval i rôzne ovocie, džemy a med. Práve v jeho fabrike si na linke niečo odpracovali aj Dekánek s mechanikom Dušanom Predanocym. Firma, ktorú v roku 1964 založil Bruno Koch, otec Güntera, funguje úspešne dodnes a vedie ju Günterov syn Wolfgang.



Radosť Pavla Dekánka a Güntera Kocha po jednom z mnohých víťazných pretekov.



Günter Koch je spokojný. Ním podporovaní pretekári Pavol Dekánek a Marián Troliga obsadili prvé dve miesta pred Miroslavom Medkom v pretekoch triedy 500 cm³ v Dymokuroch.

Na jeseň roku 1981 som kúpil Yamahu dvestopäťdesiatku s nezameniteľnou prednou kapotážou od nemeckého pretekára Herberta Besendörfera. Prvé preteky nasledujúcej sezóny vybavil Peter Baláž na majstrovstvách Európy v Španielsku a Taliansku. V Jarame som teda sedel na motorke prvý raz v tej sezóne a z toho vyplývalo, že som nezajazdil žiadny výrazný výsledok. Presunuli sme sa do Talianska, myslím, že sa to vtedy jazdilo v Misane. Keď sme odjzdili druhý tréning, prišiel nízky zavalitejší pánko hovoriaci nemecky. Peter Baláž sa s ním dal do reči a zistil, že ten pán má jazdca Besendörfera a práve na jeho bývalej motorke tu niekto trénuje. Ja som totiž nechal stroj taký, ako som ho kúpil, krásny biely s nápismi Yamaha a Wernberger. Tak sme sa zoznámili a to bolo všetko.

Potom prišli preteky v Hořiciach, kde sme už mali motorku bez reklamy Wernberger. Majiteľ firmy Wernberger, Günter





Koch, ten nízky zavalitejší páňko, však prišiel do Hoříc a išiel **Opäť Koch s Dekánkom**, **úspešná dvojica na pretekárskych podujatiach v Československu.**

rovno za mnou s tým, že má pre mňa ponuku. Keď si jeho reklamy nalepím späť, dá mi do pretekov dve nové pneumatiky. Prednú a zadnú. Čo?! Nové gummy?! To bolo pre mňa niečo neuveriteľné! My sme vždy zbierali pneumatiky, ktoré zahraniční jazdci už odhadzovali a odrazu som mal mať k dispozícii nové! S tým som ochotne súhlasil. Pán Koch bol spokojný, ja tiež, ale na čas to bola naša jediná spolupráca.

Sezóna pokračovala ďalej a prišla Veľká cena ČSSR v Brne. Tam za mnou pán Koch prišiel opäť a už na mňa volal: „Pavel, Pavel!“ Nemecky som niečo vedel, ale vybavoval to hlavne Laco Szabó. Opäť mi ponúkol, že za reklamu na motorke dostanem pneumatiky, aby som mal aj do tréningov, aj do pretekov. Ja som, samozrejme, súhlasil aj tentoraz. Myslím, že sa to potom zopakovalo ešte aj ďalší rok v Hořiciach. A neskôr prišli takzvané komerčné styky. Naši funkcionári na nás vymysleli, že keď chceme jazdiť v zahraničí, musíme si tam zohnať niekoho, kto nás bude platiť a my budeme z toho doma odvádzať určenú sumu.

To bolo vtedy tak. S Lacom Szabóom sme rozmýšľali, koho v zahraničí by sme natiahli na spoluprácu. Mali sme známeho v Rakúsku, ale ten nemal vzťah k motorkám a mne zrazu napadlo, že by sme mohli osloviť práve pána Kocha. Vravím si, poznáme ho, boli sme v kontakte, je s ním reč. Sadneme do auta, porozprávame sa s ním. Ukážeme mu, aké sú podmienky a on v najhoršom odmietne. Tak sme išli a povedali mu, o čo ide. Na Zväzarme mali podmienku, musím byť u neho zamestnaný s minimálnym príjmom a z toho príjmu potom budeme platiť Autoturistu určenú sumu na mechaniku aj pretekára. Pánovi Kochovi som však povedal, že na to pôjdeme inak. Nebudem od neho vyžadovať žiadnu mzdu a povinnosti voči Autoturistu budem platiť zo svojho, zo štartovného. Od neho som však chcel, aby mi platil motorku, dopravu na preteky, benzín do motorky, pneumatiky a náhradné diely. Požiadal ma o týždeň na rozmyslenie a potom mi zavolať s tým, že to prijíma. Od Autoturistu som priniesol doklady na podpísanie a bola ruka v rukáve. Pán Koch odo mňa nikdy nepýtal štartovné.

Wernberger
Konservenfabrik

Spezialität:
Pilzkonserven
aller Art

BRUNO KOCH KG

8475 Wernberg-Köblitz
Kolpingstraße 8

Telefon (09604) 2238
 Telex 63 705
 Telefax (09604) 31 96

V prvých rokoch bol so mnou ešte mechanik Dušan Borsuk, a to sme vždy po pretekoch v zahraničí jazdili domov. Neskôr, už s mechanikom Dušanom Predanocym, keď boli preteky veľmi ďaleko a o týždeň nasledovali ďalšie, sme sa domov už nevracali. Len sme motorku rýchlo pripravili na nasledujúci víkend a utekali do Nemecka, kde sme pracovali v Kochovej fabrike, aby sme niečo zarobili. Prespávali sme v autobuse a potom pokračovali na ďalšie preteky.

Spomínam si aj na to, ako sme prvýkrát prišli ku Kochovi. Hneď nás vzal na miestny úrad, ako sa tam hovorí Rathaus, kde sme ukázali pasy. Koch potvrdil, že sme u neho na návšteve a vďaka tomu nám tam dali na každý deň sto mariek. Spočiatku sme to takto urobili niekoľkokrát, ale potom s tým prestali.

Na pána Kocha mám aj ďalšiu peknú spomienku. Mal totiž veľmi rád šišky od mojej mamy. Vždy, keď nás mama vypravádzala na preteky, napiekla nám plnú škatuľu. Raz sa ma spýtala, či som ponúkol aj pánovi Kochovi. Druhýkrát som to teda urobil a on sa po nich išiel zadúšať. Po príchode domov som preto poprosil mamu, aby šišiek napiekla viac. Na ďalších pretekoch dostal pán Koch celú škatuľu a tá bola na druhý deň prázdna. Venoval mi výborný šípkový lekvár, s ktorým potom mama šišky pripravovala. Ja som mu ich vždy priniesol a užíval si pohľad na to, ako do seba zakaždým dostal šišku na dva hlty. A to zjedol minimálne pätnásť kusov naraz.

chovi. Druhýkrát som to teda urobil a on sa po nich išiel zadúšať. Po príchode domov som preto poprosil mamu, aby šišiek napiekla viac. Na ďalších pretekoch dostal pán Koch celú škatuľu a tá bola na druhý deň prázdna. Venoval mi výborný šípkový lekvár, s ktorým potom mama šišky pripravovala. Ja som mu ich vždy priniesol a užíval si pohľad na to, ako do seba zakaždým dostal šišku na dva hlty. A to zjedol minimálne pätnásť kusov naraz.

Pretekov sa zúčastňovala aj manželka Güntera Kocha. Na snímke s mechanikom Dušanom Predanocym.



Vstup do pollitrov

V prvej polovici 80. rokov postupne nahrádzali triedu 350 cm³ päťstovky, hoci spočiatku tu mohli štartovať práve triapolky a túto možnosť využil aj Pavol. To už ale jeho túžby smerovali k plnokrvnému pollitru...



Pollitre som začal jazdiť s tristo-päťdesiatkou v roku 1983. Vtedy bolo ešte nejaký čas povolené, jazdiť túto triedu aj s motorkami tejto kubatúry. Zdalo sa mi, že pollitre tým triapolkám až tak neutekajú. Hlavne nie v Hořiciach a ani na podobných okruhoch. Tam som pochopil, že na rovných úsekoch je päťstovka rýchlejšia, ale vo „vypletačkách“ majú navrch nižšie objemy. Boli ľahšie a dalo sa s nimi neskôr brzdiť.

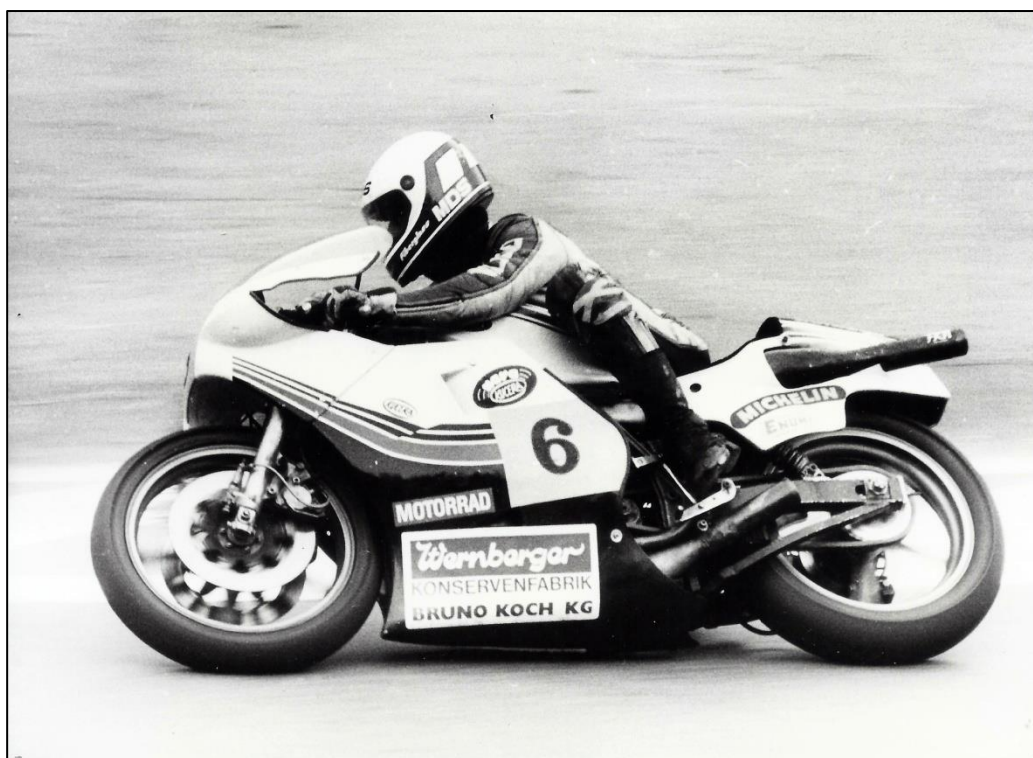
No plnokrvná päťstovka ma, samozrejme, začala lákať. Je to logické a aj na majstrovstvách sveta vidíme, že šampión nižšej triedy spravidla prestúpi do tej vyššej. A ja som už vtedy bol niekoľkokrát majstrom v triedach 250 a 350 kubíkov. Keď sa ma potom opýtali na dojmy z môjho prvého pollitra značky Suzuki, odpovedal som, že je ako kočiar. Menšie kubatúry nadsakovali na každom hrbole, ale polliter sedel naozaj ako kočiar. Suzuki som kúpil od Müllera z Nemecka, pomáhal nám s tým Harry Heutmekers, a mala ešte železný rám. Na nej som vyhral aj posledné dvoje preteky sezóny

1984 na majstrovstvách ČSSR v Dolnom Hričove a Banskej Bystrici. Spomínam si na problém v Piešťanoch. Motorka mala v nádrži špeciálnu špongiu, aby nešpliechal benzín. Tá už však bola stará, začala sa rozpadávať a upchávala karburátor. Dostala sa pod ihlu, ktorá zostala otvorená a mne na štarte tiekol pod motorku benzín.

Neskôr som jazdil na Suzuki už s hliníkovým rámom z nemeckého Straubingu od pretekára Wendlingera. Aj tento stroj bol kúpený cez pána Kocha. Mojou poslednou päťstovkou bola trojvalcová Honda od rakúskeho pretekára Karla Truchsessa.

Majstrovstvá Európy v Brne

Asi ani jedny preteky, ktoré Dekánek absolvoval, nemali takú odozvu, aby sa o nich živo diskutovalo aj po viac ako tridsiatich rokoch, ako tie, ktoré sa konali na starom okruhu v Brne v roku 1984. Úspechy československých pretekárov známe z čias slávnej éry značiek Jawa a ČZ sa strácali v prepadlisku dejín a odrazu sa fanúšikom, prítomným na okruhu a ďalším státisícim pred televíznymi obrazovkami, naskytlo neuveriteľné divadlo. Krátko pred koncom pretekov kráľovskej triedy 500 cm³ sa v boji o pódium pohybovali dvaja československí pretekári! S odstupom času je zrejmé, že ak by sa im aj podarilo dosiahnuť na stupeň víťazov, v súčasnosti by sa na to nespomínalo tak, ako sa spomína. Z pohľadu Pavla Dekánka sa víkend spočiatku nevyvíjal práve najlepšie...

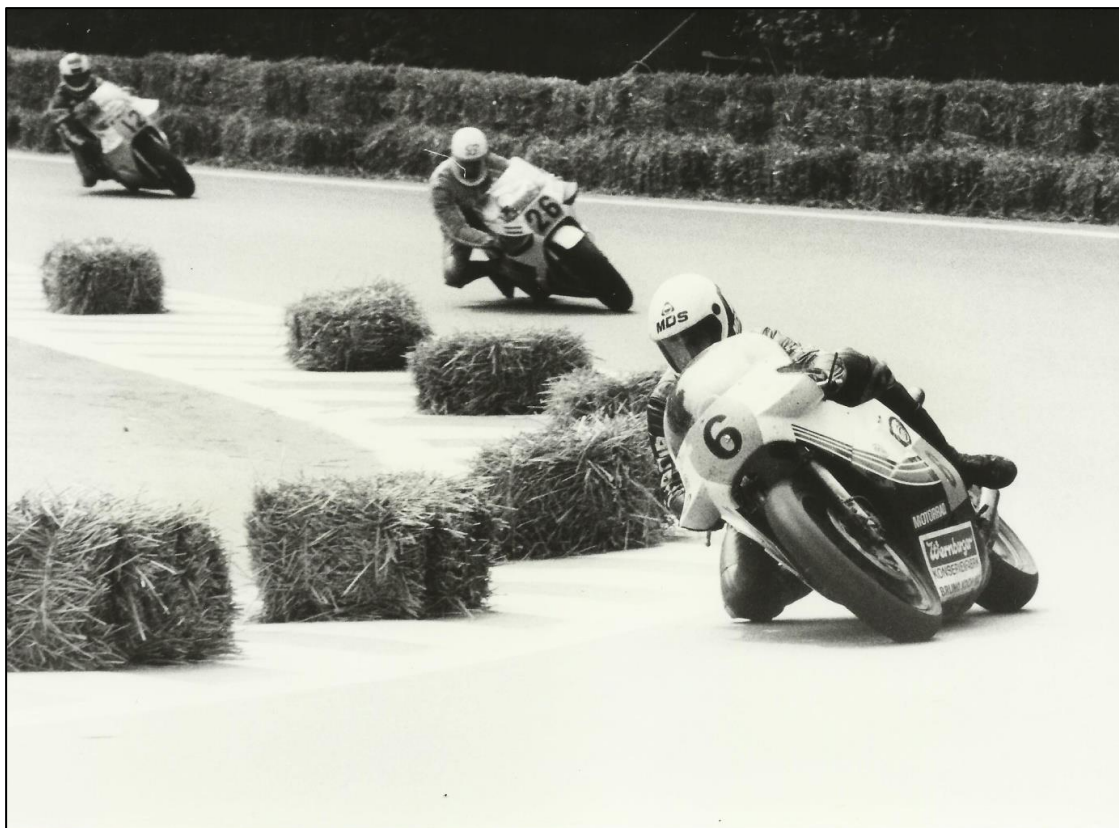


Na ME v roku 1984 bola Suzuki ešte v pôvodných farbách Nemca Müllera.

Už v sobotu počas tréningu som mal pocit, že v motore začalo niečo rachotiť a niečo nie je v poriadku. Buď prevodovka, alebo kľuka či zberné kolesá, ktoré spájali kľuky. To som mal tú prvú štvorvalcovú šúpatkovú Suzuki, ktorej kúpu sprostredkoval Harry Heutmekers a ktorý nám ju pomohol aj rozobrať. Nič sme však nenašli, a tak sme sa pustili do jej skladania. Práce trvali až do noci, preto to prevzal mechanik. Dve hodiny pred pretekmi sme zistili, že sme o jeden zub prečasovali kľuku. Pozreli sme do šúpatiek a jedno bolo otvorené o niekoľko milimetrov viac ako druhé. Motor musel ísť znovu von, prečasovať, jeden zub

kľuky otočiť a opäť zložiť. Obrazne povedané, mechanik vkladal motor do rámu ešte na štartovom rošte. Boli to veľké nervy a už len na štart som odchádzal v hroznom rozpoležení.

V deň pretekov som sa ani nemal kedy najesť, len Laco Szabó, manažér nášho tímu, ma krmil ako hus počas toho, ako sme motorku dávali dokopy. No a nakoniec to dopadlo, ako to dopadlo. Keby to niekto sfilmoval, všetky tie detaily, bol by z toho úžasný príbeh o tom, čo všetko môže človeka postretnúť v priebehu jedného pretekárskeho podujatia.



V poslednom kole v zákrute „U lomu“ pred Buckmasterom a Stašom.

Po štarte som jazdil deviaty a postupne sme sa spolu so Simonom Buckmasterom prepracovávali stále viac dopredu. Vedel som, že Buckmaster a jeho motorka na mňa majú, ale vedel som aj to, aké má Angličan obavy v zákrutách medzi slamou. A tak som si povedal, že ho nemôžem nechať, aby ma zlikvidoval na motor. Preto som ho v poslednom kole v Baltisbergerovej zákrute zobral a prášil preč. Čakalo na mňa šialenstvo v podobe neuveriteľného povzbudzovania nielen československých, ale aj tisícov východoneemeckých fanúšikov, ktorí v celej nasledujúcej lesnej pasáži doslova burácali, až to dokonca prehlušilo zvuk mojej motorky! Ako odrazu fanúšikovia zodvihli programy v rukách nad hlavy a sfarbili tribúnu na bielo, to bolo niečo neuveriteľné. A práve oni ma dostali do takého varu, že som potom preletel cez kohoutovické sídlisko a ako sa vchádzalo na Myslivnu, kde sme vždy zo šestky radili na štvorku, ja som podradil len o jeden stupeň na pätku a k tabuli 250 metrov pred retardérom doletel o dvadsať kilometrov za hodinu

vyššou rýchlosťou, ako som chodil dovtedy. Chybou teda nebolo, že by som išiel neskôr na brzdy, ako sa zvyklo hovoriť, ale vyššia rýchlosť, pri ktorej sa z toho istého miesta už nedalo zabrzdíť. Celý úsek predtým som išiel vo vytržení, vyburcovaný dianím na tribúnach, žiaľbohu, nakoniec to dopadlo, ako to dopadlo a z európskeho pódia nič nebolo.

