



ecce homo

ŠTERNBERK
tchécoslovaquie
tschechoslowakei

26. - 27. května 1990

mistrovství evropy v závodech do vrchu
championnat d'Europe de la montagne / europa - bergmeisterschaft



Renault SIEBE... Bell Toyota F 3

PROGRAM a startovní listina

Kčs 10,-

Reinhard SCHALL - D -
Toyota Corolla



Andres VILARINO - E -
Lola BMW





**CHAMPIONNAT D'EUROPE DE LA MONTAGNE
CAMPIONATO EUROPEO DELLA MONTAGNA
EUROPA-BERGMEISTERSCHAFT
CAMPEONATO DE EUROPA DE MONTAÑA**

mistrovství evropy v závodech do vrchu



ecce homo ŠTERNBERK



Trénink - sobota

26. 5. 1990 9.00 - 17.30 hodin

Závod - neděle 27. 5. 1990

zahájení 9.00 hodin
start 9.30 hodin

**Z pověření Ústředního Automotoklubu Praha
pořádá Automotoklub Š t e r n b e r k**



Ředitelství závodu ECCE HOMO 1989

Foto: DUŠAN SEDLÁK

Vážení sportovní přátelé, příznivci motorismu!

Vítám Vás na letošním desátém ročníku Mistrovství Evropy v závodech automobilů do vrchu. Vítám Vás jménem nadšeného kolektivu pořadatelského sboru, který ve své většině stál u poválečné obnovy závodu do vrchu na proslulé trati ECCE HOMO.

Od počátečních závodů o mistrovství ČSSR, přes mezinárodní závody do vrchu obsazené špičkami evropských jezdců v široké plejádě tříd a skupin F 2 a F 1, směřoval pořadatelský sbor cílevědomě až k homologaci tratě pro závody do vrchu v rámci Mistrovství Evropy. Nebyla to cesta snadná a vyžádala si mnoho práce i organizačních opatření a finančních nákladů. Chci připomenout, že bez nadšení a obětavosti mnoha pořadatelů, vedoucích představitelů národních výborů, průmyslových i zemědělských závodů a škol ve městě Šternberku a okrese Olomouc, nemohlo by být dosaženo cíle. Ve stejné řadě však stojí i Vaše podpora a přízeň, vážení diváci. Přicházíte každý rok, abyste porovnali připravenost tratě, automobilů i jezdců a ohodnotili jejich sportovní zápolení. Přicházíte obětavě, často navzdory nepřízní počasí, abyste podpořili i snahu závodníků a pořadatelů. Děkujeme Vám za Vaši podporu a kázeň v průběhu tréninku i závodu, kázeň bez které nelze zaručit úspěšný průběh závodu.

Věřím, že stejně jako pořadatelé i široká obec diváků a obyvatel města Šternberka přispěje k úspěchu letošního ročníku a k zachování téměř stoleté tradice závodu automobilů do vrchu na krásné a náročné trati ECCE HOMO.

ING. LUBOMÍR KESL, CSc.,
ředitel závodu

ŘEDITELSTVÍ ZÁVODU ECCE HOMO 1990

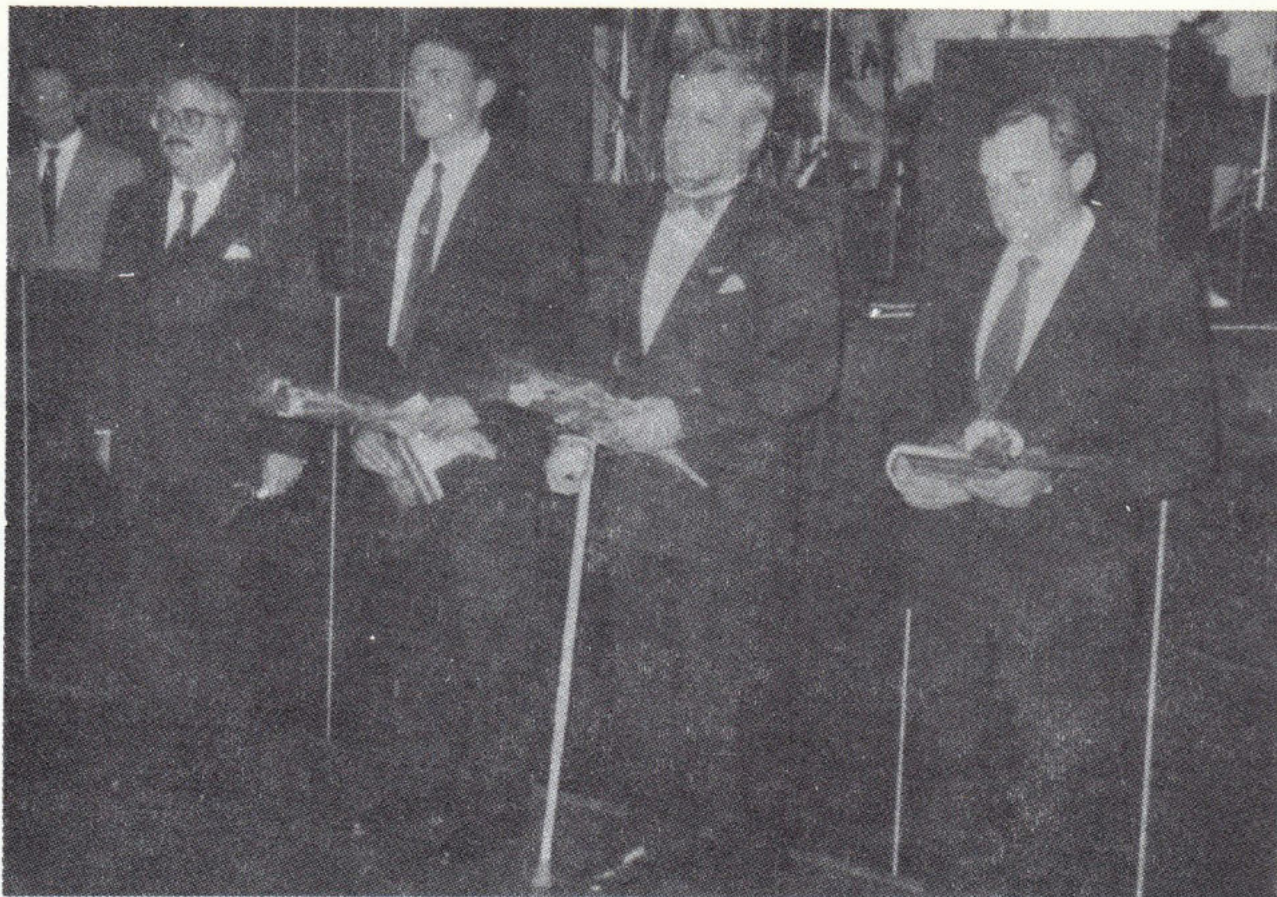
Ředitel závodu	ing. Lubomír Kesl, CSc.,
Předseda ZO Svazarmu	Josef Zelinka
Zástupce ředitele	ing. Lubomír Pospíšil
	ing. Leopold Herzán
	Štěpán Sláma
Organizační tajemník	Bohumír Seidler
Asistent org. tajemníka, PARC FERMÉ	ing. Jiří Zatloukal
Péče o hosty	ing. Vratislav Pluskal
Ekonom závodu	Čestmír Sladký
Tiskový odbor	Milan Kunc ml.
Propagace	PhDr. Bořivoj Vepřek
Sportovní tajemník	ing. Jiří Vrbka
Sportovní odbor	Viktor Mandík, Vlad. Vévoda
	Oldřich Mathon, Zd. Wiedermann
Vedoucí traťových komisařů	Vladimír Hrabčík
Hlavní pořadatel	František Sás, ing. Milan Valovič
Vedoucí tratě a objížděk	ing. František Mikeš
	ing. Stanislav Osladil
Parkoviště závodních strojů	Miloslav Fiala, Pavel Vyjídák
	Miroslav Hynek
Technický odbor	Josef Raclavský, Zdeněk Kadlčík
Organizační odbor	ing. Petr Vyjídák, Bož. Hložánková
	Jiří Teichmann
Hlavní pokladník	Oldřich Pospíšil ml.
	Libuše Makovcová
Ubytování	Anna Husáková, Libuše Svozilová
Spoje	Svatoslav Karmazín
Rozhlas	Vladimír Vymazal
Doprava	Oldřich Káňa, Josef Lakomý
Zásobování	Karel Pospíšil
Hlavní lékař, zdravotní služba	MUDr. Ivo Stavěl
Požární ochrana	npor. Josef Foukal
	prap. Pavel Sedláček
Zástupce OO VB	mjr. JUDr. Miroslav Ošťádal
Hlasatelé	Rudolf Peřina
	Boleslav Bystrůň