Nikdy som sa však presne nedozvedel, prečo za mnou spadol Bohuš Staša. On to tiež neubrzdil. Nevie, či urobil tú istú chybu ako ja alebo brzdil neskoro. Je pravda, že narazil do balíkov, ale tie boli mimo trate! V každom prípade, skutočnosť je taká, že sa tadiaľ dalo prejsť, veď Buckmaster prešiel a aj ostatní jazdci tiež. Jeho motorka ešte letela na mňa, ale stačil som odskočiť. Odvtedy sme o našom páde ešte niekoľkokrát hovorili, ale on to vždy hodil do ofsajdu, nikdy presne nevysvetlil, čo tam vlastne urobil on. Vtedy som vôbec nevedel, že Staša sa tiež dostal cez Buckmastera a ide za mnou. Ale aj on bol určite poriadne motivovaný vybojovať doma pódium. Takto sme to vlastne darovali Buckmasterovi. Tie balíky slamy, to bolo niečo hrozné. Som presvedčený, že stačilo dať jeden rad, no tam boli za sebou hneď tri a ešte po dvoch, troch na sebe. Keď do nich človek vletel takou rýchlosťou, pripomínalo to náraz do betónovej steny.



Emotívny rozhovor Stašu a Dekánka po pretekoch ME v roku 1984.



Snímky z televízneho prenosu. Pavla najprv takmer trafil vlastný motocykel, neskôr sa len tesne vyhol Stašovmu. Na obrázku č. 4. je vidieť, že ani Staša netriafa do retardéru a smeruje do miest, kde predtým narazil Dekánek.

(Video zo záverečnej fázy týchto pretekov nájdete na internete. Na portáli www.youtube.com stačí do vyhľadávača zadať: Pavol Dekánek vs. Bohumil Staša – ME Brno 1984)



Ani v roku 1985 Pavol preteky ME v Brne pre pád nedokončil. V tomto prípade spadol už v úvode v Kohoutoviciach. V roku 1986 sa so starým okruhom rozlúčil siedmym miestom (na snímke dole pred Holanďanom Mile Pajicom).

Zaujímavosťou bolo, že na jeseň toho istého roku sa v Brezovej pod Bradlom objavil jeden Američan, rodák z Brezovej, ktorý bol priateľom môjho svokra. Práve na návšteve u neho sme sa stretli. Sedeli sme za stolom a zrazu ten Američan začal hovoriť, ako v istej americkej televízii každý mesiac vysielajú reláciu s atraktívnymi situáciami aj zo športu a že tam videl haváriu dvoch pretekárov z Brna, pri ktorej mu chodil mráz po chrbte. Ostali sme ako obarení a svokor mu vraví:

„Počúvaj, veď jeden z tých jazdcov sedí teraz tu pred tebou.“

Dobre sme sa na tom pobavili a boli sme prekvapení, že sa to dostalo až do Ameriky.

Na podujatiach majstrovstiev Európy v Brne sa Pavol predstavil aj v ostatných rokoch, pričom v roku 1986 skončil šiesty. Na ME sa objavoval sporadicky aj v iných obdobiach aj v zahraničí, podľa toho, ako mu to umožňoval termínový kalendár pretekov. Na bodovných miestach sa v „Európe“ objavil aj v roku 1989, a to na rakúskom Salzburgringu, kde vybojoval 3 body a v holandskom Assene (2 body).



Domáci šampionát na päťstovke, ale...

Ako už bolo spomenuté, v roku 1984 vybojoval Pavol svoj šiesty federálny titul, v tomto prípade vo štvrtlitroch. To už ale štartoval na majstrovstvách ČSSR aj s plnokrvným pollitrom Suzuki, ktorý mu však prišiel až na druhú polovicu štvordielneho seriálu. Oboje zostávajúce preteky päťstoviek Pavol vyhral a celkovo obsadil tretie miesto za Stašom a Imrichom Majorošom.

Aj preto sa stal jedným z favoritov na získanie titulu v päťstovkách v roku 1985. Bohumil Staša bol však so svojou trojvalcovou Hondou nad silu súperov a Pavol, ktorý navyše vynechal preteky v Městci Králové a Jindřichovom Hradci, bodoval v polovici podujatí a musel sa uspokojiť „len“ s tretím miestom, keď sa pred ním dostal ešte aj Miroslav Medek so Suzuki. Tretie miesto patrilo Pavlovi aj na M SSR, kde však bodoval len dvomi víťazstvami v Banskej Bystrici a Dolnom Hričove. To už vymenil klubovú príslušnosť, v štartových listinách sa za jeho menom predtým objavovala Brezová pod Bradlom, no od roku 1985 až do konca kariéry to bol Automotoklub Pisárky.



Pred štartom v Piešťanoch v roku 1984.



Opäť v Piešťanoch, ale už v roku 1985. Na snímke dole v tom istom roku v Hořiciach.

S túžbou vybojovať federálny titul v pollitroch sa Pavol pripravoval aj na sezónu 1986, ale... Komunistickí funkcionári sa rozhodli namastiť si vrecká tvrdou menou, a tak vymysleli tzv. komerčné styky. O čo išlo? Pretekári dostali možnosť zúčastňovať sa pretekov v zahraničí, čo síce bolo na prvý pohľad pekné, ale realita, ktorá sa za tým skrývala, už taká príjemná nebola. Rovnaký osud predtým postihol aj tenistov Lendla, Kodeša a Navrátilovú. Pretekári doma vyplatili určenú sumu zo zisku zo zahraničia a navyše sa museli zriecť nároku na body do domáceho šampionátu! Toto svinstvo vydržalo tri roky a až v sezóne 1989 mohli týmto nezmyslom postihnutí jazdci opäť bojovať aj o body do domácich majstrovstiev. Niežeby sa počas týchto troch rokov neobjavovali na štarte domácich podujatí, ale smeli štartovať len na tých medzinárodných, bez nároku na body do MR, navyše boli v programoch uvádzaní medzi jazdcami zo zahraničia. Pavol tak síce zbieral skvelé víťazstvá na podujatiach v Hořiciach, Těrlícku, Piešťanoch či Banskej Bystrici, ale do domáceho šampionátu nebodoval.



O možnosť vybojovať ďalšie tituly a víťazstvá do M ČSSR boli okrem Dekánka ukrátení pretekári ako Peter Baláž, Imrich Majoroš, Jan Vaněček, Jan Bartůněk či Bohumil Staša!

Je preto isté, že počet Pavlových federálnych titulov by bol vyšší, ako súčasných osem. V tom čase sa objavoval na pretekoch svetového šampionátu, majstrovstiev Európy, nemeckého šampionátu a na medzinárodných pretekoch v Československu, z ktorých body do republikového šampionátu, ako už bolo spomenuté, brali iní...

Na majstrovstvá Československa sa Pavol mohol vrátiť až po zrušení nezmyselného zákazu a v roku 1989 bojoval o siedmy majstrovský titul. Do šampionátu za započítavali výsledky z pretekov v Dymokuroch, Brne, Banskej Bystrici, Piešťanoch a Prešove. Okrem Piešťan, kde na tamajšej Cene Slovenska spadol v poslednom kole z prvého miesta, vybojoval Pavol samé víťazstvá a získal siedmy titul. Z toho ale určite nemal radosť celkovo druhý Marián Troliga. Ten totiž v Piešťanoch bral do hodnotenia M ČSSR plný počet bodov a keďže vo všetkých ostatných pretekoch skončil druhý, nazbieral o tri body viac ako Dekánek. Podľa vtedajších pravidiel boli ale jazdcom započítavané body len z polovice podujatí plus jedného, čo v tomto konkrétnom prípade znamenalo, že im škrtli dva najhoršie výsledky. Dekánkovi tak ubudlo jedno víťazstvo a nula bodov z Piešťan, Troligovi však dve druhé miesta. Pravdou ale je, že Pavol mal vďaka tomuto pravidlu titul vo vrecku už po treťom podujatí a do Piešťan prichádzal už ako majster. Navyše aj on v minulosti, v roku 1980 vo štvrtlitroch, získal viac bodov ako Staša, no pre také isté pravidlo škrtania výsledkov sa titulu nedočkal.

Svoj posledný, ôsmy federálny titul vybojoval Pavol v roku 1990. Vtedy už pollitrové motocykle jazdili v rámci novej triedy, tzv. triedy nad 250 cm³. Z celkového počtu šiestich pretekov zvíťazil Pavol s pollitrom v piatich. Najprv v úvodnom Brne, v Dymokuroch nebodoval a potom nasledovali už len prvé miesta v Moste, opäť v Brne, v Těrlicku a na letisku Sliač. Na troch záverečných pretekoch sa po rokoch predsa len objavil aj s motocyklom Honda triedy 250 cm³ od pána Kocha, pričom na Sliači skončil v medzinárodnom hodnotení druhý a do majstrovstiev ČSFR bral plný počet bodov za víťazstvo. To v konečnom hodnotení znamenalo 10. miesto.

V roku 1991 sa Pavol na pretekoch neobjavil, no ešte raz neodolal vábeniu rýchlych motocyklov a do seriálu majstrovstiev republiky sa predsa len nakrátko vrátil v roku 1992. O tom ale neskôr...

Posledný, ôsmy titul majstra Československa vybojoval Pavol v roku 1990.





Bodovať v seriáli majstrovstiev Československa mohol Pavol opäť až v roku 1989.

Na majstrovstvách sveta

Majstrovstvá sveta cestných motocyklov Grand Prix sú v hierarchii motocyklových šampionátov najvyššie. Konajú od roku 1949, preto je logické, že neskôr vzniknuté svetové seriály, teda Superbiky (vychádzajúce z produkčných motocyklov) a Endurance (vytrvalostné preteky) sú, čo sa týka prestíže, predsa len o niečo nižšie. Je to dané aj tým, že práve na klasických Grand Prix sa objavujú najnovšie technológie skúšané na pretekárskych špeciáloch, ktoré sú najrýchlejšími a najjedinečnejšími motocyklami. Preto sú ich preteky aj najpopulárnejšie.

Nejeden pretekár zatúžil vyskúšať si jedinečnú atmosféru tohto seriálu na vlastnej koži, či presnejšie, priamo spoza riadidiel motocykla. Pre československých jazdcov bol svetový šampionát o to lákavejší, že sa od roku 1950 v Brne jazdili prestížne medzinárodné preteky, ktoré ťahali mnohých popredných účastníkov zo svetového šampionátu. Nečudo, že práve juhomoravská metropola sa v roku 1965 stala miestom stretnutia najlepších svetových pretekárov, ktorí tu mali po prvý raz bojovať o body do majstrovstiev sveta. Mimoriadne náročný, takmer štrnásť kilometrov merajúci okruh využívajúci bežné cestné komunikácie vždy poriadne preveril kvality pretekárov a so svojimi zákrutami „na srdce“ si získal obľubu u mnohých z nich.

Státisícové divácke návštevy zase svedčili o oprávnenosti zaradenia okruhu do majstrovstiev sveta, pričom práve pre domácich fanúšikov bolo Brno vzácnejšie o to viac, že o pódiové umiestnenia videli bojovať aj domácich československých pretekárov!



Na pretekoch MS v Brne v triede 350 cm³ v roku 1982.



Pád na MS v Brne v roku 1982. Pavol preteký triedy 350 cm³ dokončil na 26. mieste.

Značky Jawa a ČZ v tom čase totiž dokázali konkurovať najväčším svetovým výrobcom motocyklov a mená ako František Šťastný, Gustav Havel, Bohumil Staša, František Srna a ďalšie boli pre fanúšikov tými najväčšími lákadlami. Zahraničné hviezdy, Hailwood, Agostini, Saarinen, museli rátať s tým, že aj z krajiny socialistického bloku ich môže neraz prevapíť kvalitný pretekár túžiaci po ich skalpe. Žiaľ, práve československé fabriky začali postupom času strácať krok so svetovými výrobcami a pre našich jazdcov, ktorí pre doslova väzenský režim komunistického systému nemali možnosť získať kvalitné angažmán do zahraničia, to znamenalo ústup z pozícií, na ktoré síce právom patrili, ale bez kvalitnej techniky mohli o veľkých úspechoch už len snívať.

Na úspechy Františka Šťastného a Gustava Havla, ktorí v roku 1961 obsadili v konečnom hodnotení svetového šampionátu triedy 350 cm³ fantastické druhé a tretie miesto, tak nebolo ako nadviazať a zrejmy úpadok bolo vidieť na kariére jednej z najväčších osobností československej histórie, Bohumilovi Stašovi. Práve on dokázal na starom okruhu v Brne potešiť domácich fanúšikov najviac, keď obsadil tretie miesto v pollitoch v roku 1969 a druhé v roku 1971 v triede 350 cm³. Po odchode továrni Jawa a ČZ však už v medzinárodnej konkurencii bojoval len o zadnejšie pozície, čo bol, s ohľadom na jeho talent, mimoriadne smutný pohľad.



Pavol na podujatí MS v Rijeke v roku 1985.

Rovnaký osud čakal aj ďalších talentovaných československých pretekárov, ktorí síce robili radosť fanúšikom na domácich tratiach, ale vo svetovom meradle sa museli rozlúčiť s možnosťou pravidelného bodovania. Rovnako ich účasť na podujatiach majstrovstiev sveta sa obmedzila skôr na domáce Brno a pretekov v zahraničí sa zúčastňovali len sporadicky.

Pavol Dekánek sa na pretekárskych okruhoch začal objavovať v čase, keď už bola továreň Jawa v porovnaní so svetom na vedľajšej koľaji a československí jazdci sa orientovali na Yamahy.

Prvýkrát štartoval v Brne v roku 1978, kde sa v rámci podujatia svetového šampionátu konali aj národné spoločné preteky tried 250 a 350 cm³. Celkové piate miesto, ale tretie v rámci štvrtlitrov za Pavlom Vašíčkom a Oldřichom Kábom, znamenalo úspešné zoznámenie sa s vtedajším, takmer jedenástkilometrovým okruhom.

V roku 1980 si tu prvýkrát vyskúšal aj majstrovstvá sveta, no pri premiére sa v náročnej konkurencii nekvalifikoval. V rámci podujatia sa ale zúčastnil aj republikových pretekov tried 250 a 350 cm³, kde však pokazil štart a v snahe získať späť stratené pozície v druhom kole na Veselke havaroval. Kolidoval so šiestym jazdcom spoločného poradia a vedúcim pretekárom švrtlitrov Vašíčkom.

O rok neskôr vybojoval na tréningoch pre národné preteky s tristo päťdesiatkou pole position, no preteky nedokončil. To už štartoval aj na majstrovstvách sveta, ktoré však po 33. mieste v tréningu nedokončil. Cieľa na pretekoch MS sa dočkal s tristo päťdesiatkou v roku 1982, keď štartoval z 31. miesta a nakoniec skončil dvadsiaty šiesty.



Na MS v Rijeke v rokoh 1985 a 1986. Na snímke hore pred Dave Petersenom.



V Rijeke s Dušanom Borsukom (1987).

Do Brna sa v roku 1983 na starý okruh, ktorý už pre MS nespĺňal bezpečnostné kritériá, nastahovali na štyri roky majstrovstvá Európy a naši pretekári tak mali aspoň takúto možnosť zmerať si sily s kvalitnou medzinárodnou konkurenciou. V roku 1983 bolo do triedy 250 cm³ prihlásených 70 pretekárov, spomedzi ktorých Pavol obsadil na tréningu 27. miesto. Na pretekoch štartovalo 55 jazdcov, ktorí sa kvalifikovali a cieľ ich videlo len 30, pričom Pavol skončil sedemnásty.

Uspieť v medzinárodnej konkurencii bolo čoraz náročnejšie, či skôr takmer nemožné a o to výnimočnejšie boli preteky v roku 1984, v ktorých Dekánek so Stašom bojovali o tretie miesto.

O rok neskôr Pavol po šiestom mieste na tréningu opäť dúfal v dobré umiestnenie, ale už v úvode musel po páde v Kohoutoviciach odstúpiť. V roku 1986 dostal starý prírodný okruh od Medzinárodnej motocyklovej federácie definitívnu stopku. Dekánek skončil v cieľi pollitrov po peknom súboji s Talianom Marcom Papom na siedmom mieste.



Svetový šampionát sa do Brna vrátil so vznikom nového okruhu v roku 1987.



Na MS v Rijeke v roku 1988 už s trojvalcovou Hondou.

Už o rok neskôr sa do Brna vrátil svetový šampionát, tentoraz však už na nový automotodróom, ktorý vtedy Československu závidel celý svet. Krásna, v lese položená päť a pol kilometrov merajúca trať s veľkým prevýšením, ktorá bola navyše mimoriadne bezpečná a ako jediná na svete mala obslužné komunikácie z oboch strán dráhy po celej dĺžke okruhu, prilákala okolo 150 tisíc návštevníkov a najlepších pretekárov našej planéty.

Svet sa za tých päť rokov opäť míľovými krokmi posunul vpred a pre československých pretekárov to znamenalo problém kvalifikovať sa do hlavných nedeľných pretekov. Jediným jazdcom, ktorý štartoval, bol práve Pavol Dekánek v triede 500 cm³. Z ostatných československých jazdcov sa kvalifikoval na štart už len Peter Baláž v triede 125 cm³, ale pre ťažké zranenie nohy po páde nakoniec štartovať nemohol. V rokoch 1988 a 1989 bol Pavol dokonca jediným československým zástupcom, ktorý dokázal prejsť sitom kvalifikácie.

V roku 1990 začali platiť nové pravidlá. Tí, ktorí chceli štartovať na podujatiach MS, museli byť na tzv. Grading listine, v ktorej boli jazdci bodujúci v predchádzajúcom ročníku MS a tí, ktorí sa umiestnili napríklad v prvej trojke konečnej klasifikácie majstrovstiev Európy. Českí a slovenskí pretekári sa tak na pretekoch svetového šampionátu mohli objaviť až v roku 1993, keď domáci uchádzači o štart na jednotlivých tratiach dostali možnosť štartovať s tzv. voľnou kartou. Jaroslav Huleš a Miroslav Kacko vtedy však už reprezentovali samostatnú Českú a Slovenskú republiku a Pavol Dekánek tak zostal posledným československým pretekárom štartujúcim vo svetovom šampionáte.

Pavol sa na podujatiach majstrovstiev sveta päťstoviek objavoval v rokoch 1985 - 1989 práve s podporou Güntera Kocha a jeho firmy Wernberger Konservenfabrik. Žiaľ, presnú štatistiku jeho štartov nájdeme len ťažko, keďže informácie sa na rôznych internetových portáloch rozchádzajú a azda najhoršie je na tom dokonca oficiálna stránka seriálu MS. Presné štatistiky si nevedol ani samotný pretekár, a tak sa k správnym údajom dnes už nedopracujeme.

Pavol nikdy nemal motocykel, s ktorým by mohol pomýšľať na svetové body (počas rokov jeho účasti na MS bodovalo do roku 1987 prvých desať jazdcov v cieľi, od roku 1988 prvých pätnásť). Ako už bolo spomenuté, samotné kvalifikovanie sa na preteky predstavovalo úspech. Bola to doba úplného úpadku športu v krajine, ktorá dve desaťročia predtým patrila medzi motocyklové veľmoci.

V roku 1985 sa Pavol predstavil na pretekoch Grand Prix vo vtedy juhoslovanskej Rijeke, kde však cieľ nevidel. V tom čase sa už v Brne svetový šampionát nejazdil a Juhoslávia sa tak bola destináciou, do ktorej mali československí pretekári aspoň lepšiu šancu vycestovať za svetovým šampionátom.

O rok neskôr, teda v roku 1986, sa Pavol už ako jazdec komerčných stykov vybral na preteky na západonemecký Nürburgring, ale ani v tomto prípade cieľ pretekov nevidel, navyše ho trápili trávacie ťažkosti. V tom istom roku znovu štartoval v Rijeke, kde skončil na 22. mieste.

Opäť Nemecko, Juhoslávia, k tomu Švédsko a tentoraz aj nový okruh v Brne boli svedkom Pavlovho vystúpenia na svetovom šampionáte v sezóne 1987. Na mimoriadne rýchlom nemeckom Hockenheimringu sa so svojou Suzuki nekvalifikoval. Kvalifikovať sa mu podarilo opäť v Rijeke, znovu však do cieľa nedorazil. Rovnako sa mu viedlo aj vo švédskom Anderstorpe. Na novom okruhu v Brne ale preteky dokončil na 23. mieste.



Na Salzburgringu v roku 1989.

*S mechanikom
Dušanom
Predanocym
pred štartom
Veľkej ceny
Rakúska
v roku 1989.*



Rok 1988 znamenal pre Pavla účasti v Rijeke a v Brne, kde už jazdil na trojvalcovej Honde. V prvom prípade do cieľa neprišiel, keďže sa pre následky ťažkého tréningového pádu ocitol na pokraji fyzických síl, v Brne skončil dvadsiaty štvrtý. V juhomoravskej metropole však zápasil s technickými problémami a v piatok ani nevyšiel na trať. Nakoniec sa tesne dokázal kvalifikovať a štartoval aj na samotných pretekoch.

Štyrikrát sa na majstrovstvách sveta predstavil v roku 1989. Na rakúskom Salzburgringu sa umiestnil na 23. mieste, vyskúšal si holandský Assen a belgický Spa-Francorchamps, pričom v Assene preteky nedokončil a v Belgicku, v bláznivých, dvakrát prerušených pretekoch v daždi nebol klasifikovaný. Posledné vystúpenie na MS, ktoré absolvoval v Brne, mu vynieslo 28. miesto.

Ak by som sa pozrel na moju účasť na majstrovstvách sveta, rád spomínam na Salzburgring v roku 1989. Bola tam hrozne dlhá rovina, kde moja trojvalcová Honda nestačila na silnejšie štvorvalcové stroje, ale dokázal som sa za nimi vyviezť vo vetre. V tréningu som si tak vybojoval 19. miesto. Tento spôsob som mal dobre nacvičený ešte z čias pretekov na bicykli.

V rámci majstrovstiev sveta, ale takisto aj majstrovstiev Európy som vďaka Kochovi jazdil na mnohých tratiach, vo vtedajšej Juhoslávii v Rijeke, belgickom Spa, nemeckom Hockenheime a Nürburgringu, holandskom Assene, švédskom Anderstorpe... Jazdil som prakticky po celej Európe, no nikdy som nebol v Anglicku. Spomínam si, ako som išiel na Nürburgring a krátko predtým buchol Černobyľ. Pred cestou mi manželka navarila vynikajúcu hubovú polievku, ja som sa jej doslova nažral a tie huby, ktoré boli z Bradla, asi nabrali niečo z rádioaktivity. Na ceste ma totiž chytili také problémy, že zo mňa všetko išlo vrchom aj spodkom. Lekár mi dal lieky, ale bolo to márne. No a skús splniť kvalifikačný čas, keď musíš zadok stískať, lebo sa bojíš, že to potečie na cestu. Nakoniec sa mi to podarilo, ale preteky som nedokončil.

Spomínam si, ako sa na podujatí majstrovstiev sveta v Salzburgu v roku 1989 konali v sobotu po tréningoch preteky bicyklov. Prišla firma, ktorá vložila množstvo bicyklov a motocykloví pretekári išli súťažiť na jedno kolo. Vyhral vtedy Christian Sarron a mňa veľmi mrzelo, že som sa toho nemohol zúčastniť, nakoľko boli vybraní len niekoľkí vyvolení. Mal som pritom so sebou aj cyklistickú výbavu. O pomoc som poprosil fotografa Jardu Sejka, ale, žiaľ, do vybavovania sa mu veľmi nechcelo. Škoda, bol by som sa aspoň vtedy s týmito pretekármi zviezol na špici :-). Presne to isté som potom zorganizoval o rok neskôr na podujatí majstrovstiev republiky na automotodróme v Brne, kde som aj vyhral pred Jirkom Boudíkom.



Pavol si v Brne niekoľkokrát vyskúšal, aké je to jazdiť medzi svetovou elitou. Na snímke z roku 1988 Ch. Sarron (7), E. Lawson (3), K. Magee (16), P. Chili (8), W. Rainey (17), P. Dekánek (35), T. Taira (6), D. de Radigues (12) a N. Mackenzie (5).

Superbikový pokus

V roku 1988 vypísala Medzinárodná motocyklová federácia celkom nový svetový šampionát. Stále populárnejšie preteky produkčných motocyklov, ktorých zaobstaranie bolo predsa len jednoduchšie, ako kúpa pretekárskych špeciálov pre klasické majstrovstvá sveta Grand Prix, sa dočkali vrcholného svetového šampionátu. A ten so striedavo lepšími a horšími časmi žije dodnes. Už v prvom ročníku majstrovstiev sveta Superbikov boli fanúšikovia svedkami fantastických súbojov značiek Honda, Yamaha, Ducati, Bimota, Kawasaki a Suzuki, pričom jedno z podujatí seriálu sa konalo na maďarskom Hungaroringu. Práve tu sa s motocyklom Suzuki predstavil aj Pavol Dekánek, ktorý bol prvým československým pretekárom jazdiacim práve na svetovom superbikovom šampionáte.

Predali sme päťstovku Suzuki a boli sme už nabrúsení na trojvalcovú Hondu od Rakúšana Karla Truchsessa. Kochovi však Honda nejako nevoňala. Ponúkol mi, že kúpi Suzuki 750 a našiel mechanika, ktorý bol so mnou na vojne a pracoval v Nemecku u Kurza v Suzuki, že on nám motorku prerobí na Superbike. Mechanik ale nepostrehol, že v Suzuki pre nový model zmenili zdvih a pretekársky kit tam viac nepasoval. Takže bolo všetko iné, prečasované a motorka išla horšie, ako keby ostala bez úprav. Hneď po prvom pokuse to pán Koch celé zastavil s tým, že je to pre nás zlý projekt a treba ísť naspäť. Suzuki dal Kurzovi, aby z nej naspäť urobil sériovú motorku, ktorú nechal synovi a nám povedal, aby sme od Truchsessa kúpili pollitrovú Hondu.



Na podujatí MS Superbikov na Hungaroringu v roku 1988.


Na majstrovstvách Nemecka



Kochova podmienka pre možnosť štartovať za jeho tím bola, že odjazdím kompletne majstrovstvá Nemecka. Vo všetkých ostatných voľných termínoch som mohol ísť svet alebo Európu. Jemu išlo o reklamu, a tú potreboval práve v Nemecku. Na nemeckom šampionáte sa mi darilo jazdiť aj v prvej desiatke a raz, na starom Hockenheim, som jazdil tretí. Po veľmi dlhej rovine ale motorka chcela odrazu zastaviť a ubrala, akoby došiel benzín. Keď som už skoro stál, pustil som spojku, chytilo to a pokračoval som


ďalej. Za tú chvíľku ma však predbehlo šesť alebo sedem ľudí. Vôbec sme neprišli na to, čo sa stalo.

V Nemecku som sa dobre poznal s Jirkom Šundom. Kedysi u nás jazdil triedu 125 cm³ a potom emigroval. Bol som s ním a jeho manželkou v kontakte, neraz som u nich doma prespal. Jirka sa poznal s Fratiškom Mrázkom, ktorý žil v Kanade a vtedy sme rozmýšľali, že by som práve s Mrázkom štartoval v Daytone. Nakoniec ale zostalo len pri úvahách, pretože by to stálo priveľa peňazí.



PAVOL DEKÁNEK
motocyklový pretekár ● narodený 26. 6. 1952 ● majster športu ● šesťnásobný majster ČSSR v triedach do 250 a 350 cm³, viacnásobný majster Slovenska, člen víťazného družstva ČSSR v Pohári mieru a priateľstva, víťaz Ceny Slovenska v rokoch 1986 a 1987; jazdil za ZO Zväzarmu AMK Brno-Pisárky

Pavol je rodák z Myjavy, a keďže myjavské víšky sú ako stvorené pre terénne preteky, rozhodol sa pre cyklokros. Bol v juniorskej reprezentácii ČSSR i vo výbere seniorov pre majstrovstvá sveta. Z cyklokrosu však prešiel na motokros a odtiaľ po dvoch sezónach na cestné preteky motocyklov, pretože ho lákali vyššie rýchlosti a preteky v teréne nespínali tieto jeho predstavy. Hneď na to sa stal majstrom Slovenska a v nasledujúcej sezóne získal už titul majstra ČSSR. Prebojoval sa do reprezentácie Československa, postupne získal ďalších päť titulov majstra republiky v triedach do 250



a 350 cm³ a v posledných rokoch jazdi najsilnejšiu triedu do 500 cm³ v majstrovstvách sveta a Európy.

„Nepoznám jazdca z vrcholového športu, ktorý by mal prebytok voľného času. No a nie inak som na tom aj ja. A keďže je to takto, na svoje koničky využívam chvíle, ktoré mi môj režim dňa dáva. Tak keď prídem z práce domov, sadnem na bicykel a odšliapem si to z Brezovej pod Bradlom k rodičom do Myjavy, kde mám dielňu a garáž. Na pretekárskom Favorite F1, na ktorý som dodnes nezanevrel. Nikdy nie tou najkratšou cestou, ale okľukou, cez čo najväčšie kopčeky. Je to síce drina, ale pre mňa aj poriadna relaxácia. Skutočný psychický odpočinok, zároveň aj kvalitná kondičná príprava, bez ktorej sa cestné preteky na motocykli nedajú jazdiť. Takto najazdím na bicykli spústu kilometrov. A keď už je sneh, presedlám na bežky, to je tiež moja stará

láska, a nezanedbávam ani korčuľu. A keď telocvičňa, tak futbal — to všetko kvôli kondícii, ktorej prikladám značný význam.

Zanedbávať nechcem ani moje deti — Daniela, ktorý má štyri roky, a trojročnú Janku. Keď mám trochu času, idem s nimi do lesa, len tak, na prechádzku, nahradím čas mojej neprítomnosti doma, čo chodím po pretekoch. Niekedy vezmeme so sebou aj malý terénny motocykel, ktorý mám pripravený pre syna.

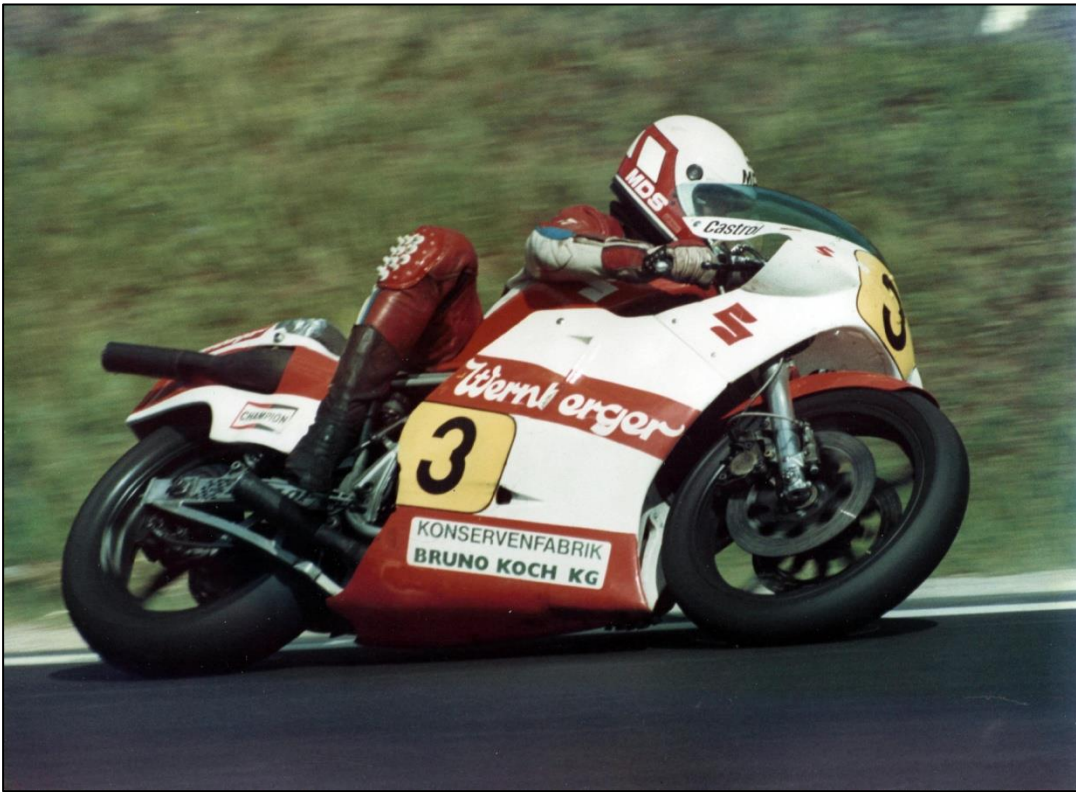
Inak väčšinu času strávim v garáži. Sám, alebo s mechanikmi Dušanom Bursukom a Lacom Szabóom. Opravujeme, repasujeme, rozoberáme, skladáme, mnohé súčasti si vyrábame sami. Roboty ako na kostole, najmä keď už motocykel je starší. Sme dobrá parta, zhodneme sa, len deň keby bol dlhší. Viac by sa dalo urobiť a aj trochu voľného času by ostalo. Pomáhal by som rodičom v záhrade, taktó len občas. Ale i tak to robím rád. Možno raz, až nebudem už jazdiť, sám budem pestovať zeleninu. Čo ešte robím? Chodím na besedy do škôl a učilíš medzi mladých, z ktorých by som rád vychoval, ak by som pôsobil ako tréner, dobrých pretekárov. Rád počúvam dobrú hudbu, fudovú i modernú. Rovnako rád jazdím s autom, na kratšie i dlhšie cesty, najmä však s deťmi a manželkou. Často tiež myslím na nový, modernejší a rýchlejší motocykel ... a s ním aj na lepšie výsledky v pretekoch.“

Text a foto:
Ing. J. Goldberger

Pavlov profil, ktorý vyšiel v roku 1987 v časopise Svět motorů.



Dvakrát Hořice v roku 1985.



Úspechy na medzinárodných pretekoch

Pavol počas svojej kariéry získal množstvo úspechov nielen na domácom šampionáte, ale aj na medzinárodných pretekoch doma a v zahraničí. Jeho fantastické vystúpenia v Hořiciach už boli spomenuté, no darilo sa mu tiež v Piešťanoch, Těřlicku, v Banskej Bystrici a aj na východonemeckých okruhoch v Schleizi, Frohburgu a na Sachsenringu. Hoci ako pretekár komerčných stykov nemohol v rokoch 1986 - 1988 bodovať do klasifikácie majstrovstiev Československa, diváci o jeho výkony ochudobnení neboli.

Východné Nemecko

Vo východnom Nemecku najprv štartoval v triede 250 cm³, kde naši pretekári jazdili ako reprezentanti v Pohári mieru a priateľstva. V roku 1984 uspel Pavol v nemeckom Frohburgu, kde vybojoval tretie miesto za skvelým maďarským pretekárom Jánosom Drapálom a jeho krajanom Árpádom Harmatim.

Najväčšie úspechy vo východnom, a potom aj zjednotenom Nemecku dosiahol Pavol v triede pollitrov. V roku 1989 zvíťazil v Schleizi, v cieľi za ním skočili Rakúšan Rudi Zeller a Maďar István Lovási.



Po víťazstve v Hořiciach v roku 1990 pred Zellerom a Heutmekersom.

Najúspešnejší rok však Pavol zažil v roku 1990, kedy už boli všetky tri východonemecké okruhy súčasťou znovu zjednoteného Nemecka a on zvíťazil na všetkých troch. Najprv vyhral s osem-sekundovým náskokom na Sachsenringu, kde porazil Zellera a Schütza a potom nasledovali preteky v Schleizi. Tam štartoval aj Karl Dauer, s ktorým si v pretekoch nedarovali ani milimeter dráhy, no Pavol dokázal v závere zajazdiť rekord okruhu a s náskokom necelých štyroch sekúnd aj zvíťaziť. Oboch pretekárov na pódiu sprevádzal Talian Dario Marchetti.