S ředitelstvím závodu ECCE HOMO 1990 spolupracují

Stavokonstrukce s. p. Praha - závod Šternberk
ČSD Olomouc, RS Horní Žleb
Čs. červený kříž - org. Šternberk
Dům pionýrů a mládeže Šternberk
Chronotechna Šternberk
Jednota SD Olomouc
RaJ Olomouc
JZD 1. máje se sídlem v Pasece
Lesnické odborné učiliště Šternberk
Lesní závod Šternberk
Městský požární sbor Šternberk
Moravia Šternberk
Okresní národní výbor Olomouc
Městský národní výbor Šternberk
Okresní správa silnic Olomouc
Opravařský závod 026 Šternberk
Dopravní stavby s. p. Olomouc
OÚNZ Olomouc a Šternberk
Okresní správa spojů Olomouc
Příslušníci OO VB Šternberk
Silnice Ostrava - závod Olomouc
Sdružený klub ROH Šternberk
SmDZ Šternberk a Bohuňovice
Státní statek - farmy Horní Loděnice a Domašov u Šternberka
Technické služby Šternberk
ZZN Olomouc a Šternberk
OSP Olomouc
Vojenské útvary Olomouc a Lipník
Základní školy ve Šternberku
Čedok Olomouc
Služby Šternberk
WÚD Praha - pracoviště Šternberk
Automobilové středisko Olomouc
Automotokluby Moravský Beroun, Olomouc - Lazce
ZTS - IDOP Olomouc

**Zpracování výsledků: počítač TNS systém Sm. cukrovary
Olomouc - RNDr. J. Hiller**

Záchranný systém NAREX Praha



Vyhlášení Mistrů Evropy 1989 ve Šternberku sk. závodních vozů:
1. A. Vilarino E, 2. H. Stenger D, 4. L. Bormolini I.



Ing. Ant. Charouz CS, Ford Sierra sk. N celkově 4. V ME 1989
sk. produkčních vozů.

Foto: OTTO KAPLÁNEK ml.

Pořadí ME ECCE HOMO 1989

1. VILARINO Andres	E	6 : 48,60	137,44 km/hod.
2. STENGER Herbert	D	6 : 50,20	136,91 km/hod.
3. FENDRICH Horst	D	6 : 58,64	134,15 km/hod.
4. PEDRAZZA Walter	A	7 : 02,84	132,82 km/hod.
5. STEINER Heinz	CH	7 : 09,32	130,81 km/hod.
6. BORMOLINI Luigi	I	7 : 11,39	130,18 km/hod.
7. PARLAMENTO Adriano	I	7 : 13,52	129,54 km/hod.
8. TOTH Janos senior	H	7 : 18,13	128,18 km/hod.
9. MOZART Peter	H	7 : 27,99	125,36 km/hod.
10. AFFENTRANGER Hans	CH	7 : 34,87	123,46 km/hod.

Nejrychlejší jízda v závodě: VILARINO Andres 3 : 13,54, 145,086 km/hod.

Mistrovství Evropy 1989

Produkční vozy (skupina N + A + B)

1. DOSIERES Francis +/	F	A/ BMW M 3	140
2. GANDER Ferdinand	A	B/Audi Quattro	125
3. BOTTI Giacomo ++/	I	N/Ford Sierra	110
4. CHAROUZ Antonín	CS	N/Ford Sierra	109
5. BOEHME Wolfgang	D	A/BMW M 3	96

+/ Mistr Evropy

++/ Držitel trofeje FIA v závodech do vrchu

Závodní vozy (skupina C 3)

1. VILARINO Andres	E	C/LOLA T 298	115
2. STENGER Herbert	D	C/Equipe Stenger	82
3. PEDRAZZA Walter	A	C/PRC C 3	54
4. BORMOLINI Luigi	I	C/Osella	50
5. PARLAMENTO Adriano	I	C/March	37



Fredy AMWEG CH, Absolutní vítěz ECCE HOMO 1989 MOTOREX MARTINI 2000 F 2

Foto: Otto KAPLÁNEK ml.

Mistrovství Evropy automobilů do vrchu 1990

RECHBERG	A	28.-29. 4. 1990
RAMPA DA FALPERRA	P	12.-13.5.1990
ECCE HOMO	CS	26.-27. 5: 1990
BOSCH - MECSEK Pannon	H	2.-3. 6. 1990
TRIER	D	16.-17. 6. 1990
COPPA CAROTTI, RIETI	I	30.-1. 7. 1990
COPPA CITTA DI POTENZA	I	7:-8. 7. 1990
CESANA - SESTRIERE	I	21.-22. 7. 1990
LE MONT DORE	F	11.-12. 8. 1990
ST. URSANNE - LES RANGIERS	CH	18.-19. 8. 1990
TURCKHEIM - TROIS EPIS	F	1.-2. 9. 1990
SUBIDA AL FITO	E	22.-23.9. 1990

Jak to bylo od roku 1981 na ECCE HOMO ve Šternberku

Rok 1980 byl ve znamení příprav závodu ECCE HOMO do seriálu Mistrovství Evropy. Závodu i tréninku se zúčastnil pověřený zástupce FIA pan Jorge J. Viñas Panadés ze Španělska. S průběhem tréninku a závodu byl spokojen, žádné vážnější připomínky k trati, ani organizaci nebyly vzneseny. A tak byl náš závod zařazen do seriálu ME.