Úspešný nemecký hattrick zavŕšil Pavol vo Frohburgu, kde opäť porazil Zellera (tentoraz s náskokom dvanástich sekúnd), tretie miesto patrilo Zellerovmu krajanovi Antonovi Berghammerovi.

Zlatý kahanec

Medzi Pavlove veľké úspechy na medzinárodných pretekoch patria aj víťazstvá na severe Moravy na Těrlickom okruhu, kde sa jazdí o tzv. Zlatý kahanec. Na tejto prírodnej trati sa motocyklové preteky jazdili od roku 1965, a to až do roku 1990. V roku 2008, v čase, keď nastala renesancia prírodných tratí, sa Těrlický okruh vrátil do kalendára motocyklových podujatí, pričom sa tu niekoľkokrát konali preteky aj ako súčasť medzinárodného seriálu International Road Racing Championship. Okruh počas svojej histórie menil svoju podobu, pribúdali spomaľovacie retardéry, no tou najväčšou zmenou bola v roku 1983 zmena smeru jazdy. Preteky sa odvtedy vypisujú v smere hodinových ručičiek.

Práve tu v roku 1983 Pavol zvíťazil na pretekoch majstrovstiev republiky triedy 350 cm³ pred Bartůňkom a Hlavatkom a o rok neskôr rovnako na MR, ale v kategórii štvrtlitrov pred Imrichom Majorošom a Bartůňkom. V tom istom roku tu prvý raz zvíťazil aj v triede pollitrov, keď porazil Holanďana Alberta Boscha a Švajčiara Gächtera.

V Těrlicku zvíťazil aj v roku 1986, tentoraz ho na pódium sprevádzali Bohumil Staša a Gerhard Vogt. O rok neskôr skončil na druhom mieste za Rakúšanom Zellerom, tretí bol opäť Vogt.

Posledné vystúpenie na tejto trati v roku 1990 premenil opäť na víťazstvo. Druhé miesto v cieľi obsadil Karl Dauer, tretie Dario Marchetti.



Cena Slovenska

Piešťanská Cena Slovenska bola najvýznamnejším podujatím na území Slovenska a v rámci celého Československa zastávala druhé miesto za Veľkou cenou ČSSR v Brne.

Aj na Cene Slovenska v Piešťanoch jazdil Pavol najprv v triedach 250 a 350 cm³, pričom prvý raz tu štartoval už v roku 1978. Trieda pollitrov sa na Cene Slovenska predstavila v roku 1984 a už vtedy Pavol bojoval o víťazstvo. Žiaľ, z druhého miesta musel tri kolá pred koncom dotankovať benzín a stihol tak aspoň ôsme miesto v cieli.

Prvé víťazstvo dosiahol v roku 1986 so Suzuki, keď zvíťazil nad Rakúšanom Seppom Dopplerom. Ten v cieli strácal jedenásť sekúnd.



Ešte väčší náskok mal Pavol v cieli triedy pollitrov v roku 1987, keď mal Doppler stratu až takmer pol minúty.

O rok neskôr sa karta obrátila a veniec za prvé miesto si do Rakúska odviezol Doppler, ktorý nad Pavlom zvíťazil s náskokom ôsmich sekúnd.

V roku 1989 sa tradičná Cena Slovenska konala poslednýkrát, čo však v tom čase ešte nikto netušil. Pavol si nachystal voči Dopplerovi odplatu za predchádzajúci rok a ku koncu pretekov mal už dostatočný náskok, aby si mohol v pohode prísť po tretie piešťanské víťazstvo. Žiaľ, v poslednom kole v druhej zákrute spadol a venoval tak výhru svojmu najväčšiemu súperovi Dopplerovi.

V Piešťanoch v roku 1984.

Cena SNP

Nezabudnuteľné miesto v histórii cestných pretekov motocyklov na Slovensku má diaľnica pri Badíne neďaleko Banskej Bystrice. Tam sa v rokoch 1976 až 1989 konali preteky o Cenu Slovenského národného povstania. Zdanlivo jednoduchá trať s dvomi vlásenkami, neskôr doplnená o dva spomaľovacie úseky, prilákala aj zaujímavé mená zo zahraničia, ktoré sa zúčastňovali i ostatných medzinárodných podujatí vo vtedajšom Československu. Navyše sa tu preteky jazdili aj o body do vtedajšieho Pohára mieru a priateľstva socialistických krajín.

Po prvýkrát sa tu Pavol Dekánek postavil na stupne víťazov po pretekoch triedy 350 cm³ v roku 1983. Skončil na druhom mieste za Petrom Balážom a s 350-kou obsadil aj tretie miesto v pretekoch päťstoviek.

O rok neskôr si tretie miesto v pollitroch zopakoval, tentoraz však už na Suzuki. V roku 1985 jazdil len triedu 500 cm³ a pri Badíne skončil druhý za Švajčiarom Gächterom. Opäť druhé miesto, tentoraz však za Imrichom Majorošom, si tam vyjzdil aj v roku 1987.

Víťazstva v pollitroch sa na Cene SNP dočkal v roku 1989, keď zvíťazil pred Rakúšanom Zellerom a naším Mariánom Troligom.

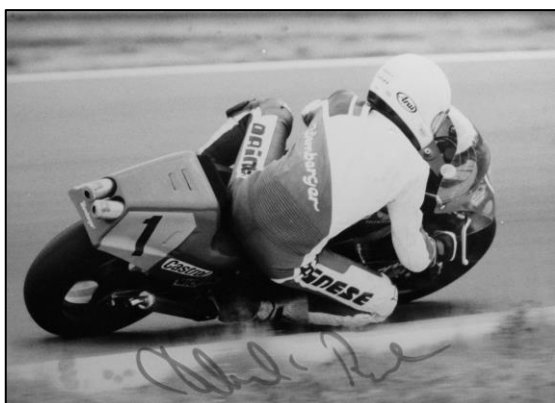
V roku 1990 sa Cena SNP presťahovala na neďaleké letisko Sliač. Pavol si tam zajazdil aj na dvestopäťdesiatke, na ktorej skončil druhý za Maďarom Istvánom Lovásim. Päťstovky, ktoré sa už vtedy jazdili v rámci triedy nad 250 cm³, však vyhral, a to pred Talianom Marchettim a Nemcom Norbertom Heile-
som.



Na Cene SNP pri Badíne v roku 1984 v súboji so Švajčiarom Ruedi Gächterom (8).

Koniec kariéry na dvakrát

Už bolo spomenuté, že v roku 1990 vstúpili do platnosti nové pravidlá pre účasť na majstrovstvách sveta a pretekov sa mohli zúčastňovať pretekári z tzv. Grading listiny. Preč boli časy, keď sa stačilo prihlásiť a pokúsiť sa o kvalifikáciu. Toto pravidlo znamenalo stop aj pre Pavla Dekánka. Objavil sa síce na domácom šampionáte v roku 1990, keď boli päťstovky súčasťou novo vypísanej triedy nad 250 cm³ a hoci vybojoval svoj ôsmy titul majstra Československa a po rokoch sa mu dobre darilo aj so štvrtlitrom, nemožnosť cestovať na podujatia svetového šampionátu znamenala, že po sezóne skončil s aktívnou kariérou. Pollitrový motocykel Honda, ktorý v tom čase už beztak začal v porovnaní s konkurenciou výraznejšie strácať, vrátil pánovi Kochovi do Nemecka.



Rok 1990 bol pre Pavla poslednou sezónou s pollitrom (vľavo). Vpravo na Honde 250, celkom posledné Pavlove pretekárske podujatie v Moste v roku 1992.



Prestal som s pretekmi, ale mal som doma dvestopäťdesiatku, ktorú mi daroval Koch. Bola to Honda, tiež po Besendörferovi. A tak som to po roku nevydržal a povedal Dušanovi Predanocymu, že ideme zase do toho. To bolo v roku 1992. V Městci Králové som skončil tretí, potom nasledoval Prešov, tam sa jazdilo za hroznej prietrže mračien a do cieľa som sa dostal druhý. Pamätám si, že som na tréningu zajazdil druhý tréningový čas na slickoch a pršalo. Vtedy Koch povedal, že ak skončím do tretieho miesta na majstrovstvách republiky, kúpi novú motorku. Nasledoval Most, kde som hneď v druhom kole spadol. Zaspal som na štarte, chcel som to čo najskôr dobehnúť, ale po páde mi zostalo odtrhnuté väzivo v kolene, a tak som oznámil definitívny koniec kariéry. Rozlúčkové kolo na superbikovej Ducati Mira Kacka som absolvoval na septembrových majstrovstvách republiky v Brne.

PAVOL DEKÁNEK
* 26. 6. 1952

Na brněnské trati navázal na dobré výkony i pověst svých krajanů Františka Srny a Petera Baláže a ve své době se vypracoval na nejlepšího slovenského jezdce.

Narodil se v kraji pod Bílými Karpaty, v Brezové pod Bradlom. Zatímco se dnes pohybují jezdci v labyrintech parkovišť závodních strojů na miniskútrech, Pavol se projížděl zpravidla na kole. Mělo to svoji logiku. Začínal totiž jako cyklista a na kolo nikdy nezapomněl. Ostatně, v náročném sportu si nevedl špatně, ale jednoho dne dospěl k názoru, že na motocyklu přece jen svět ubíhá rychleji. Jak zranitelný názor to ale může být, o tom se přesvědčil hned při prvním seznámení s rychlým strojem. Bylo to v Novém Městě nad Váhom, kde vyrazil ke svému prvnímu závodě s yamahou po závodníkovi Emanu Quirenzovi. Stačilo několik minut a z yamahy zbyl jenom žalostný šrot. Pavlovi bylo tehdy už pětadvacet, kupodivu ho tato příhoda od závodění neodradila. Výrazně na sebe upozornil v roce 1978 celkově třetím místem v mistrovství republiky dvěstěpadesátek. Tehdy za ním

zůstali známí a zkušení borci - Král, Vašíček, Bartůněk, Franc, Jarolím, Chaloupka i Staša. Lépe než on si vedli jen Mrkvývka a Baláž. O rok později bronzovou příčku obhájil a ve Žďáru nad Sázavou se těšil ze svého prvního vítězství. Jeho vzestup potvrdil post vicemistra republiky v sezoně 1980, v níž si vyzkoušel také silnější třístapadesátku. A v této kubatuře se hned v následujícím ročníku domácího šampionátu stal poprvé ve své kariéře mistrem republiky. Nakonec ve své kariéře nasbíral sedm titulů, poslední dva na pětistovce hondě.

Na samém vrcholu byl vždy skromný, sympatický a sdílný jezdec, v polovině osmdesátých let. V té době už startoval v nejsilnějších pětistovkách. Nejprve na suzuki, později na hondě. Čtyři vítězství v Hořicích, stejný počet úspěchů na těrlickém Zlatém kahanci, dva triumfy v domácí Ceně Slovenska v Piešťanech i vítězství v Ceně SNP ve Sliachi. To vše mu vyneslo širokou popularitu. Ale vítězi 29 závodů domácího mistrovství sláva nikdy do hlavy nevstoupila.

Na brněnské trati měl Pavol jedinečnou příležitost zapsat se výrazně do historie závodu.

29. září 1992

Devatenáctého cervence došlo krátce po startu na motodromu v Mostě ke spektakulární havárii čtyř jezdců. Mezi nimi byl i osminásobný mistr Československa, vítěz devěťadvaceti mistrovských závodů a dlouholetý účastník mistrovství světa, Pavol Dekánek (26. 6. 1952). Po závodě již popojížděl parkovištěm jezdců na kole, tedy zcela nezraněn. Svůj „výlet“ do bezpečnostní zóny tehdy komentoval slovy: „Ani nevím, jak se to seběhlo, upadl jsem bez cizího zavinění.“

Dvacátého září se sjeli jezdci k dalšímu mistrovskému klání, pro změnu na motodromu v Brně. K všeobecnému překvapení zde signalizují pořadatelé, že součástí programu závodu bude i Dekánkovo rozloučení se závodní kariérou. S Pavlem přijeli jeho dlouholetí mechanici, manažer, otec a nechyběl ani pan Bruno Koch z Německa, majitel firmy Wernberger, takto sponzor týmu, pro který Pavol dlouhá léta jezdil. Symbolické poslední kolo měl absolvovat na ducati svého kolegy Miroslava Kacka. Ještě než vyjel na trať, ptám se - jak je ti, Pavle, po těle? „Nejspíš mi to nebude ani věřit, ale mám větší trému než před závodem

mistrovství světa. Ale abych nezapomněl, poděkuj za mne u vás na severu Moravy všem lidem, kteří mi fandili a drželi palce na Těrlickém okruhu. Na tamní atmosféru nikdy nezapomenu.“

Bylo to dojemné loučení, chlapi byli pořádně naměkko. Aby taky ne, vždyť v Dekánkovi je zosobněna celá generace jezdců osmdesátých let. Co zbývá dodat? Díky ti, pane závodníku, za sportovní zážitky, které jsi lidem rozdával svými výkony dlouhých patnáct sezón. A do závodnické penze? Přece hodně štěstí!

Poslední letošní mistrovské Brno však nebyla jen Dekánkova rozlúčka a kvalitní sport při vlastních závodech. V sobotu večer se třeba v místní restauraci servírovala k zasloužené večeři i stript show čtyř rutinérek, pravda za předpokladu, že vám stála za 150 Kčs, jinak jste byli z lokálu vypoklonkováni. Ani snídáně nebyla ledajaká. Za 26 Kčs jste si třeba mohli nechat zamíchat vejce, případně ze 65 korun sporádat hemenex. Kořalku a cigarety vám přivezli na vozíčku až k autu, lhostejno, zda byly platidlem německé marky, nebo dokonce domácí měna. Zkrátka tržní hospodářství se vším všudy. Pravdou však je, že nikomu nebylo bráněno dovézt si proviant s sebou.

Text a foto: JIRÍ FRANEK



V památném závodě pětistovek v roce 1984 měl na dohled šachovnicový praporek, ale chyba v posledním retardéru před cílovou zatáčkou znamenala pád z výborného třetího místa. Aby nebyl směle konec, za ním těsně jedoucí Staša skončil v rozmetaných balících slámy rovněž na zemi, a tak stupně vítězů zůstaly bez našich barev.

Když přestal závodit, opustil motocyklový svět definitivně a začal podnikat v dopravě. I v novém zaměstnání, za volantem autobusu, zůstal takovým, jakého jsme znali. Slušný, poctivý a spolehlivý.

P. N.



Jako účastník závodů světového šampionátu se nikdy nechtěl smířit s tím, že by kluk z Brezové měl brát ohled na slavná jména. Nesmířil se ani s časem, který stačil k účasti v závodech, naopak se vždy snažil smazat další setinky. Končil proto občas na zemi, nicméně s buldočí zarputilostí se pokoušel přistát znovu. Přitažlivost zemská na něho obzvláště silně působila v bývalé Jugoslávii. V Grobniku u Rijeky nejprve jeden rok zaměstnal slavného doktora Claudio Costu, jenž mu vracel zpět vyhozené rameno. Motocykl se trochu opravil a Pavol chtěl druhý den na start. Nikdy nepil a proto dvě deci

vína působily lépe, než prášky na spaní i na bolest. O rok později se zdálo, že tentokrát nebude vína zapotřebí, Dekánek si už před posledním tréninkem zajistil účast v závodech a mohl mít tedy klid. Mohl, kdyby při poslední sobotní tréninkové jízdě nezkoušel, kterak jede motocykl Burnettovi. Zapomněl přitom, že ten motocykl je tovární a hlavně mnohem lépe obutý. Dekánek se držel celé jedno kolo, čas si značně vylepšil, což se ale dozvěděl až mnohem později. V dalším okruhu totiž pneumatiky řekly dost a Dekánek havaroval v jednom z rychlých úseků trati. Doktora Costu ale nenavštívil, snad se ještě bláhově domníval, že druhý den bude moci startovat v závodech. Přiskákal ke svému autobusu po jedné noze a když sběrný vůz přivezl dokonale polámaný motocykl, pak teprve Dekánek rezignoval a počal se věnovat své zraněné noze. Prý je „naražená“ a chtěla by octanový obklad, který však ve výbavě chyběl. Pavol sykal bolestí a střídavě nadával, že tentokrát není k dispozici ani ona lahvička bílého. Mohl jsem tehdy posloužit a za chvíli stála na stole, byť Pálavské bylo původně určeno ke konzumaci až kdesi na Makarské, kde mě ještě čekal týden odpočinku. Otevřel jsem láhev a pilil se po skle- niče v domněně, že Pavol použije produktu vinnů z Moravy coby uspávacího prostředku tak, jako o rok dříve. „Sklenky netřebea,“ prohlásil však Dekánek, poté vyprázdnil obsah láhve do připravené nádoby, kde namáčel obklad na svoji nohu. Po bezesné noci musel nakonec stejně vyhledat ošetření a člověk tehdy odjížděl k Jadranu bohatší o další životní zkušenost. Že totiž ani Pálavský octan na zlomené nohy nepomáhá.

I nadále v sedle

Pavol Dekánek se odmíchl poté, co třída do 500 cm³ skončila svojí existencí v mistrovství Evropy. Vrátil Hondu svému sponzorovi panu Kochovi do SRN, jenž dodnes tvrdí, že nelituje v žádném případě investic, neboť Dekánek ho neklamal. Uprostřed sezóny 1992 se devítinásobný mistr republiky náhle dost nečekaně znovu objevil na startu s Hondou 250, aby ještě před koncem téže sezóny řekl stejně nečekaně, že definitivně končí. Při skromném rozloučení v Brně byla řada přátel, přijel dokonce i sám pan Koch. Pár fotografií na rozloučenou, pár stisků rukou a pak už jen ono definitivně poslední kolo, při kterém Pavolu Dekánkovi dost možná běžel rovněž hlavou film. Treba o tom, kterak pravidelně porážel Niggi Schmassmanna či Seppa Dopplera, kteří jezdí dodnes v mistrovství světa pětistovek.

Cyklisté z Myjavy brali vždy Dekánka jako svého, občas si s nimi vyjel zatrénovat a proháňet se prý bude s těmi mladšími i nadále. Jen tak, pro radost, pro uchování dobré kondice, ze které dokázal při motocyklových závodech vždy těžit. Ostatně 40. narozeniny ještě nejsou důvodem k zahálce, alespoň ne pro Pavola Dekánka. Populární „Deko“ pouze uzavřel jednu životní kapitolu a dozajista brzy nadepíše další, třeba při cyklistických závodech těch dříve narozených, kterým se říká dost nepřesně – veteráni. Jak znám Pavola Dekánka, nebude skutečným veteránem nikdy.

František Vích



Pavol Dekánek,
nar. 25. 6. 1952

Po více než roční přestávce se „Deko“ znovu vrátil na okruhy, což je bez nadsázky oživení domácího mistrovství dvěstěpadesátek. Devítinásobný mistr republiky (4×250, 3×350 a 2×500 ccm) začínal původně jako úspěšný cyklista a byl dokonce v reprezentačním výběru. Začal se silnicí trochu pozdě, ale vše stačil dohnat. S Hondou 500 ccm startoval i ve světovém šampionátu, kde dokázal porážet Rakušana Dopplera či Švýcara Schmassmanna, kteří tam startují dodnes. Za říditky motocyklu zažil hodně horčích chvil, na dravosti mu však neubraly. Velkou devízou Dekánka je rovněž příkladná fyzická kondice.

Pavol Dekánek

Keby mi bol niekto vlni na pretekoch v Banskej Bystrici povedal, že na štarte stojí nováčik cestných okruhov, o ktorom bude o rok s uznaním hovoriť i predseda trénerskej rady Jan Burlan, bol by som sa iba zasmial. Kto čo len málo pozná pomery v našom cestnom športe, ten proste nepodlieha prehnatým ilúziám. Nasledujúce preteky však ukázali, že by som sa bol mýlil. Rád sa tomu priznám a ten, koho sa to týka, totiž Pavol Dekánek, mi to zaiste rád odpusti. Nasledujem starostlivo referáty z oblasti cyklistiky, ak je to vôbec možné nikde sa o dorastencoch čosi dočítať. Dnes už však viem, že Pavol v záľatkoch svojej športovej kariéry patril k najlepším na Slovensku a získal dokonca v jednotlivcoch dva tituly majstra. Odlíšili sa však zdravotné ťažkosti a tak nasledoval prestup do motoristickej rodiny medzi motokrosárov. Sen o štátnej reprezentácii, do ktorého širšieho výberu sa pred pražskými cyklokrosovými majstrovstvami sveta dostal, sa rozplynul.

Päť sezón na slovenských motokrosových tratiach bolo síce obdobím driny, ale tak prepotrebný povzbudzujúci úspech sa nedostavil. Pavol sa teda rozhoduje riešiť situáciu po svojom. Zamontuje narychlo motokrosový motor do provizórneho rámu, v Banskej Bystrici je platý a povzbudený týmto dobrým umiestnením sa rýchlo rozhoduje. Na sezónu 1978 si z vlastných prostriedkov zaobstaráva staršiu yamaha. S ňou začína sezónu 1978 na okruhu v Malackách. Trať je mokrá a to vyhovuje jeho skúsenostiam z predchádzajúcej športovej činnosti. Hneď pri svojom prvom štarte na dovtedy pre neho neznámom dvojjakel víťazi. Kto sledoval naše referáty z priebehu ďalších pretekov, ten si zaiste spomenie na jeho výkony. Spočiatku boli šokom pre všetkých, ktorí cestnému motocyklovému športu rozumeli. Postupne však museli všetci zobrať tohto dvadsaťšesťročného rodáka z Myjavy na vedomie. Zákonite sa dostavili aj havárie, ale žiadna z nich Dekánka nevyviedla natoľko z miery, aby vzápätí nedokázal odviesť znova vysokú hodnotný výkon. Jeho cieľavedomému poňaniu zabalo fanúšikovateľ veľa ľudí, vrátane okresných funkcionárov a pracovníkov podniku Kovové tkaniny Brezov pod Bradlom. Nominácia do štvorčlenného reprezentačného družstva na preteky o Pohár mieru a priateľstva v Hradci Kválové bola na záver roka iba zákonitým ohodnotením jeho výkonov. Titul majstra Slovenska 1978 v triede do 250 cm je vo svetle tejto skutočnosti z dnešného pohľadu pochopiteľnou samozrejmosťou.

Svoj podiel na priam raketovom vzostupe Dekánka majú, pochopiteľne, aj obaja mechanici, rodičia a vlastne všetci, ktorí akýmisi spôsobom boli nápomocní. Jeho výkony neboli iba dielom takzvaného prírodného talentu a nutného športového šťastia, ale predovšetkým obrovskej cieľavedomosti a zdravej túžobnosti. Nemalú účasť na výsledkoch možno pripísať aj jeho povetivému prístupu k práci a to nielen pri príprave motocyklu, ale aj vo vlastnom zamestnaní vodiča z povolania.

J. FRANEK

Potýčka so súperom v Moste

Možno by sa na situáciu, ktorá vznikla po pretekoch majstrovstiev republiky pollitrov v roku 1990 na autodróme v Moste zabudlo, keby ju priamym prenosom neprenášala Československá televízia. Po problémoch pred pretekmi musel totiž hlavný favorit Pavol Dekánek štartovať z boxovej uličky a už krátko po štarte bolo zrejmé, že o víťazovi sa bude rozhodovať medzi Mariánom Troligom a Holanďanom Harry Heutmekersom. Tí totiž neohrozene bojovali medzi sebou, ale predsa len sa na nich dokázal dotiahnuť výborne jazdiaci Dekánek! Prišlo k výmenám na prvom mieste, ale to už Pavol nejazdil v tom tempe ako predtým a nakoniec zvíťazil len s tesným rozdielom.

Začala sa mi vtedy prehrievať motorka a snažil som sa to už len udržiavať. Keby som mohol ísť vo svojom predchádzajúcom tempe, hneď by som im ušiel, ale nešlo to. Sledoval som si teplotu a keď som videl, že im stačím, rozhodol som sa zvrátiť preteky vo svoj prospech až v úplnom závere. Marián Troliga ale o mojom probléme nevedel a mal pocit, že som si z nich oboch robil žarty, ako som sa nechal obiehať a v závere ich zase porazil. A tak, keď už sme boli na vozovke, ktorá nás po pretekoch z dráhy privádzala do depa, treskol mi rukou po helme. Vtedy som odhodil motorku na zem a išiel som ho kopnúť do zadku. Taký som bol našťvaný. No a potom už to lietalo. Následne sme sa ocitli v Prahe pred komisiou. Nejaké dva, tri preteky sme sa spolu veľmi nerozprávali, ale keď teraz jazdím služobne do Prešova, vždy sa s Mariánom stretneme.

Pavol (vľavo) a Marián sa dnes pri spomienke na tieto momenty už len zasmejú.

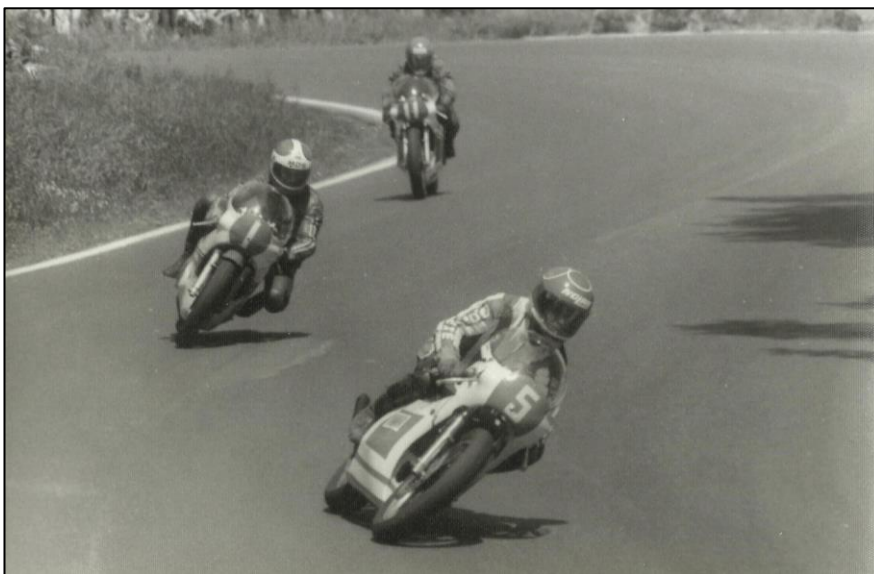


Súperi a kamaráti

Mojimi najväčšími súpermi boli hlavne nemeckí a rakúski pretekári na majstrovstvách Nemecka, keď som jazdil u pána Kocha. Michael Rudroff, s tým som bol veľmi zadobre, Sepp Doppler, Karl Dauer, Peter Schleef, Karl Truchsess, Helmut Schutz, Georg-Robert Jung, ale aj Talian Massimo Messere... S niektorými som vychádzal dobre, mali sme k sebe bližšie. Napríklad s Jánosom Drapálom, Talianom Dariom Marchettim, s tým bola vždy zábava. Najlepšie som asi vychádzal s Rakúšanom Petrom Smolikom. Ten mal tiež Suzuki štvorvalec. Bol to veľký sympaták a skromný človek. Dal by človeku aj to posledné, hádam, že by aj kľuku z motorky odmontoval, ak by som ju potreboval. Taký to bol dobráčisko.

Na majstrovstvách sveta som si výborne rozumel s Talianom Pierfrancescom Chilim. Mal rád naše šampanské a vozil som mu aj našu solvinu, on mne zase lacnejšie predával olej, ten 747... Zo špičky bol najprístupnejší a ozajstný kamarát. Spoznali sme sa cez Petra Baláža, vedel aj po nemecky, takže sme sa dokázali porozprávať.

Samozrejme, skvelých súperov som mal na domácich tratiach, či už Petra Baláža, Bohuša Stašu, Mariána Troligu, Petra a Imra Majorošovcov, s mnohými súpermi sme boli aj výborní kamaráti. Pokojne by som mohol vziať štartové listiny a čítať ich odhora nadol. Napadnú mi aj Rudo Mitošinka, Heňo Kurtha, Mišo Puškár, Honza Bartůněk, Miro Medek, Milan Pecen, Ernest Korčák, Franta Tofel, samozrejme Petr Hlavatka, úžasný chlap, ale aj Zbyněk Havrda, Michal Oravec, Hynek Pavliš, Zdeněk Paznocht, Josef Pavlíček, Šobáňovci a mnohí ďalší. Mám na nich krásne spomienky. Ono sa ani nedá povedať, že niekto bol väčší či menší kamarát. Boli sme úžasná partia, kedy kto mohol, pomohol. Či sa pokazilo auto pri doprave, či to bola motorka alebo bolo treba požičať nejaké náradie... S mnohými som stále v kontakte, blahoželáme si k sviatkom, stretávame sa, keď som na východe, tak s Puškárom, Troligom, Majorošovcami, s Miškom Oravcom v Trenčíne, on je od fachu, taxikár.



**Na 350-ke
za Petrom
Hlavatkom
a pred Rudolfom
Mitošinkom v Hoř-
ciach v roku 1982.**

Vodič profesionál

Keby ste sa Pavla spýtali, koľko kilometrov absolvoval ako profesionálny vodič autobusu, nákladného či osobného auta, nevedel by odpovedať. Nikdy si takú štatistiku nevedol, ale pri predstave, koľko toho najazdil na vojne, potom ako vodič linkového autobusu, osobný vodič podnikového riaditeľa a neskôr ako súkromný podnikateľ, čo vlastne trvá doteraz, si môžeme neuveriteľný počet kilometrov len domýšľať. A to by sme nemali zabudnúť ani na prepravu na preteky doma aj v zahraničí. A aký je Pavol vo svojej profesii? V dnešnej dobe je možné nájsť na internete hodnotenia firiem, ktoré sú zaradené v rôznych katalógoch. Tam objavíte aj hodnotenie Pavlovej firmy Dekabus jedným z jeho klientov: *„Viezol nás už viackrát (Rím, Miláno, Praha...) a je jednoznačne jednotka, skromný a výborný šofér, prajem mu ešte veľa šťastných kilometrov.“*



Veľké množstvo spokojných klientov Pavol dopravil svojimi autobusmi do rôznych destinácií po celej Európe. Na snímke zájazd členov Spoločnosti Milana Rastislava Štefánika v Ramsau am Dachstein.

Keď som sa v roku 1973 vrátil z vojny, kde som jazdil s autobusom, išiel som hneď robiť do ČSAD v Bratislave. Jazdil som diaľkovú linku Bratislava - Košice - Sobrance. To som robil jeden a pol roka, ale popri pretekoch sa to nedalo zvládať. Tak to bolo od mája do septembra. Napadlo mi, že by som mohol pracovať aj niekde vo fabrike, napríklad v národnom podniku Kovové Tkaniny Brezová, trebárs ako šofér nákladiaku alebo autobusu. Tam bol v piatok poobede fajront a víkend voľný. Otec teda zašiel za tamojším

riaditeľom. Poznali sa, tykali si, cez vojnu boli spolu partizáni. Onedlho mama priniesla otcovi do práce obed a on jej povedal, aby som utekal do Brezovej za riaditeľom, že mám hneď prísť. Riaditeľ sa so mnou začal veľmi priateľsky zhovárať, zaujímal sa, na akom autobuse jazdím a podobne. Potom sa ma zrazu opýtal:

„A s osobákom by si jazdiť nechcel? Náš šofér, ktorý ma vozí, nechce chodiť mimo osem a pol hodinového pracovného času a ja by som potreboval niekoho, kto by mi vedel byť viac k dispozícii.“

Až ma obarilo. Nevedel som, či sa mi to len nesníva.

„To myslíte vážne?“

A on nato:

„Tak, ako ti vravím, toto ti ponúkam.“

Samozrejme, nemohol som odmietnuť. Riaditeľ mi maximálne vychádzal v ústrety a keď som v rámci komerčných stykov už jazdil do zahraničia, dal mi na pretekársku sezónu neplatené voľno. Keď som za ním raz po takomto neplatenom voľne prišiel, to už bolo po nežnej revolúcii, dozvedel som sa, že riaditeľ je na dôchodku. Namiesto neho bol nový, ktorý ma odmietol s tým, že môžem ísť tam, kde som bol doteraz. Tak som si povedal, no počkaj! Hneď som kúpil Mercedes 124, vybavil si podnikanie a išiel mu robiť do fabriky konkurenciu. Oni mali len žigulík, volgu a Škody 1203, takže námestníci a zásobovači sa chceli voziť už len so mnou. Takto mi autíčko za dva roky pekne zarobilo na autobus a následne som si v Bratislave kúpil Karosu.

Firmu Dekabus som založil v roku 1992, má už teda celé štvrtstoročie. To bolo v čase, keď som už prestal jazdiť preteky. Neskôr som kúpil aj druhú Karosu a zamestnal ďalších vodičov, ale zistil som, že to k ničomu nevedie. Ľudia sú často takí, že keď došoférujú, vykašľú sa na všetko a nie sú schopní ani vyčistiť špinu a spísať poruchy na vozidle. Preto som nakoniec zostal sám. Karosu som predal a kúpil si Setru, ktorú som mal možno aj dvanásť rokov. No a neskôr som kúpil ďalšiu Setru, ktorá mi slúži doteraz. Vodič autobusu si musí vedieť opraviť niektoré veci sám, preto sa mi z tohto hľadiska zišlo to, čomu som sa vyučil. Mám rád pestrosť. Ako vodič mám určitú slobodu, voľnosť, prichádzam do styku s mnohými ľuďmi. Vidím nové miesta. Moja robota ma baví, a to si asi veľa ľudí povedať nemôže.



Vedenie autobusu Pavol podľa potreby mení za riadenie nákladného auta.

Najlepšie preteky? Všetky úspešné

Nedá sa povedať, že by som mal jedny preteky, na ktoré spomínam najradšej. Je to skôr skupina pretekov a všetky sú pre mňa rovnako dôležité, na jednej úrovni. Medzi ne určite patrí Brno v roku 1984, ktoré síce dopadlo, ako dopadlo, ale zároveň to bol pre mňa veľký zážitok. Po všetkých tých stresoch s prípravou motorky súťažiť o európske pódium a v tej atmosfére, na to sa nezabúda.

Krásne spomienky mám na Těrlicko, kde sa mi darilo a samozrejme na Hořice, to je jasné. No všetky tie dobré spomienky sú spojené hlavne s výsledkami. Či už to bolo v Piešťanoch, Banskej Bystrici, Moste, Kopčanoch, Hričove, Dymokuroch, v Schleizi, Frohburgu, Sachschesnringu... Ale nemuseli to byť len víťazstvá.



V Kopčanoch v roku 1980 s Pavlom Vašíčkom (vľavo) a Henrichom Kurthom.



Mechanici

Tento šport sa nedal robiť tak, aby človek na preteky jazdil sám a zároveň fungoval aj ako mechanik, hoci boli aj takí kaskadéri, ktorí jazdili republiku bez mechanika. Ja som v začiatkoch oslovil Vladu Kubicu a Dušana Borsuka, ktorý už predtým robil mechanika pretekárovi Karolovi Jirkovi. Borsuk, ktorý v tom čase prerábala dom, povedal, že bude mojím mechanikom rád, ale chce to robiť naplno, a tak ma poprosil, aby som nejaké roky ešte počkal. Nakoniec som prvých šesť rokov absolvoval s Vladom Kubicom a dodnes som mu nesmierne vďačný za to, čo pre mňa urobil a urobil toho maximum, navyše sme spolu aj výborne vychádzali a dodnes si máme čo povedať.

Po Vladovi prišiel Dušan Borsuk, ktorý medzičasom dokončil dom. Bol frézar, vedel si so všetkým poradiť, či už išlo o motorku, auto, Aviu alebo hocikaké zariadenie. Bol doslova extratrieda. Spolu sme boli aj v prvých rokoch komerčných stykov. Trávili sme spolu minimálne tristo dní v roku. Každý deň po práci sme sa stretli a chystali motorku na preteky. Aj v zime bolo čo robiť, pripravovali sa náhradné súčiastky na sezónu, stúpačky, riadidlá, brzdové páčky, radenie, robili sme generálku... Neskôr sa mu to však prestalo pozdávať, predsa len sa musel uvoľňovať z práce a navyše už s manželkou zostali sami. Keď sme cestovali, ona bola doma sama, preto sa rozhodol skončiť.