1981 - dlouholeté úsilí Šternberských pořadatelů bylo oceněno, ECCE HOMO bylo poprvé zařazeno do seriálu Mistrovství Evropy na 19. a 20. září 1981. Samotný závod, který byl poprvé pořádán u nás, ale i v zemích socialistického tábora, byl svátkem motoristů a také velkou společenskou událostí. Mezi delegovanými činovníky ze zahraničí i od nás, novináři, pracovníky rozhlasu a televize byli vzácní a milí hosté. Bohužel počasí pořadatelům nepřálo, sobota i neděle byly studené a deštivé, trénovalo se dokonce i v mlze. O svých vysokých kvalitách zde přesvědčili Herbert Stenger a Jean Lois Bos, kteří zde pečtili mistrovské tituly. Zvláště Bos předvedl jízdu hodnou mistra, která se vyznačovala nejrychlejším časem v závodě 3 : 28,08 t. j. průměr 134,948 km/hod. Ve volných závodních vozech zvítězil Dieter Kern na Renault Alpine F 2 před Kalenbornem a Höschem.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

1. J. L. BOS	F	LOLA T 298	7 : 22,27
2. R. GÖRING	D	BMW M 1	7 : 56,78
3. J. F. JANNERET	CH	BMW 320	7 : 58,51

Nejrychlejší jízda v závodě: J. L. BOS F 3 : 28,08 134,948 km/hod

1982 - 2. ročník ME byl po úspěšném prvním ročníku očekáván s nesmírným zájmem. Byl pořádán jako šestý v pořadí seriálu ve velmi vhodném termínu 19. a 20. června 1982. Pokud se týká samostatného závodu, bylo více než 20 000 diváků spokojeno předvedenými výkony jezdců a nadšeno vozy, které byly skutečně ukázkou špičkové techniky tehdejší doby. Na startu se sešli všichni špičkoví jezdci, exmistři Evropy i všichni uchazeči o titul. Vynikající výkon předvedl Walter Pedrazza na voze vlastní konstrukce P. R. C. F 2 00/82 nejrychlejší jízdou v závodě fantastickým časem 3 : 10,25 a pověst, která ho předcházela, nezklamal. Ve třídě volných závodních vozů zvítězil před Dietrem Kernem a Helmutem Kalenbornem.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

1. K. BUSS	CH	LOLA T 298	6 : 42,83
2. R. GÖRING	D	BMW M 1	7 : 04,36
3. H. STENGER	D	FORD CAPRI TURBO	7 : 09,31



J. L. BOŠ F, vítěz závodu ME ECCE HOMO 1981

Foto: DUŠAN SEDLÁK

Nejrychlejší jízda v závodě: W. PEDRAZZA A 3 : 10,25 147,595 km/hod.

1983 - 3. ročník ME se konal v nezvyklém čase pro pořadatele i pro sportovní příznivce. Termín 23. a 24. dubna 1983 byl v pořadí druhým závodem seriálu. I když na uspořádání závodu bylo velmi málo času, byli s organizací i průběhem spokojeni jak delegovaní činovníci tak i samotní jezdci. Poděkování a uznání bylo vysloveno dlouholetému řediteli závodu ing. Lubomíru Keslovi, CSc., který ukončil z pracovních důvodů činnost. Sympatický devětačtyřicetiletý italský jezdec Mauro Nesti přijel poprvé do Československa, aby soupeřům i 15-ti tisícům divákům předvedl, že je opravdovým králem vrchů. Zajel nejrychlejší jízdu v závodě časem 3:09,911, což znamenalo průměrnou rychlost 148,86 km/hod. Pěkné počasí, vzorně připravená trať, vynikající organizace. Na startu všichni, kteří se pravidelně účastní evropského seriálu a naši nejlepší jezdci.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

1. Mauro NESTI	I	Osella PA 9	6 : 21,36
2. Kurt BUESS	CH	LOLA T 298	6 : 40,59
3. HERBERT STENGER	D	FORD Turbo	6 : 40,84

Nejrychlejší jízda v závodě: M. NESTI I 3 : 09,911 148,858 km/hod.

1984 - 4. ročník ME se konal o velikonočním víkendu 21. a 22. dubna. Po odchodu ing. Kesla, byl do funkce ředitele závodu jmenován ing. Petr Zajíc. V samotném závodě co jízda, to rekord. Mauro Nesti 3:08,90, potom nastoupily formulové vozy. Švýcarský jezdec Reudi Caprész, který ve Šternberku startoval poprvé, 3:08,27. Ital Nesti se nevzdává, další jízdou vytváří nový rekord 3:06,95. Caprész fantastickou jízdou vytváří nový rekord a překonává hranici 150 km/hod. časem 3:06,86. Je dobojováno. Závod plný napětí končí. 20 000 diváků aplauduje jezdcům za jejich nádherný boj na trati. Sympatický jezdec ze Švýcarska při svém prvním startu ukázať, že je opravdu velký jezdec. I tak vážený "profesor" vrchů se musel sklonit před jeho uměním.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

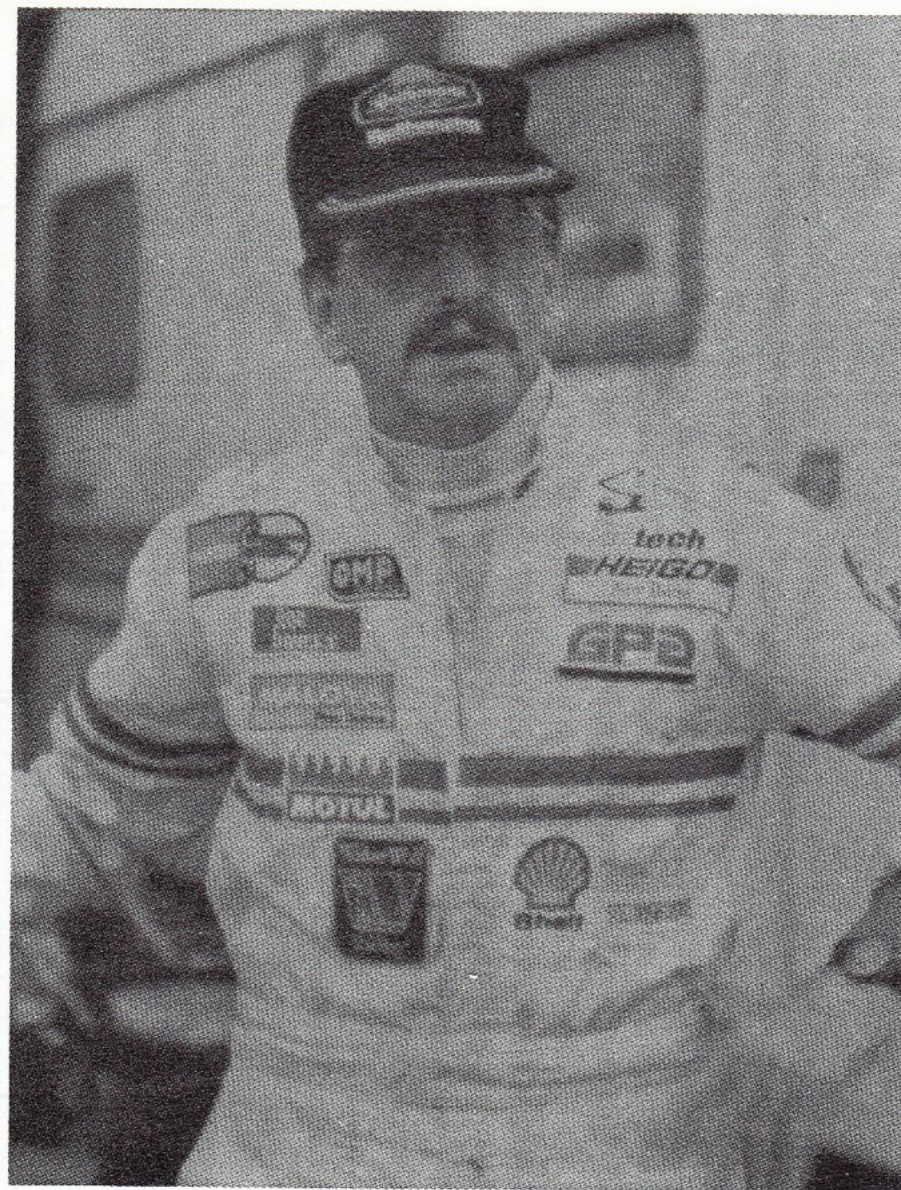
1. M. NESTI	I	Osella PA/9	6 : 15,850
2. H. STENGER	D	Osella BMW Sachs	6 : 34,210
3. F. MAMPRESO	I	Osella BMW PA/9	6 : 41,540

Nejrychlejší jízda v závodě: R. CAPRÉZ CH 3:06,860 150,272 km/hod.