Oslovil som teda Zdena Jakeša, majstra odborného výcviku na strednej dopravnej škole u nás na Brezovej, inak strýka nášho úspešného „dakaristu“ Ivana Jakeša. Ani jemu to nevyšlo kvôli práci, ale dobrými kamarátmi sme ostali doteraz.



S mechanikom Vladom Kubicom v roku 1980 (vľavo) a mechanikom Dušanom Borsukom v roku 1986.

Nakoniec som oslovil Dušana Predanocyho, ktorý jazdil motokáry a jeho syn motokros. Pracoval v Mototechne v Trenčíne, ale vzal si neplatené voľno, lebo sa mu zapáčilo robiť mi mechanika. Ja som vtedy zohnal autobus Karosu a spolu sme sa pustili do jej prerábky. Všetko sme odtiaľ vybrali, urobili priechy, kúpeľňu, spáľňu, obývací priestor, sedačky na prepravu. Zadná časť autobusu bola priestorom pre motorku a zároveň dielňou s náhradnými dielmi a náradím, aby sa motorka dala opraviť aj vo vnútri. Keď som Dušanovi pred zimou povedal, že ideme prerobiť autobus, robil na tom celú zimu až do začiatku novej sezóny. Bol neuveriteľne šikovný. To, čo by mal jeden problém už len nakresliť, on dokázal perfektne urobiť. Potom začala sezóna, rozumeli sme si a ja som s ním bol maximálne spokojný. Pretože bol veľmi pracovitý, uchytil sa aj u pána Kocha. Takto sme spolu strávili niekoľko sezón a Dušan so mnou ostal až do konca mojej kariéry.

Keď si na to dnes spomínam, mal som veľké šťastie na mechanikov. Všetci traja boli vynikajúci a ak by medzi mechanikmi vyhlasovali majstrovstvá sveta, tí moji by museli byť medzi najlepšími. Nikdy sa nestalo, že by sme mali „tichú domácnosť“, a to sme s Predanocym niekedy strávili v autobuse spoločne aj 5 - 6 týždňov.

Ľudí, ktorí mi pomáhali, bolo samozrejme viac. Nemôžem zabudnúť na Fredyho Slacha, ktorý bol emigrant a žil v Nemecku. S ním sme si výborne sadli, navštevovali ho pri našich cestách do Nemecka, aj sme u neho prespali. Mal obrovský dar. Dokázal pána Kocha presvedčiť, že mi treba novú motorku a stál vlastne za kúpou druhej, hliníkovej Suzuki a takisto za kúpou Hondy po Truchsessoovi. Fredy je skvelý chlap, stále sme spolu v kontakte, žije opäť v Českej republike

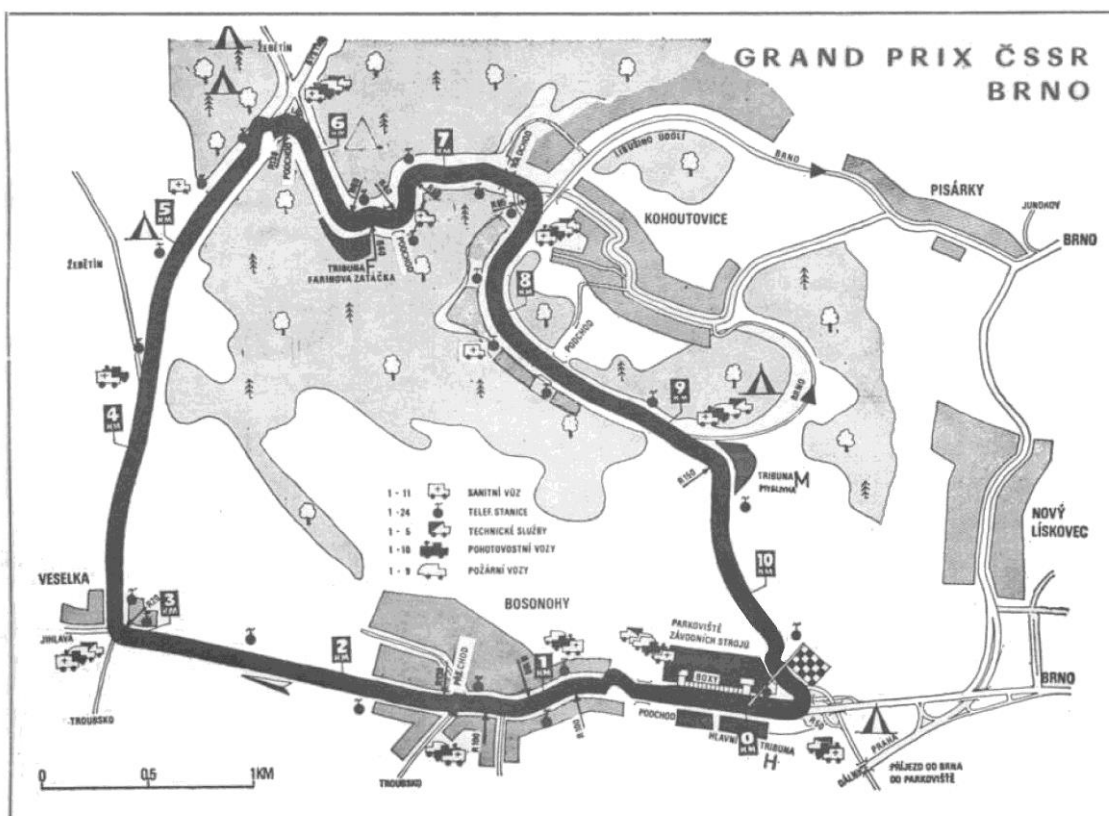


Keď sa Pavol v Brne v roku 1992 lúčil s pretekárskou kariérou, nemohli na mieste chýbať tí, ktorí ho počas kariéry dôverne sprevádzali a podporovali. Zľava: Vladimír Kubica, Dušan Borsuk, Ladislav Szabó, Pavlov otec Štefan a Günter Koch.

Okruhy

Z československých okruhov mi sedelo Nové Mesto nad Váhom, veľmi mi sadli aj Hořice, a hoci to boli okruhy nebezpečné, vyhovovali mi. Naopak v Těrlicku mi vadila veľmi dlhá rovina, ktorá bola na motor, no aj tak sa mi tam podarilo získať dve víťazstvá. Myslel som si, že už definitívne vyhrám Zlatý kahanec, o ktorý sa tam jazdilo, ale prišiel János Drapál a zvíťazil. Na jeho tristopäťdesiatku som proste nemal. Sedel mi aj Most. To už ale teraz hovorím o autodróme. Tam sa mi veľmi páčilo, navyše som tam niekoľko rokov držal s dvestopäťdesiatkou rekord okruhu. Vždy, keď som prišiel, vraveli mi, že ma ešte stále nikto neprekonal.

No a samozrejme starý okruh v Brne. Tie balíky slamy a trať naháňali strach majetnejším zahraničným pretekárom, ktorí mali lepšie motorky. Talianom na trojvalcových Hondách tam zvieralo zadok, nevedeli to otvoriť. Boli zvyknutí na motodrómy, na veľký priestor a staré Brno im bralo elán. Pohľad na balíky slamy a zvodidlá akoby im podvedome otáčal ruku opačne a namiesto pridávania skôr uberali. Občas mi napadne, ako by to asi vyzeralo v roku 1984 s motorkou, ktorú som mal až o niekoľko rokov neskôr, a teda s trojvalcovou Hondou. Myslím si, že by to bolo o niečom inom. Brno bola naozaj pekná trať. Aj pre motorku a aj pre pretekára.



Mapka poslednej verzie starého okruhu v Brne.

Bývalo aj veselo

Raz v sobotu, keď sme dotrénovali v Těrlicku, kde je vedľa trate jazero, prišiel za mnou Miško Puškár a vraví mi:

„Paľko, pôjdem na ryby. Pridáš sa? Trošku si zapytličiť.“

A ja mu na to:

„Samozrejme, idem s tebou!“

Sedeli sme pri jazere, zhovárali sa, veď s Mišom sa bolo vždy o čom rozprávať, udica nahodená a vtom zrazu Mišo vraví:

„Paľko! Rybári idú! Objímaj ma!“

Tak sme sa dali do objatia a zostali tak, až pokiaľ rybári neprešli. Takže mám z pretekov aj takýto rybársky zážitok.

Spomínam si aj na to, ako sa Stašov mechanik išiel v Dymokuroch kúpať do jazera s dáždnikom, pretože pršalo...

Veľa zaujímavých zážitkov človek prežil na cestách na preteky a z pretekov. V Brne sa u nás vždy zastavil František Šťastný. Boli s mojím otcom rovesníci a pri poháriku vedeli posedieť aj dlhšie a keďže Franta bol veľký rozprávač, boli to pekné chvíle.

Ja som nebol typ, ktorý by na pretekoch nejako v hojnej miere popíjal alkohol, ale raz sa mi podarilo aj to. V Jindřichovom Hradci na pretekoch Pohára mieru a priateľstva. Večer sa sadlo s Moravákmi k vínu a keďže som inak nepil, veľa mi nebolo treba. Ráno mi bolo zle, hrozne ma bolela hlava a nevedel som sa toho zbaviť. Jazdil som na bicykli, pil som vodu, mlieko... Ale v pretekoch som nakoniec skončil na pódiu.

Ďalší zážitok nepatrí k tým veselým, ale utkvel mi v pamäti, lebo vtedy som si uvedomil, že nielen mamy a manželky majú o nás na pretekoch strach. Mnohí si pamätajú pána Fábryho, otca pretekára Mira Fábryho. Bol to veľký sympaťák a boli sme veľkí kamaráti. Pracoval vo „Zvaráku“, kde mi porobil mnoho vecí a ja som tam bol varený-pečený. Vždy, keď sme dorazili na preteky, najprv pomohol Mirovi vyložiť motorku a potom k nám prišiel do autobusu alebo do lveca a debatovali sme. Raz bol so mnou na pretekoch aj otec. Na chvíľu som odbehol preč a ako som sa vracal, nevideli ma prichádzať. Tak som začul ako pán Fábry vraví: „Najťažšie pri tom športe je žiť s vedomím, že sa tí naši synovia z niektorých pretekov už nemusia vrátiť...“

*S Františkom Šťastným v Brne
v roku 1986.*



Pády

Jazdili sme a samozrejme sme aj padali. Človek sa však snažil ísť vždy tak, aby sa domov vrátil so zdravou kožou. Keď som spadol a vrátil sa do depa, mechanik Dušan Borsuk ku mne prišiel, ohmatával mi chrbát a pýtal sa: „Krídelka rástli, krídelka?“

O páde na majstrovstvách Európy v Brne v roku 1984 som už hovoril, no bolo aj niekoľko ďalších, ktoré mi utkveli v pamäti. Jedným z nich bol pád na majstrovstvách sveta v Juhoslávii v roku 1988. To už som mal Hondu po Truchsessovi. Neprezuli sme zadnú pneumatiku a ja som sa v poslednom meranom tréningu hneď po výjazde z depa chytil Angličana Rogera Burnetta, ktorý išiel na Honde tímu Rothmans. Držal som sa ho tri kolá. Myslím, že prvé dve kolá nejazdil ešte v plnom tempe, ale s našimi motorkami sme museli ísť na maximum, aby sme sa takýchto jazdcov mohli udržať. Jazdil som za ním vo vetre a už som mal splnený kvalifikačný čas, čo mi ukazoval aj mechanik Dušan Borsuk. Ja som sa však Burnetta ešte stále držal, no on potom zrýchlil a moja pneumatika to viac nevydržala. V dlhej zadnej zákrute, po ktorej ide akoby jama a nasleduje horizont, to už zadok neudržel, motorka sa vzpriečila a ja som z nej letel niekoľko metrov do výšky... Odvtedy mám ľavé plece vyluxované a o tri centimetre dlhšie. Vtedy som pochopil, ako sa dá chodiť za rýchlejšími jazdcami. Dušan mi potom v boxe vravel: „Veď som ti ukazoval, že máš splnený kvalifikačný čas!“ Držať sa však takéhoto pretekára bola pre mňa veľká výzva...

S ďalšou nepríjemnosťou mám spojený aj Nürburgring. Raz som tam na majstrovstvách Nemecka spadol na vode, vykrútil si pravé plece a odvtedy sa mi to s ním stále vezie.

*Tento pád
na Cene
SNP patril
v Pavlovej
kariére
k tým
ľahším.*





*Pavlova
zdemolovaná
Yamaha po páde
v Novom Meste
nad Váhom
v roku 1978.*

Ďalšiu kritickú situáciu som zažil v Znojme. Nevieam, či to nebolo vtedy, keď sa tam zabil mladý Oldřich Kába. On to vlastne ani nebol pád. Išiel som na tristopäťdesiatke. Jazdil som tesne za Petrom Balážom, ktorému to v ľavotočivej zákrute ustrelilo a dnes už ani neviem, či aj spadol alebo to ustál. No tým, že som sa mu uhol, vyšiel som zo stopy a už sa nezместil do zákruty. Zvolil som teda únikovú cestu, ale nakoľko som to z ľavého náklonu musel narovnať a sklápať doprava, dostal som sa až na chodník, kde boli domy v radovej zástavbe. Jeden z nich bol odskočený a práve oň som zachytil štvrtým a piatym prstom ľavej ruky. Nespadol som teda, ale tie dva prsty som mal ošúchané a vykĺbené či zlomené. O týždeň neskôr sa konali preteky v Malešiciach, ruku som mal hrozne opuchnutú, museli mi ju opichovať, aby som preteky mohol vôbec odjazdiť.

Mrzí ma pád v roku 1989 na Cene Slovenska v Piešťanoch v poslednom kole, keď som už jazdil s veľkým náskokom pred Dopplerom. Za cieľovou rovinou boli rýchle zákruty doľava a doprava. Práve v tej druhej som sa zachytil o balík slamy a spadol som...

Vybavuje sa mi aj pád na dvestopäťdesiatke v Českej Třebovej z roku 1979, kde sa mi nič nestalo, spadol som do priekopy a možno boli len polámané kapoty. Skôr si na tieto preteky spomínam preto, lebo som tam vtedy išiel prvé preteky v triede 350 cm³ a hneď som skončil druhý za Bohumilom Stašom. Po pretekoch som si ale uvedomil, že som na Stašu rozhodne mal. To iba v hlave som mal akúsi zábranu, ktorá mi hovorila, že ho nemôžem predbehnúť, lebo je to Staša.

Zažil som ale aj smolné preteky. Raz nás pozvali do Malmö, kde vyplácali dobré štartovné. To už bolo s päťstovkou, ale na mieste sa nám rozletela kľuka, a tak sme sa domov vrátili s dlhými nosmi.

Keď už spomínam Švédsko, na tréningu na okruhu Anderstorp ma v zákrute predbiehal Michael Doohan. Asi som bol pomalý, a to ho tak nahnevalo, že sa do mňa potom snažil kopnúť...

S podporou rodiny

Počas aktívnej kariéry Pavla doma po pretekoch netrpezlivo očakávala manželka Jana. Pri množstve štartov, ktoré absolvoval, si môžeme len ťažko predstaviť strach, ktorý musela zakaždým prežívať. Našťastie však Pavol vždy prišiel, hoci niekedy aj so zraneniami.

Keď sme sa s Jankou spoznali, už som jazdil preteky, preto sa dá povedať, že vedela, do čoho ide. Aj do fabriky, v ktorej sme sa zoznámili, som prešiel kvôli pretekom, keď som nestíhal robiť vodiča linkového autobusu a išiel som robiť šoféra riaditeľovi. Nikdy mi nič nepovedala, neprehovárala ma, aby som prestal, hoci viem, že to pre ňu nebolo ľahké, a to ešte viac, keď sa narodili deti. Hoci vtedy pri tých starostiach možno ani nemala čas rozmyšľať nad tým, čo by sa mi mohlo stať. Všetky starosti o deti boli na nej, našťastie mala rodičov v Brezovej, takže aj oni pomáhali, keď som nebol doma. A doma som niekedy nebol celé týždne, ba aj dva mesiace, keď sme medzi pretekmi zostávali pracovať u Kocha. Potom som aspoň priniesol domov nejaký zárobok, čo moju neprítomnosť trochu kompenzovalo. Keď som z pretekov prišiel doráňaný, vždy mala strach, to je jasné. Asi najviac som bol dobitý po tréningovom páde na majstrovstvách sveta v Juhoslávii.