1985 - 5. ročník. Ve dnech 15. a 16. června 1985 se opět bojovalo o body do seriálu ME. Poctou pro pořadatele, kterou FIA prokazuje opravdu těm nejlepším, bylo uspořádání letního zasedání, za které byl později šternberským pořadatelům vysloven dík od všech zúčastněných delegátů. Jak to v roce 1985 proběhlo? Již v tréninku prokázal Nesti, že je nejvážnějším aspirantem na vítězství. Tajemství prošedivělého Itala nespočívá pouze v jeho nepřekonatelném jezdeckém umění, ale také v dokonale při-



Mauro NESTI I, vítěz ME ECCE HOMO 1983, 1984, 1986



Kurt BUESS CH, vítěz ME ECCE HOMO 1982

praveném voze Osella s motorem BMW. V sobotním tréninku přešlo, lilo, nebo jen mrholilo, samotný závod však proběhl v regulerních podmínkách. V první jízdě byl nejrychlejší Švýcar Baer a Stenger byl druhý. Nesti udělal chybu, která ho odsunula na 13. místo. Příležitosti využil itál Curatolo. Výbornou druhou jízdou obsadil celkově druhé místo. Mauro Nesti se snažil ve druhé jízdě zachránit alespoň stupeň vítězů a fantastickou jízdou se mu podařilo skončit absolutně na třetím místě.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

1. Fredy BAER	CH	Osella PA/9	6 : 34,64
2. Roberto CURATOLO	I	Osella PA/9	6 : 35,54
3. Mauro Nesti	I	Osella PA/9	6 : 46,32

Nejrychlejší jízda v závodě: M. NESTI I 3:09,91 147,860 km/hod.

1986 - Mauro Nesti, šestinásobný král evropských vrchů byl opět favoritem šestého ročníku, který byl pořádán 14. a 15. června 1986. Ještě za sobotního tréninku byla horní část tratě mokrá, na což doplatili někteří z jezdců drobnými šrámy na vozech. V den závodu od rána pájlo sluníčko, které osušilo trať i okolní svahy pro 20 000 diváků. Hlasy před závodem:

Stenger: "Musím tady už vyhrát".

Vilarino: "jedu celý seriál poprvé, tady máte moc těžkou trať".

Nesti: "? - uvidíme."

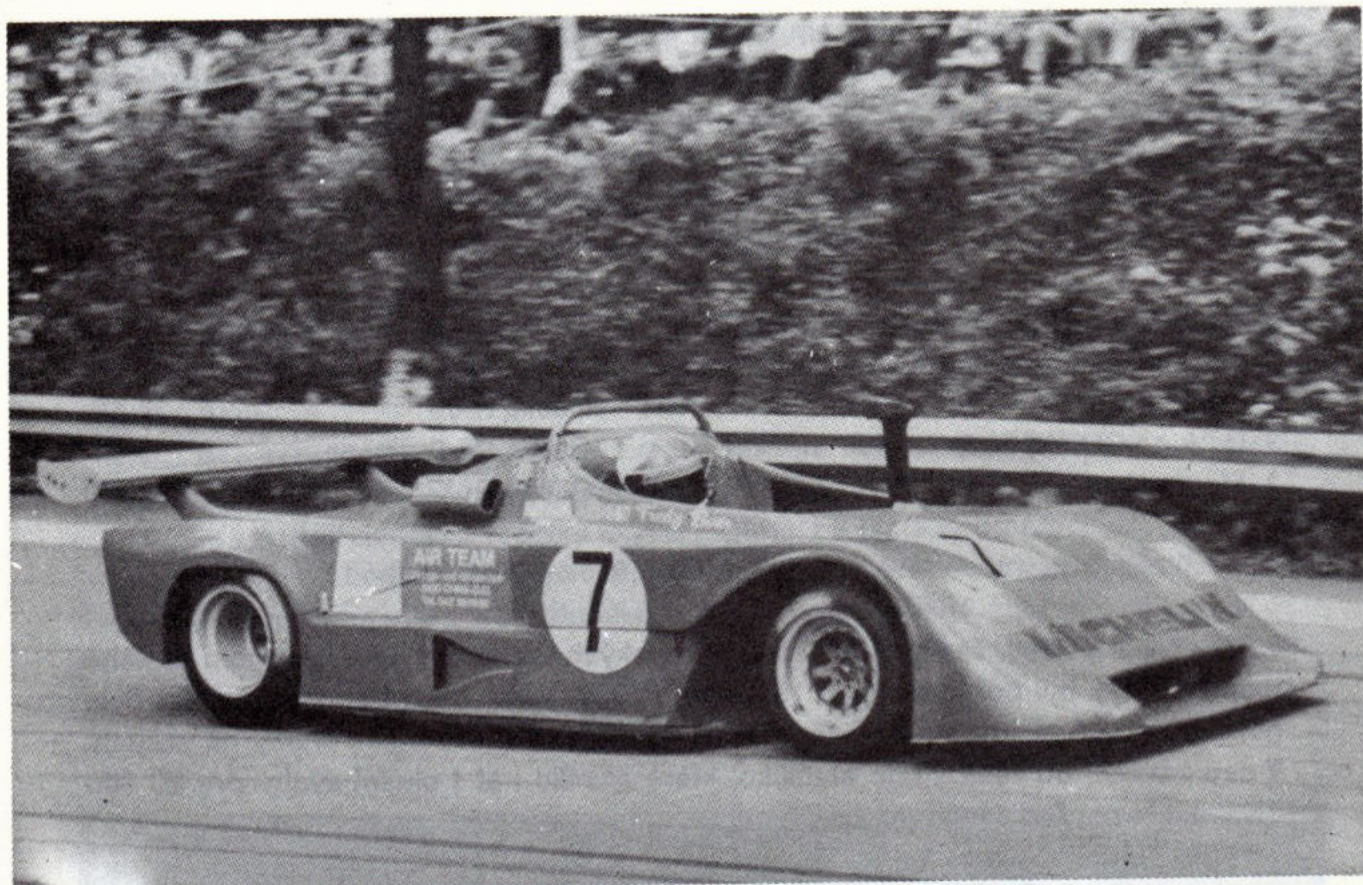
V první jízdě byl nejrychlejší Stenger, druhý byl Nesti a třetí Vilarino. Druhá jízda, to bylo sólo pro Nestiho. Zajel nejrychlejší čas dne 3:10,85 a to ho vyneslo na první místo a již potřetí si ze Šternberka odváží zlatý věnec. Miroslav Adámek na voze Williams Ford F 1 v úpravě Can - Am skončil šestý.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