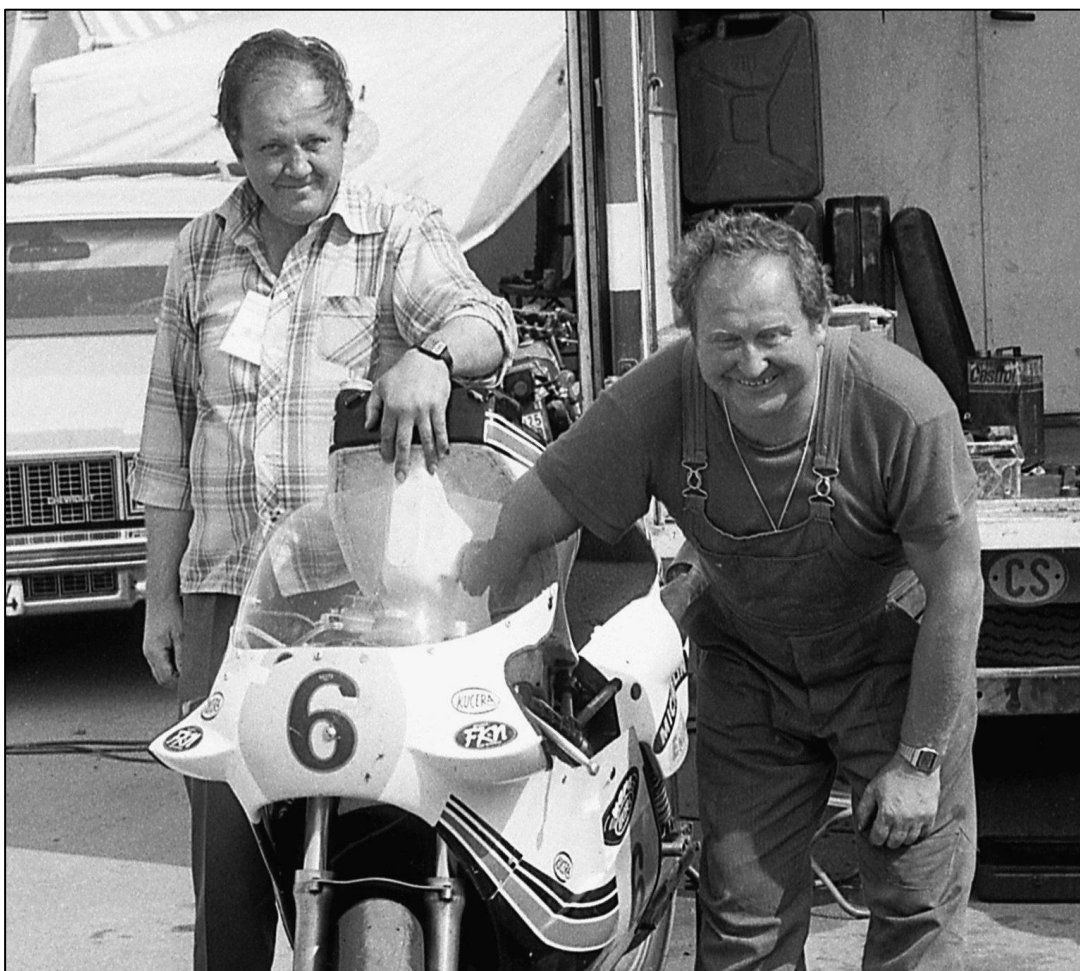
V roku 1983 sa mi narodil syn Daniel a o rok neskôr dcéra Janka. Syn spočiatku akoby mal chůtky venovať sa motorkám, kúpil si dokonca enduro motorku a dával z nej dole všetko, čo bolo navyše, aby mohol jazdiť v teréne alebo krížom cez Kopanice k priateľke. Nakoniec to však bola príroda, ktorá ho zaujala viac a v súčasnosti sa venuje chovateľstvu. No a Janka sa narodila len dva týždne pred toľkokrát spomínanými pretekmi majstrovstiev Európy v Brne a v súčasnosti je právničkou.

*Trojročná Janka
a štvorročný
Danko
na otcovom
motocykli
na MS v Brne
v roku 1987.*



Ladislav Szabó, všestranný pomocník

S Lacom Szabóom sme sa zoznámili, keď som robil šófera riaditeľovi vo fabrike Kovové Tkaniny Brezová a on tlmočníka, keď prišla návšteva z Nemecka. Inak bol hlavný majster nástrojárne. Tam mi vedeli na motorku zmajstrovat' veľa potrebných vecí. Keď aj boli nejaké súčiastky príliš drahé, mnohé dokázali vyrobiť alebo opraviť. Práve Lacova znalosť nemčiny sa mi hodila napríklad na medzinárodných pretekoch, keď bolo potrebné nakupovať náhradné diely od zahraničných jazdcov, prekladať prihlášky do zahraničia do nemčiny a propozície zahraničných pretekov do slovenčiny. Takže všetko, čo som potreboval vybaviť v nemčine, vybavil on. No a na podujatiach nám robil kuchára a staral sa o nás, vždy doniesol časový harmonogram, výsledky... Kým som nezačal jazdiť v rámci komerčných stykov, Laco nechýbal ani na jedných pretekoch. Vždy sme jazdili trojica, ja, Kubica (neskôr Borsuk) a Szabó. Bol neodmysliteľnou súčasťou pretekov a nášho tímu.



Ladislav Szabó (vľavo) a Dušan Borsuk na podujatí ME v Brne v roku 1984.

Spomienky mechanika: Vladimír Kubica

S Paľom som začal chodiť na preteky, keď kúpil tú šunku od Quirena, čo na nej išlo každé koleso inak. A boli sme spolu do roku 1983, celkovo sme teda spolu strávili šesť rokov. Ja som v čase jeho začiatkov robil technického komisára, raz ma viezol autobusom a dali sme sa do reči. Bol som prekvapený, že prešiel na cestné preteky. Začal som si ho všímať a bolo jasné, že z neho niečo bude. Keď ma oslovil so žiadosťou o spoluprácu, hneď som prikývol. Bez motoristického športu som nevedel žiť.

Raz ma Paľo zabudol na pretekoch v Piešťanoch. Našťastie je to blízko Myjavy, a tak som to domov nemal ďaleko. Vtedy mal ešte Aviu, ktorá nemala prepojenú kabínu s búdou, takže sa nevedelo, kto vzadu je alebo nie je. Vždy keď sme odchádzali z pretekov, Aviou kúsok potiahol a ja som mal vo zvyku pozrieť, či na tom mieste ešte niečo nezostalo. No a vtedy v Piešťanoch potiahol tak, že ma tam nechal. Snažil som sa za ním utekať, ale nemal som šancu. Našťastie na preteky do Piešťan chodilo aj mnoho Myjavcov a domov ma odviezol kamarát, ktorý sa čudoval, čo robím v Piešťanoch na križovatke smer Myjava, kam som až dobehol. Nakoniec sme boli u Dekánkovcov skôr ako Paľo. Zostali sme stáť tak, aby nás nevideli a bavili sme sa na tom, ako sa po príchode začali dohadovať, kde som. Tí z kabíny tvrdili, že som vzadu, tí zozadu, že som v kabíne a mňa nebolo.

Ale aj ja som mu niečo vyvedol. Vo Velkom Meziříčí mu športový komisár Kovář kvôli mne vzal licenciu. Boli sme s motorkami na technickej previerke a ja som si zapálil cigaretu. Starý pán tam sedel, bafkal fajku a na mňa hulákal, ako si tam dovoľujem fajčiť. Tak som mu povedal, že veď fajčí aj on a už bolo zle. Paľove papiere mali v ruke, Kovář vzal licenciu a bolo dorozprávané. Nakoniec sa to vyriešilo, ja som sa ospravedlnil a dopadlo to dobre.

Zažili sme toho spolu veľa a už navždy mi na to ostanú krásne spomienky.

*Po pretekoch
v Letohrade
v roku 1983.
Vpravo
Vladimír
Kubica,
v pozadí
Pavlov
švagar Ján
Danko.*



Spomienky mechanika: Dušan Borsuk



Bol som mladý a v tom čase pôsobili v našom kraji pretekári ako Vlado Juráš, Paľo Smetana a ďalší. Keď niektorí z nich niečo potreboval, išiel za mnou, pretože som bol vyučený frézár. Tak sme sa postupne dali dohromady. Mechanika som robil Karolovi Jirkovi, Jurášovi, no ale najväznejšie a najdlhšie to bolo s Paľom Dekánkom. Keď som mal deväť rokov, umrela mi mama, keď som mal pätnásť, umrel mi aj otec. Prostredie motocyklových pretekov sa stalo mojím životom, práve tu som sa našiel.

Keď sme s Paľom jazdili na preteky, stále bolo čo riešiť, robili sme to naplno. Aby si mohol počas cesty oddýchnuť, často som ho vystriedal za volantom. Keď sme dorazili na miesto, vytiahol som motorku a prichystal všetko potrebné. A keď Paľo odjazdil tréning, hneď prišiel s pripomienkami, čo ešte treba upraviť. Mal som teda veľa práce a niekedy to trvalo aj do noci. Ráno sa celý kolotoč zase opakoval. Paľo mal aj dosť kamarátov, s ktorými sme dali reč, prípadne si naliali po štamprlíku, ale nejaké veľké radovánky sa nekonali. Predsa len nám vždy išlo o to, aby

sme na pretekoch uspeli. Taktiež si spomínam na Paľove nočné rozprávania zo sna, na ktoré si on ale na druhý deň nikdy nepamätal.

Precestovali sme spolu veľa krajín. Paľo za mnou vždy prišiel, povedal, ideme tam a tam. Koniec. Ja som potom už len mojej pani oznámil, že odchádzame na preteky.

Paľo bol cieľavedomý, išiel si za svojím a veru, do svojho jazdenia si nedal hovoriť. Občas som mu aj chcel niečo navrhnúť, ale zbytočne. Mojou úlohou bolo aj tak predovšetkým nastaviť motorku podľa jeho predstáv. Tak, aby bol spokojný. On si išiel po svojej ceste, hlavu mal dobrú. Ako si to predstavil, tak to aj urobil. No a keď náhodou spadol, povedali sme si, že je to škoda, no čo sa dá robiť. Niekedy ostala motorka rozmlátená. Ak sa to stalo počas tréningu, mal som celú noc čo robiť, aby bola do druhého dňa pripravená na štart.

V pamäti mi navždy zostane Brno v roku 1984, keď sa s Bohušom Stašom rozsykali v boji o tretie miesto na majstrovstvách Európy. Človeku sa vtedy do očí tislí slzy. Keď som sa Paľa po pretekoch opýtal, čo sa stalo, nebolo mu do reči. Len tak niečo precedil cez zuby, ale po dlhom čase sa mi priznal, že si vo svojej veľkej eufórii ani poriadne neuvedomil vlastnú rýchlosť pred retardérom. A keď som sa opýtal Bohuša Stašu, čo sa stalo jemu, priznal sa mi, že keď videl, ako rýchlo ide Paľo, nechcel to pustiť ani on. Ešte dúfal, že by sa cez Paľa pred cieľom dostal.

Bolo to pekné obdobie s peknými zážitkami a zostali mi naň krásne spomienky.

Spomienky mechanika: Dušan Predanocý

V čase, keď ma Pavol oslovil, som robil mechanika aj môjmu synovi, motokrosárovi, a tak toho bolo naozaj dosť. S Paľom sme sa ale poznali už veľmi dávno, ešte pred jeho vojnou, teda v čase, keď začal s motokrosom. Sám som jazdil motokáry, ale inak som bol vždy pri motokrose so Števom Jankovičom a Števom Bučencom, s ktorým sme sa ocitli aj na vojne a boli doslova ako bratia. No a práve keď Dušan Borsuk už nechcel pokračovať v úlohe mechanika, Bučenec povedal Paľovi, aby oslovil mňa. Tak sa vlastne začala naša spolupráca. Ja som si v Mototechne vybavil neplatené voľno a išli sme do toho. Myslím, že naše prvé spoločné preteky boli na majstrovstvách sveta na Salzburgringu.

Spomínam si, ako Paľo niekde na pretekoch MS v roku 1989 nastúpil ešte so svojou prilbou Boeri, no prišiel za ním zástupca firmy Arai s tým, že mu dá prilbu od nich. Dostal bielu, aj mu ju upravili na mieru a mal ju i v Piešťanoch. Tam v sobotnom tréningu jazdil za favorizovaným Dopplerom, ale Rakúšan pri konci rovinky začal brzdiť až príliš skoro a Paľo, ktorý bol tesne za ním, do neho vrazil. Doppler našťastie nespadol, zato Paľo zodral Araiку až na vnútorný polystyrén, takmer až po hlavu. Nasledovali preteky MS v Brne. Zástupcovia firmy Arai vždy na štartových roštoch kontrolovali, či ich jazdci majú prilby, a tak sme do ich stanu vošli aj s tou poškodenou. Keď nás Japonec zbadal, bol celý šťastný a vravel, že ten kus určite skončí v múzeu firmy Arai v Japonsku. Samozrejme, Paľo dostal prilbu novú, aj tú mu upravili na mieru a on s ňou potom jazdil až do konca kariéry.

Keď už som spomenul Piešťany a pád, motorka bola po ňom v hroznom stave, preto sme sa rozhodli, že na to kašleme. Ja som dokonca odišiel domov a ráno sa vrátil s tým, že sa pôjdem na preteky len pozrieť. Prišiel som k Paľovi a tam motorka opravená! Piešťanská partia okolo automobilového pretekára Ľuba Valka presvedčila Paľa, že to nesmie nechať tak a do rána mu motorku dali dokopy!

Jazdili sme spolu aj na majstrovstvách Nemecka, kde raz na letiskovom okruhu v Speyeri Paľo bojoval o pódium. Nemali sme pneumatiku Michelin, a tak sme dali Dunlopku. Snáď polovicu pretekov jazdil Paľo na druhom mieste za Rudroffom a pred Mayerom. Potom ale dostal riadny šmyk, ktorý však ustál, ale začal sa prepadávať dozadu. Škoda, vtedy tam bola šanca na ozaj dobrý výsledok.

Boli to pekné časy, užili sme si mnoho úspechov aj zábavy a dobre sme spolu vychádzali. Vlastne vychádzame, často sa spolu stretujeme a máme na čo spomínať.



Stretnutia s priateľmi

Po skončení kariéry sa Pavol ako divák objavoval na pretekoch len zriedkavo, až na dlhé roky odišiel celkom. V roku 2006 v Brne, kde sa konalo podujatie medzinárodného šampionátu Alpe Adria a na pretekoch veteránov v Novom Meste nad Váhom prišiel navštíviť svojich bývalých známych a ľudia ho hneď spoznávali. Radi sa s ním porozprávali, od fotili, no na ďalšie podobné stretnutie si museli počkať ďalších deväť rokov. Vtedy sa Pavlovi podarilo prísť na preteky znovu obnoveného podujatia v Kopčanoch. Tam ho pozval veľký nadšenec a milovník cestných pretekov a sám bývalý pretekár Jaroslav Brzobohatý. Aj v tomto prípade sa s Pavlom mohli porozprávať jeho bývalí súper, fanúšikovia a všetci tí, ktorí si ho pamätali z čias jeho aktívnej kariéry alebo z rôznych publikácií či internetových fór.

Na preteky som nezanevrel. Moja práca vodiča mi však nedovoľuje navštevovať ich často. Od júna 2014 som dôchodca, ale pri výške dôchodku sa naň nemôžem spoľahnúť, a tak som si firmu Dekabus nechal. Mám autobus aj nákladné auto, takže sa snažím, ako sa dá, aby ma to trochu užívalo. Práca na autobuse mi natoľko kradne víkendy, že mi na návštevu pretekov nezostane čas. Niekedy mám plno



V Technickom múzeu v Brne v roku 2015 s bývalými súpermi a kamarátmi. Zľava: Jan Vaněček, Pavol Dekánek, Jiří David, Miloš Sedlák, Jaroslav Brzobohatý, Bedřich Fendrich, Peter Majoroš, Jan Dobiáš a Marián Troliga.

od štvrtka až do nedele, niekedy menej, ale sobota a nedeľa sú obsadené vždy. Často je to tak, že spolu súvisia aj tri víkendy a ak by som nevzal jeden, nemám ani tie ostatné. Je mi to veľmi ľúto, lebo keď som sa párkrát na preteky dostal, boli to krásne stretnutia s množstvom známych ľudí.

Na motorke som si ale občas zajazdil. Mám kamarátov motorkárov a zviezli sme sa, či už na Slovakia Ringu alebo v Brne. Motorku mi požičali oni, ja vlastnú nemám. A či by som sa ešte niekedy postavil na štart pretekov? Ak by sa našiel nejaký sponzor a povedal by mi: „Pod' jazdiť, dám ti motorku, zabezpečím tvoju rodinu,“ myslím, že by som ešte niečo vedel. Ale to je, samozrejme, len taká myšlienka...

V skutočnosti sú to už roky a všetko má svoj čas. Mal som šťastie, že som počas svojej kariéry oslovil ľudí, ktorí boli môjmu jazdeniu naklonení. Zostali mi pekné spomienky a trochu aj zdravotné následky. Našťastie som nemal nejaké obzvlášť vážne zranenia, no cítim následky prechladnutí, keď sme jazdili v daždi či neskôr na jeseň, keď už bolo chladno, kým vyhodené plece a aj niektoré odreniny sa už nezahoja. Ono to všetko k tomuto športu patrí a ja naň spomínam len v dobrom. Trvalo to šesťnásť rokov, a to už je pekná doba. Bolo to obdobie života, ktoré bolo dobré a lepšie. Na každé jedny preteky mám iné spomienky. Som vďačný Bohu, že som tu a môžem si život užívať tak, ako mi to doba umožňuje.

Zostať pri motocyklovom športe sa veľmi nedalo, užiť si s tým v našich podmienkach nešlo, preto nebolo o čom uvažovať. Svojho času som to bol ja, kto vyťahol Vlada Častku. Chcel som, aby niekto zaujal moje miesto. Vybavil som mu u Güntera Kocha motorku, lenže bolo to už obdobie, keď motocyklový šport výrazne poznačili peniaze. Nikdy to nebola lacná záležitosť, ale v deväťdesiatych rokoch už išlo o skutočne drahý špás, nehovoriac o dnešku. Častka mal však schopného otca, ktorý ho manažoval, a tak to snaženie sa okolo neho nejako samo odkračalo. A kedy som bol v živote najšťastnejší? Takých výnimočných chvíľ bolo niekoľko, či už to bolo narodenie mojich detí alebo zisk prvého majstrovského titulu.



Dobrá spoločnosť. Zľava: Miloš Sedlák, Pavol Dekánek, Bohumil Staša, Fausto Gresini, Peter Baláž, Wayne Gardner, Franco Uncini a Phil Read.

V roku 2015 oslavovali na Masarykovom okruhu v Brne 50 rokov od konania sa prvých pretekov zaradených do svetového šampionátu. Na miesto boli pozvané mnohé zo svetových hviezd doby minulej a takisto bývalí československí pretekári, ktorí sa nezmazateľným spôsobom zapísali do histórie najslávnejšieho motocyklového podujatia v Československu a Českej republike. Brnianskymi organizátormi bol výberom práve domácich jazdcov poverený spomenutý nadšenec Jaroslav Brzobohatý, ktorému sa podarilo na miesto zaistiť skutočné hviezdy našej motocyklovej histórie. Nečudo, že bol medzi nimi aj Pavol Dekánek.