1. M. NESTI	I	Osella PA/9	6 : 24,95
2. H. STENGER	D	Osella BMW	6 : 28,07
3. A. VILARINO	E	LOLA BMW	6 : 28,63

Nejrychlejší jízda v závodě: M. NESTI I 3:10,85 147,131 km/hod

1987 - 7. ročník ME se jel ve dnech 27. a 28. června. Jak charakterizovat tento závod? Celá evropská elita na startu, skvělý Hasenböchlerův tým s Miroslavem Adámkem. Rozpačitost nad účastí čs. jezdců. Počasí před tréninkem vypadalo všelijak, nakonec se trénovalo v dešti. Úvod byl rozpačitý, ale potom se všichni rozjeli. Rakušan Pedraza byl v tréninku nejrychlejší, potom Adámek, Darbellay, Vilarino, Bormolini, Stenger, Hasenböchler. Za nádherného počasí zaplnilo v neděli 28. června veškeré divácké prostory 25 000 diváků. Po první jízdě vedl Vilarino před Nestim, Darbellayem, Stengerem a Adámkem. Pedraza pro poruchu vzdal. Druhá jízda vrcholila, když olej ze Stengerovy Oselly pokropil trať. V jízdě byli favorité v čele se šestinásobným mistrem Evropy Nestim. Nikdo nechce jízdu opakovat přes avizovanou žlutou vlajku, všichni uznali výsledky dosažené ve druhé jízdě. Vítězem se



Fredy BAER CH, vítěz ME ECCE HOMO 1985

Foto: JAROSLAV HNILA



Roberto CURATOLO I, Fredy BAER CH, Mauro NESTI I

Foto: DUŠAN SEDLÁK



Jiří MIČÁNEK CS, Absolutní vítěz Alpsko-dunajského poháru za rok 1989

Foto: FRANT. KRMELA

tedy poprvé stal sympatický třiatřicetiletý Andres Vilarino ze Španělska.: "Je to můj velký den. Porazit Nestiho a další jezdce na ECCE HOMO jsem si přál. "V absolutním pořadí na čtvrtém místě se umístil Karl Hasenbühler, pátý čs. jezdec Mir. Adámek na MARCH-HS-AUDI T.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

1. A. VILARINO	E	LOLA BMW	6 : 25,59
2. M. NESTI	I	Osella PA/9	6 : 26,20
3. L. BORMOLINI	I	Osella BMW	6 : 49,23

Nejrychlejší jízda v závodě: A. VILARINO E 3:12,61 145,787 km/hod.

1988 - 8. ročník ME ve dnech 18. a 19. června 1988 lze charakterizovat jako velký boj Miroslava Adámka o absolutní prvenství.

V tréninku první a třetí místo. a závod?

"Druhé místo by všichni brali a já jsem naštvaný. Ve druhé jízdě mě přálo štěstí, protože soupeřům víc přšelo, ale tak blízoučko vítězství už nikdy nebudu."

První jízdu, jak již mnohokrát zajel nejlépe Stenger. Za ním se seřadili Pedrazza, Vilarino, Fendrich, Hötz, Adámek a Nesti. Před startem druhé jízdy se spustil hustý liják a start byl o půl hodiny odložen.

Děšť přestal a trať rychle osychala, ale přesto kdo zvolil pneumatiky bez vzorku hodně prohospodařil - Stenger, Nesti, Darbellay a další. Nakonec se radoval Horst Fendrich na voze MAUER BMW F 2 z celkového prvenství.

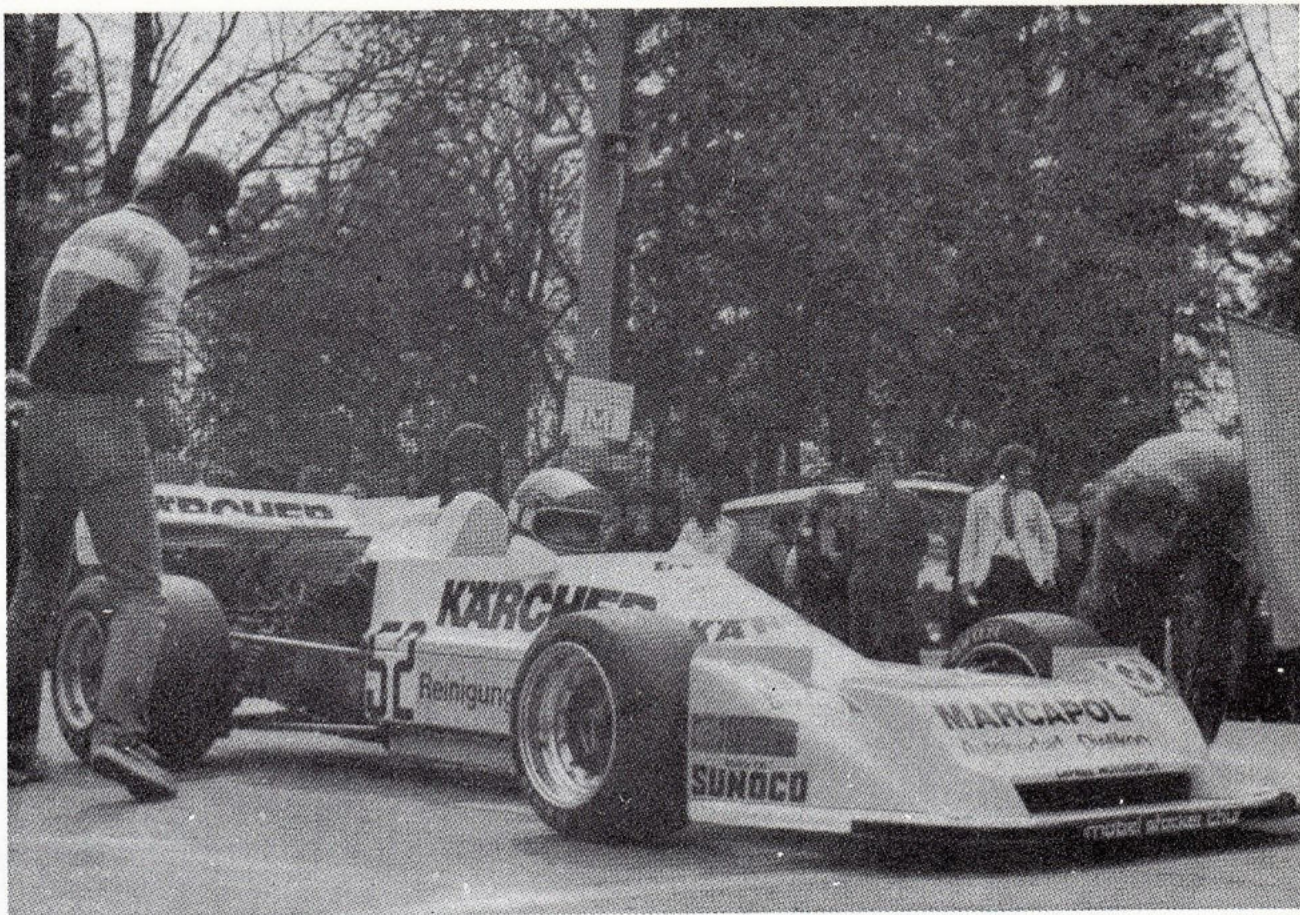
Na zasedání FIA bylo rozhodnuto, že zasedání pořadatelů a organizátorů závodů do vrchu proběhne v roce 1989 ve Šternberku. Rovněž bude provedeno vyhlášení mistrů Evropy.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

1. A. VILARINO	E	LOLA BMW	6 : 58,00
2. W. PEDRAZZA	A	P. R. C. 3	7 : 03,43
3. M. NESTI	I	Osella BMW	7 : 06,39

Nejrychlejší jízda v závodě: H. STENGER D 3:09,23 148,391 km/hod.

1989 - 9. ročník ME se jel ve dnech 17. a 18. června 1989. Tak parádní startovní listinu asi nemá žádný závod do vrchu v Evropě jako ECCE HOMO. Ne nadarmo získali pořadatelé již potřetí cenu od Mezinárodní automobilové federace jako nejlepší pořadatel seriálu ME. 9. ročník byl-pro naše pořadatele i fanoušky o to radostnější, že čs. jezdci předvedli v plné kráse zbytku Evropy své umění a to zásluhou inženýrů Michla a Charouze a pozofického Mičánka. Závod byl započítáván rovněž do seriálu Alpsko-dunajského poháru. Hodně vzruchu bylo kolem skupiny H, která nebyla ve Šternberku vypsána. Po třetím závodě vedl Charouz sk. N. Mičánek sk. E v Alpsko-dunajském poháru.



Reudi CAPRÉZ CH, držitel absolutního rekordu na trati ECCE HOMO
- 150, 272 km/hod

Foto: D. SEDLÁK

Při tréninku přelo a čs. jezdci ukazovali své umění. Mičánek jasně nejlepší, pověst favorita nezklamal rovněž Charouz, kterému auto šlapalo jako hodinky. Exeloval rovněž ing. Michl, který se svým Favoritem 136 L jezdil lepší časy než soupeři na mnohém silnějších vozech.

Jak to bylo v závodě. Přestalo pršet, ale jelo se na mokřích pneumatikách. Nejrychlejšího absolutního času dosáhl Švýcar Amweg s vozem MARTINI F 2. Za ním to byli Vilarino, Stenger, Steindl, Fendrich a Pedrazza. Když Nesti zjistil, že jeho čas nestačí na první šestku, žádal o opakování jízdy z důvodů, že mu na trati signalizovali žlutou vlajkou. Dostal možnost, i přes zákaz ohřál pneumatiky a navíc trať už oschla. Výsledek byl čas o 11 sekund lepší než čas Amwega. To se vůbec nelíbilo soupeřům v čele se Španělem Vilarinem a chystali protest. Před druhou jízdou, která se již jela na oschlé trati, byli jezdci upozorněni, že nesmějí ohřívát pneumatiky. Všichni tento příkaz technických komisařů respektovali, pouze Nesti dělal, že nerozumí. Třiapadesátiletý Ital byl nakonec diskvalifikován. Toto rozhodnutí psychicky neunesl a vše vyvrcholilo tím, že president organizátorů do vrchu Paul Gutjahr jednoduše chytil Nestiho za límec a vyhodil jej z budovy ředitelství. A najednou bývalý mistr vrchů ztrotl.

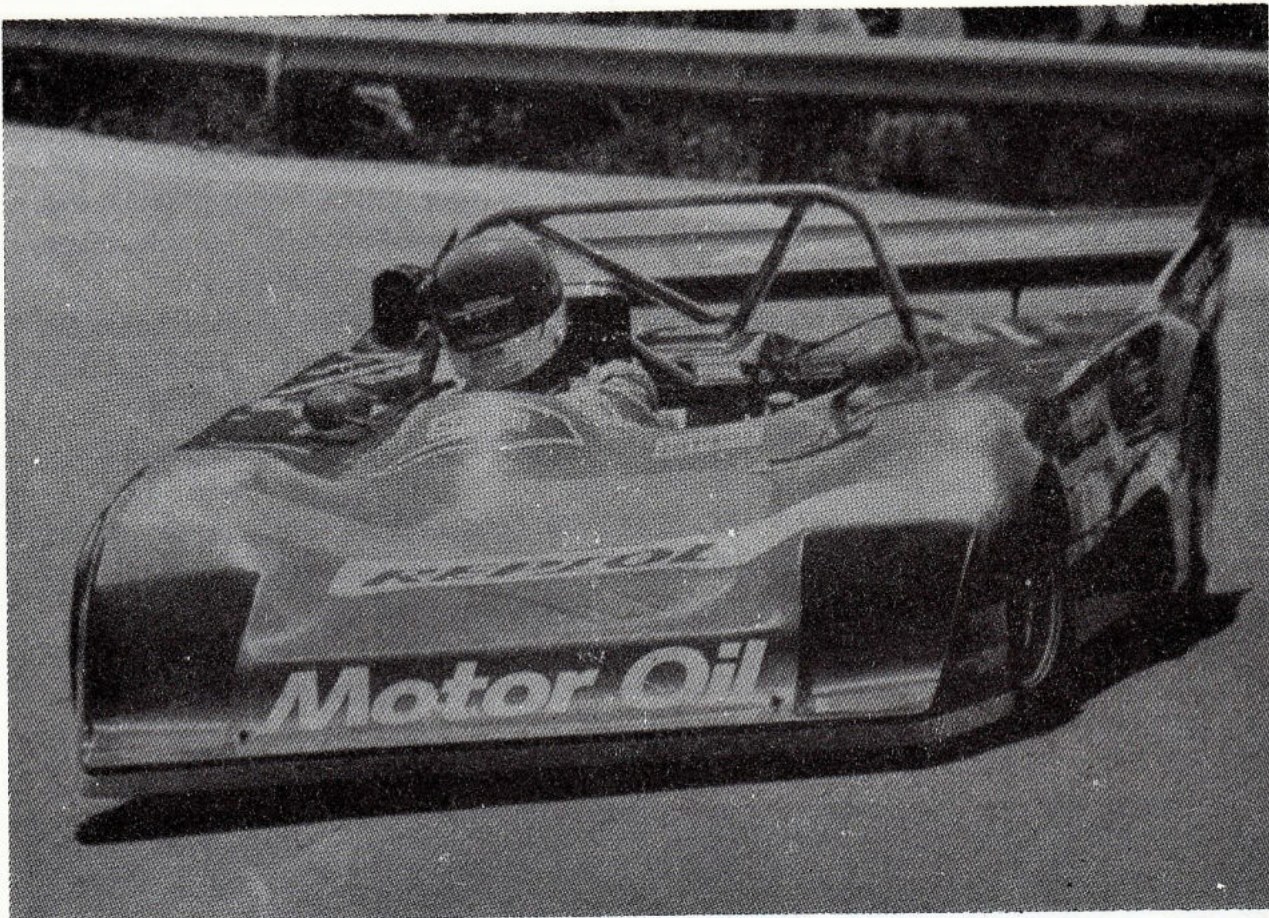
Na suchém povrchu se časy značně zlepšily, ale naši jezdci si pozice udrželi. Charouz vyhrál skupinu N, když jeho největší soupeř Ital Botti po tréninku naložil auto a odjel. Mičánek zvítězil ve sk. E 1600 ccm. V celkové kvalifikaci se Vilarino a Stenger snažili dohnat ztrátu na Amwega z první jízdy, ale podařilo se jim to jen o setiny, a tak zlatý věnec putoval do Švýcarska.