Na svetové aj domáce hviezdy minulosti čakal zaujímavý program, a to nielen na okruhu, ale aj v centre Brna, kde absolvovali prehliadkovú jazdu na motocykloch a autogramiádu. Medzi svetovými hviezdami nechýbali pretekári ako britský sedemnásobný majster sveta Phil Read, víťaz prvých dvoch ročníkov pollitrov na novom automotodróme a majster sveta z roku 1987 Austráľčan Wayne Gardner, taliansky dvojnásobný šampión triedy 125 cm³ a v súčasnosti šéf tímu vo svetovom šampionáte Fausto Gresini a majster sveta päťstoviek z roku 1982 Franco Uncini z Talianska. Z domácich hviezd sa na mieste predstavili dvadsaťnásobný československý šampión Bohumil Staša, Peter Baláž, ktorý získal desať titulov, úspešný jazdec a šampión „malorážiek“ Miloš Sedlák, a takisto práve Pavol Dekánek. Usporiadatelia si hviezdy uctili skutočne ako sa patrí a pred nedeľnými pretekmi absolvovali všetci slávnostné defilé, niekoľko kôl po Masarykovom okruhu v otvorených kabrioletoch značky BMW pred desiatkami tisícov divákov, ktorí im nadšene aplaudovali.



Pred zaplnenými tribúnami Masarykovho okruhu pri Veľkej cene v roku 2015.

Keď som sa prvýkrát dopočul o akcii k päťdesiatemu výročiu Veľkej ceny v Brne a o pozvaní, mal som pocit, že tam nepatrím. Mal tam byť predsa Read, Gardner, Uncini... jednoducho som sa v duchu pýtal, čo tam budem robiť. Ale keďže pozvali aj bývalých československých pretekárov, Stašu, Baláža, Sedláka a ďalších, povedal som si, že to môže byť pekná spomienka a stretnutie s bývalými súpermi.

Vo štvrtok sme mali na námestí v Brne manifestačnú jazdu na veteránoch a improvizovanú autogramiádu. To, čo som zažil v nedeľu, bolo niečo neskutočné. Nechcel som veriť, že pôjdeme v kabrioletoch tri kolá pred toľkými fanúšikmi. Navyše som sa ocitol v prvom aute s Milošom Sedlákom, kde podľa mňa mali byť podľa určitej hierarchie skôr Read s Gardnerom. To celkom prvé kolo bolo obrovským zážitkom. Keď sme prišli na štadión, mal som pocit, že som sa vrátil o tri desaťročia späť, do roku 1984 na pamätne preteky majstrovstiev Európy. Tribúny jasali, diváci hádzali delobuchy, dymovnice... Bolo to úžasné privítanie a skutočnosť, že som to zažil ako dôchodca, bola pre mňa veľmi silná. Znamenalo to pre mňa, že som v tomto športe naozaj niečo dosiahol, že sa na mňa nezabudlo a cítil som to ako vďakyvzdanie za celú moju pretekársku kariéru.



Beseda s Pavlom Dekánkom pri stretnutí Karla Abrahama s fanúšikmi v Brne v roku 2018. Na snímke s Jiřím Dočekalom, prezidentom fanklubu K. Abrahama, (vľavo) a R. Karnokom.

PAVOL DEKÁNEK

Narodený 26. 6. 1952

8-násobný majster Československa (3×250, 3×350 a 2×500)

2-násobný majster Slovenska 250

29 víťazstiev v M Československa (10×250, 7×350 a 12×500)

16 víťazstiev v M Slovenska (7×250, 6×350 a 3×500)

Množstvo víťazstiev na medzinárodných pretekoch doma
aj v zahraničí

Štarty na majstrovstvách sveta a Európy



Výsledky v republikových šampionátoch:

1977 – 9. miesto M SR 250

1978 – 3. miesto v M ČSSR 250, majster SR 250

1979 – 3. miesto v M ČSSR 250 a 2. miesto v M ČSSR 350,

Majster SR 250 a 9. miesto v M SR 350

1980 – 2. miesto v M ČSSR 250 a 8. miesto v M ČSSR 350, 3. miesto v M SR 350

1981 – majster ČSSR 350 a 6. miesto v M ČSSR 250, 3. miesto v M SR 350

1982 – majster ČSSR 250, majster ČSSR 350, 8. miesto v M SR 250

1983 – majster ČSSR 250, majster ČSSR 350, 3. miesto v M SR 350

1984 – majster ČSSR 250, 3. miesto v M ČSSR 500, 6. miesto v M SR 500

1985 – 3. miesto v M ČSSR 500, 3. miesto v M SR 500

1986 – 1988 – Pre rozhodnutie Zväzarmu o tzv. komerčných pretekároch bez nároku na body
do republikových šampionátov

1989 – majster ČSSR 500

1990 – majster ČSFR v triede nad 250

1992 – 3. miesto v M ČSFR 250





V roku 1978 vo Velkom Meziříčí



Cena SNP v roku 1978



Žďár nad Sázavou 1979



S Petrom Balážom (1) v Hradci Králové (1979)



Kopčany 1980



Meštec Králové 1981



Hořice 1981



Před štartom v roku 1981



Hořice 1981



Cena SNP 1981



Hričov 1982



Pred Petrom Balázom v roku 1982



Znojmo 1982



Hričov 1982 - s P. Majorošom a Mitošinkom, Pavlovi fanúšikovia v Znojme (1982) a s vencom za tretie miesto v triede 125 cm³ (1. K. Hrušecký, 2. E. Klímek senior) v Malackách v roku 1980.



Na 125-ke v Malackách v roku 1983



Dymokury 1983



Hričov 1983



Poltár 1983 – S Troligom a Puškárom



Hořice 1984



S 350-kou v pretekoch pollitrov v Hořiciach v roku 1983



Hořice 1984



ME Brno 1984 pred Buckmasterom



ME Brno 1985



Hořice 1985



Na Suzuki v roku 1985



Hořice 1986



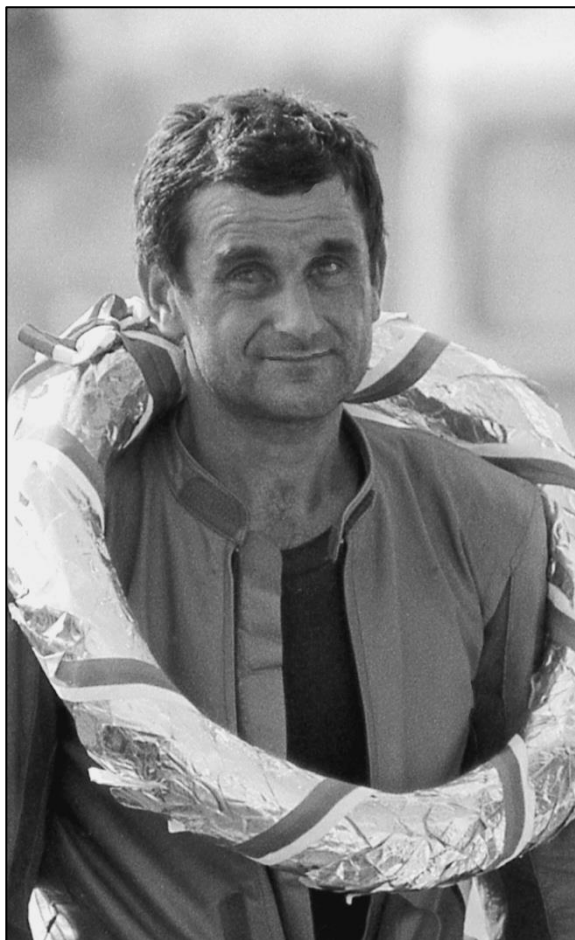
MS Brno 1987



Hořice 1987



Na Honde v Piešťanoch v roku 1988



Piešťany 1988



Na Honde v roku 1989



Pavlova Honda na MS v Brne v roku 1989



Piešťany 1989



Hričov 1982. Tento bicykel Pavol používa dodnes.



Přerov 1985. Opět na kroske.



Pavol sa chystá k úspešnému útoku na Jirku Boudíka.



Rozlúčka s kariérou v Brne. Vľavo Antonín Malaník,



S Karlom Abrahamom, pretekárom seriálu MotoGP.



dlhoročný, dodnes pôsobiaci funkcionár na pretekoch.

So žurnalistom Tomášom Gescheidtom (vpravo) a Jaroslavom Brzobohatým.



Čestné kolo v Brne v roku 2015.



Stretnutie po rokoch. S pretekárom Milošom Sedláčkom.



S Milanom Šobáňom mladším.



Autogram pre pretekára a fanúšika Lukáša Běliča.

Galerie hvězd **Galerie hvězd** **Galerie hvězd**

Chlapčisko z Brezové pod Bradlem

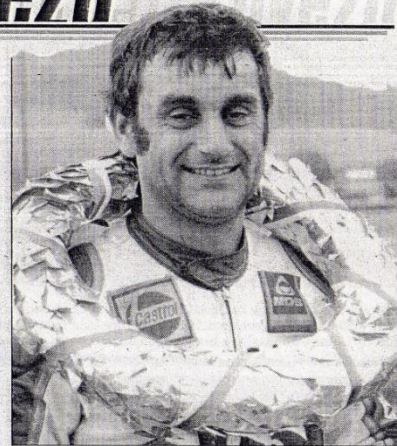
Pavol Dekánek, dnes už padesátník, v minulosti jezdecké eso našich okruhů. Rodák z Myjavy se stal osminásobným mistrem Československa, vítězem devětatdvaceti závodů domácího šampionátu, majitelem bodů z mistrovství Evropy, účastníkem světových Grand prix.

Hlavně ale vždycky byl rovným sportovcem, lhostejno zda zrovna jezdil silniční závody motocyklů, motokros, nebo ještě dříve předtím byl cyklistou.

Ve své podstatě Pavol byl a zůstal plachým člověkem. Nezměnil se ani v současné době, kdy se žije jako autodopravce, autobusák a šofér, vše v jedné osobě. Vydělávat si na

chléb svůj vezdejší poctivou prací považoval vždycky za přirozené. Velké řeči nenadělá a pokud se ještě v současnosti ukáže někde na závodech, poznají ho jen starí přátelé a zná-

mí. Především proto, že závody motocyklů u nás nebyly nikdy žádným mediálním trhákem. Když mu bylo po nějakém tom pádu otha, doktory s prkotinami nezatěžoval. Možná i proto si Pavla jako další československou perličku na svůj sponzorský spagátek navlíknul svého času pan Bruno Koch, majitel továrničky na konzervy, jehož dobrodini namátkou postupně požívali také oba Stašové, Trojliga, Imrich Majoroš, Dušan Petr. „Onkel“ Koch byl nějak opatrný pán! Aby si třeba lidsky vyzkoušel Pavla Dekánka, neváhal v jeho Avii „vytrátit“ slušné markami naditou peněženku a čekal, jestli mu bude vrácena...



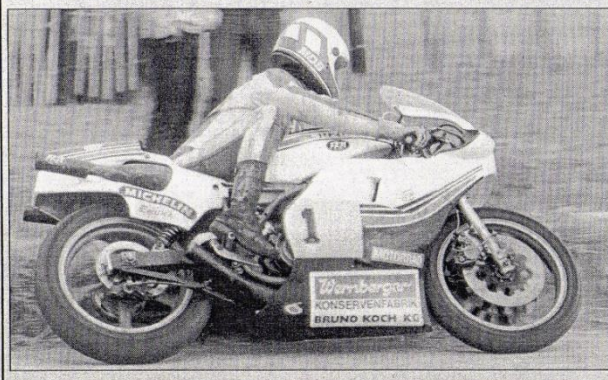
Pavol Dekánek uměl odejít s bravurou sobě vlastní

Presedání z motocyklu na motocykl nedělalo Pavlovi žádné potíže. Stejně uměl vyhoďet stopřadavčice z Metalexu, zapůjčenému rotaxu, yamahám 250, 350, pětistovkám suzuki i honda, dvěpade hondě i superbiku. Ze tyhle aparátů měly v danou chvíli jeden, dva, tři nebo čtyři válce, bylo lhostejné, jen když to vrčelo jak má, brzdilo, pérovalo a aspoň trochu jelo. Zkrátka, Pavol měl pro motorky ohromný cit.

Více než nějakým tím pádem vyděsil jednou všechny v parkovišti jezdců v podkokoňských Horčicích. S kolegy mechaniky si večer ve skříňové Avii přitopili propan butanem a ráno bylo zle. Když je pak všechny bezvládně s pěnou u úst ládovali sanitáři do aut s houkačkami, nebyl to vůbec příjemný zážitek. Naštěstí vše dobře dopadlo. Závodil dál. Až v roce 1992 oblekl

Pavol Dekánek naposled závodnickou kůži, osedlal v Brně púčicenu Ducati a objel kolo na rozloučenou s diváky. Bez okázalosti a dokonce i bez větší lítosti. Odejít včas je velké umění. Pravdou však zůstane, že i tento pro sportovce zlomový okamžik zvládl Pavol Dekánek s bravurou sobě vlastní.

Text a foto: Jiří Frank



Dekánek Pavol (26. 6. 1952) MR 500 cmc
Šest titulů mistra ČSSR a vítězství v devatenácti závodech o body, absolutní vítězství v mezinárodních závodech na Těličkém okruhu a v Horčicích, starty v mistrovství světa a Evropy. K tomu řada havárií, které občas postihovaly každého jezdce jedoucího na absolutním limitu. To vše je dosavadní Pavlovo závodnické palmáře, když už necháme stranou někdejší působení mezi cyklisty či motokrosaři. Vše podloženo úpornou snahou nespokojit se s dosaženým. Být středem zájmu a přitom zůstat skromným, obyčejným klukem z moravsko-slovenského pomezí, přesněji řečeno z Brezové pod Bradlem, to si jistě zasluhuje obdiv nás všech, co se kolem rychlých kol pohybujeme a máme je rádi. Pavol takovým skromným klukem zůstal, až na sportovní scéně, či v roli řidiče podniku PaS Brezová.



PAVOL DEKÁNEK,
nar. 26. 6. 1952, člen ZO Zvázarmu AMK Brezová pod Bradlem.

Československý motocyklový jezdec. Začínal s cyklistikou, byl reprezentantem ČSSR v cyklokrosa, z kterého oště před základnou vojenskou službou presedlal na motokros. Cestovně preteky začal jezdit až v roce 1977 na motocykl vlastní konstrukce. V následujícím roku už jako účastník majstrovství republiky jazdil mezi našimi nejlepšími a obsadil v třídě do 250 cm³ celkové třetí místo. Ve vlaňájské sezóně už jazdil na dvouh motocykloch. V MR v třídě do 250 cm³ skončil čtvrtý, do 350 cm³ druhý.

Nazdar Pavle,

byl jste nasmenován do mistrovství ČSR v silničních závodech motocyklů 1986 se startovním číslem - 80 - 123 - 250 - 500, esm.

práta vs o vyplnění tohoto dotazníku s jeho urychlené vrácení na její adresu, ideje z dotazníku použiji jako podklad pro přípravovné materiály v našich novinách a časopisech. Podobně údaj jsem od vás požadoval již před několika lety, ale protože v některých bodech ještě jistě nastícete ke zrušení, proto k této zpráve o výpravě bylo přidáno též dárko soubor s publikací uvedeného. Býky za důvěru a urychlené vrácení. S pozdravem

Jiří Frank, poštovní schránka 52, 708 00 Detrava 8

Pavol

Příjmení a ječno **DEKÁNEK PAVOL**

Datum a místo narození **26.6.1952 Myjava**

Adresa **r. D. Jurkoviča 425 8-práva 10 Br.**

ZO AMK Svazarmu

Zaštnavatel **Pa S Brezova 10. 3+**

Profese **Vodič**

Jméno manželky **Jana**

Jména a věk dětí **Danko 3, Jana 15**

Rok zahájení závodní činnosti **1974**

dosud použité značky motocyklů **CZ YAMAHA 250 350 *veleli* 80**

Sportovní úspěchy **6 x M ČSR**

Sportovní vzor **Vozty newsm ale fančim U. Roberto a MAMOLA**

Pády a zranění

oblíbené závodní okruhy **Ruska nový Nurburgring, Most**

Okruh na němž byste nejraději jezdil **Sackenberg**

Starty v zahraničí - kdo, kde, kdy **Rakúsko, Itálie, NDR, Juh, MOL**

Pečet dosud odjetých závodů (jaspon přibližně)

Kdybyste měl znovu 13 let, dai byste se opět na silniční závody, nebo jiný sport?

Záliby kromě motocyklů **mod. hudba, cyklistika, úživovanie, letovanie, čas**

Jména mechaniků **napr. U. Jurkoviča, Frax, Dusan, Borod a Ladó, Pevoš**

Datum **12. 2. 86** podpis **Pavol Dekánek**

PAVOL DEKÁNEK

Život motocyklového pretekára

Autor: Richard Karnok

Jazyková korekcia: Lenka Mondočková

Layout a grafika: Richard Karnok

Tlač: MK VIDEO s.r.o.

Vydal: Richard Karnok ©2018

Technická spolupráca: Jaroslav Mikušovič

Spolupráca pri príprave textov: Jiří Franek, Rudolf Mladý, Jan Vítovec, Jaroslav Brzobohatý a Ladislav Kočí

Autori fotografií: Jiří Franek, Rudolf Mladý, Tomáš Gescheidt, Zdenek Látal, Josef Tobolka, Marian Krchniak, Karel Šoukal, Ján Matula, Vladimír Nejezchleba, Zdeněk Zavřel, G. Thorn, H. J. Katschner, L. Jančo, Milan Rejman, Robert Sobčák, D. Jovanovič, Lubor Horák, Ctibor Adam, Marek Hutta, Richard Karnok a ďalší. Ostatné fotografie z archívu Milana Rejmana, Lukáša Běliča, Ladislava Kočího, Jaroslava Brzobohatého, Jana Vítovca a Pavla Dekánka

Použitá literatúra:

Jiří Franek: Mistrovství Československa silničních motocyklů 1954-1992

Rudolf Mladý: Preteky na Slovensku 1948-2009

Rudolf Mladý: Majstrovstvá Slovenskej republiky. Rýchlostné motocyklové preteky 1965-2007

Július Mendl: Motoristické Piešťany

Věnceslav Černý, Jan Vítovec: Historie silničních motocyklových závodů jižních Čech

Časopis Svět motorů ročníky 1987 a 1990

Oficiálne programy Veľkej ceny ČSSR

České motocyklové noviny

Všetky práva sú vyhradené. Žiadna časť tejto knihy sa nesmie reprodukovat' mechanicky, elektronicky, fotokopírovaním alebo iným spôsobom rozširovania bez predchádzajúceho písomného súhlasu autora.



TopKraft

**SLOVENSKÝ VÝROBCA
A DISTRIBÚTOR**

UPEVNŔOVACEJ TECHNIKY