Celkové pořadí kvalifikace ME:

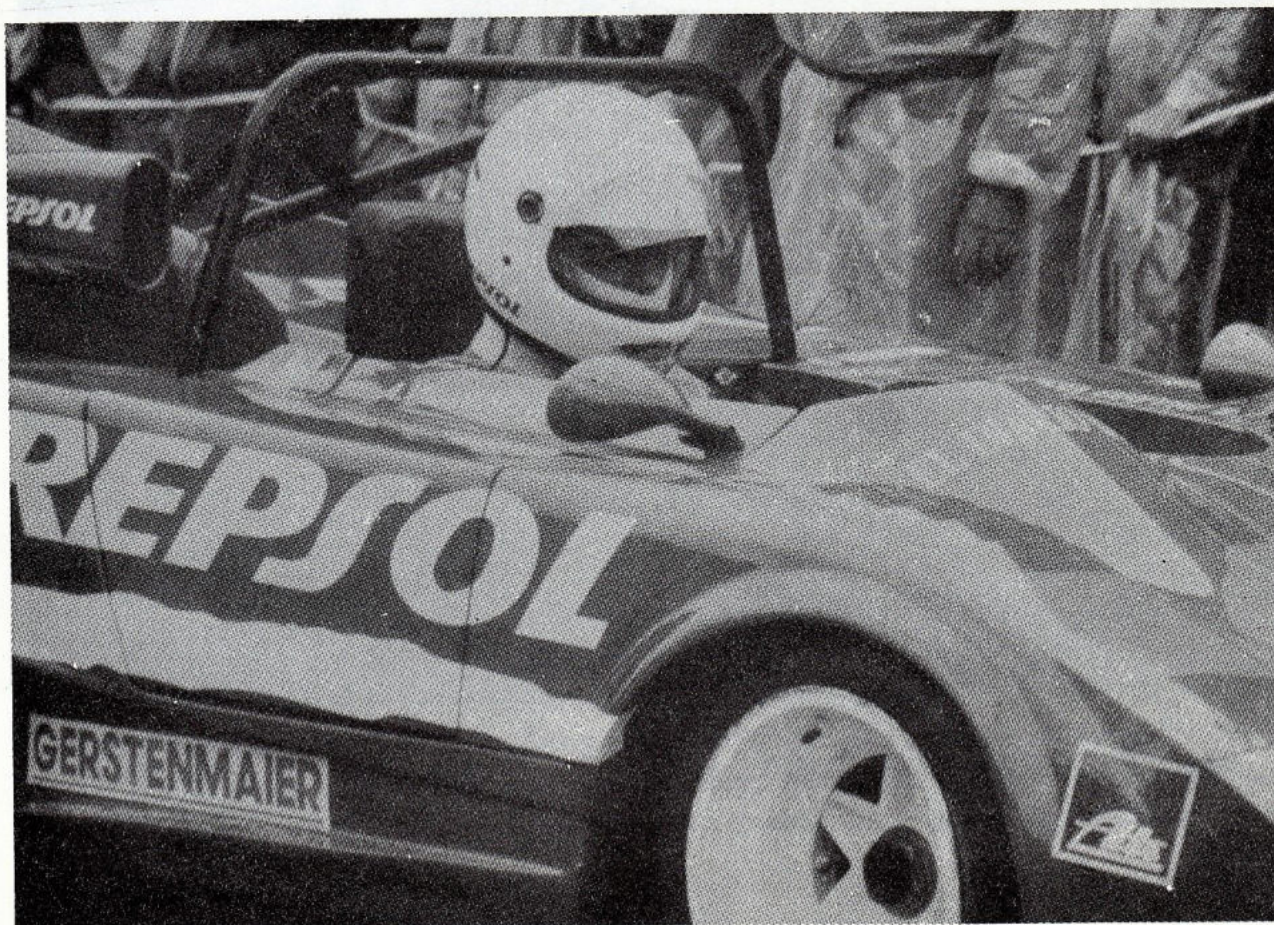
1. A. VILARINO	E	LOLA BMW	6 : 48,41
2. H. STENGER	D	EQUIPE STENGER	6 : 50,20
3. H. FENDRICH	D	Osella PA/9	6 : 58,64

Nejrychlejší jízda v závodě: A. VILARINO E 3:13,54 145,086 km/hod.

Co říci na závěr. ECCE HOMO má v Evropě ten nejlepší zvuk. Stabilizovaný kádr pořadatelů každoročně připravuje závod na nejvyšší sportovní a společenské úrovni. V roce 1989 bylo ve Šternberku 18. listopadu provedeno vyhlášení Mistrů Evropy. Všichni nejlepší se sešli, aby převzali tituly Mistrů Evropy spolu s finanční prémie. Zasedání pořadatelů se zúčastnili zástupci z Portugalska, Španělska, Francie, Švýcarska, NSR, Rakouska, Itálie, Maďarska a Československa. Bylo konstatováno, že závody do vrchu mají vzestupnou tendenci, stále je ještě hodně pořadatelů, kteří čekají na možnost uspořádání závodů o body ME. Vzhledem k této konkurenci je nezbytné a nutné, stále hledat nové zlepšení v organizaci, v zajištění trati a v neposlední řadě i v zajištění péče o diváky ve zlepšování diváckých prostor a informovanosti. V letošním jubilejním X. ročníku se do funkce ředitele závodu opět vrací ing. Lubomír Kesi, CSc., který má velký podíl na tom, že závod ve Šternberku byl v roce 1981 zařazen do seriálu ME. Při této příležitosti nutno připomenout zásluhy a obětavost pana Josefa Zelinky a Jindřicha Šišáka, kteří v pravý čas při jednání s odpovědnými funkcionáři našeho motoristického sportu svým vlivem mají rovněž podíl na pořádání závodu ME ECCE HOMO.



Andres VILARINO E, vítěz ME ECCE HOMO 1987, 1988, 1989 a Mistr Evropy ve skupině C za rok 1989
Foto: ANDREAS DASSLER, OTTO KAPLÁNEK ml.



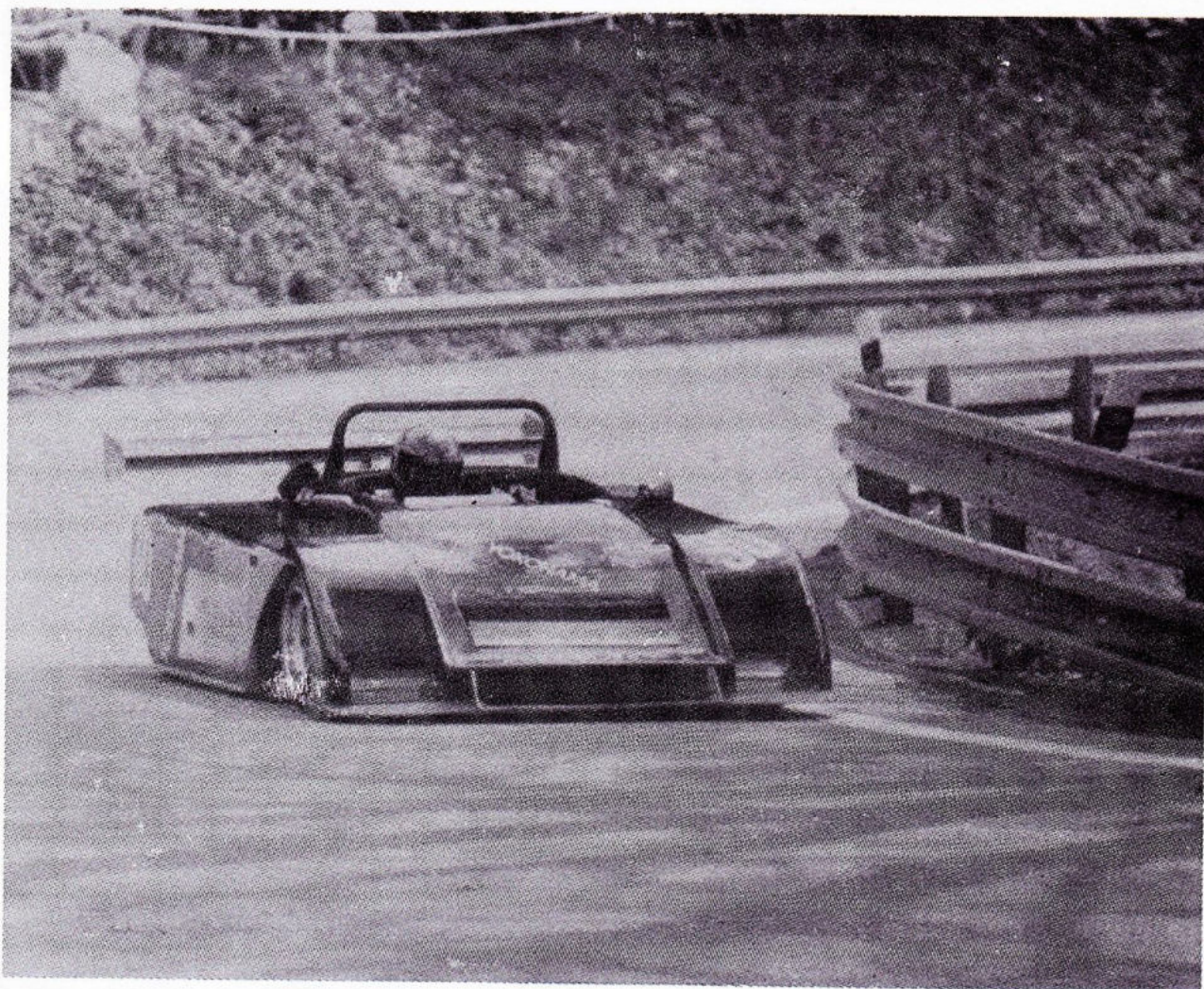
Je mnoho těch, kteří obnovovali ECCE HOMO v roce 1971 i později. Josef Zelinka, Vlastimil Janků, Vojtěch Kapitán, ing. Kesl, Ludvík Musil, ing. Pluskal, Oldřich Pospíšil st., Anna Husáková, Boženka Hložánková, Miroslav Malik, Stanislav Pospíšil, MUDr. Brogowski, Oldřich Drápela, Bohumír Seidler, Otto Kaplánek, Milan Kunc ml., Štěpán Sláma, Čestmír Sladký, Oldřich Pospíšil ml., ing. Vrbka, Viktor Mandík, ing. Herzán, Vlastimil Malik, ing. Pospíšil, ing. Edelmann, Josef Raclavský, Miroslav Fiala, Jiří Teichmann, ing. Zatloukal, Karel Pospíšil., MUDr. Stavěl, Karel Učík atd.

Všichni tvořili vždy dobrý kolektiv a jejich cílem bylo obnovení předválečné slávy závodu ECCE HOMO, Automotoklubu Šternberk, a v neposlední řadě i města Šternberka.

Při této příležitosti vzpomínáme i těch, kteří již nejsou mezi námi a to Miroslav Malik, Stanislav Pospíšil a ing. Edelmann

Věříme v další úspěšné ročníky ECCE HOMO. I v nynějších náročných finančních podmínkách bude snahou celého pořadatelského sboru zachovat vysokou úroveň závodu a tím i jeho místa v seriálu Mistrovství Evropy na další léta.

MILAN KUNC ml.



Walter PEDRAZZA A P.R.C. C 3

Foto: JIŘÍ BOŘEK



Ing. Josef MICHL CS, ECCE HOMO 1986 AUDI 80



Ing. Josef MICHL CS, ECCE HOMO 1989 ŠKODA 136 L FAVORIT

Foto: OTTO KAPLÁNEK ml.

Jak se jezdí "Šternberský kopec"

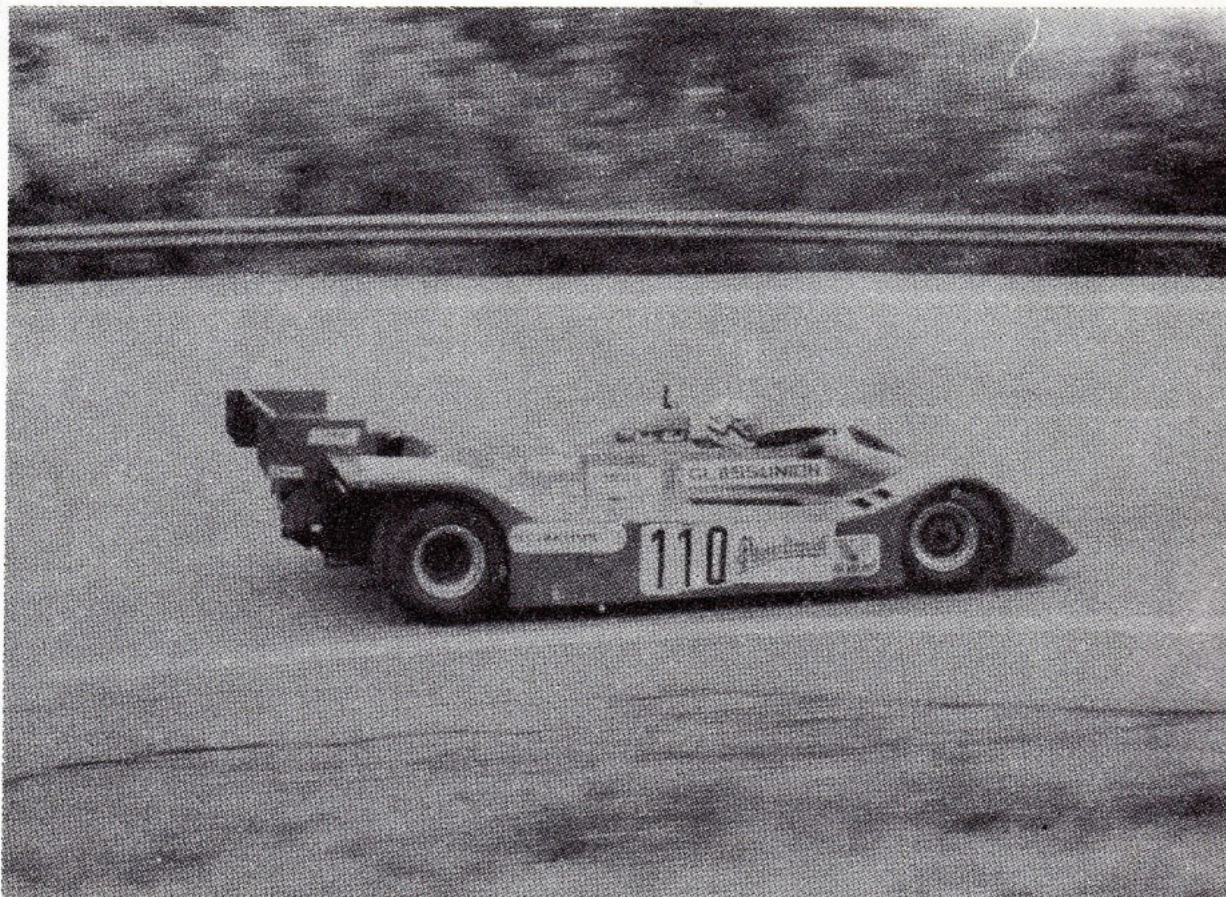
Po odmávnutí máš trať pro sebe a tvým jediným soupeřem je čas. Chce to klidný nervy a hned naplno. Start je strašně důležitý vždycky, ale tady obzvlášť. Spodek je náročný, tedy dolní část tratě. A protože má tenhle úsek velice pestré okamžiky, dá se na něm rozhodnout. Jsou tam takzvaný protahovák, nebo plný zatáčky, co se jezdou na plnou tři, nebo na plnou čtyři.

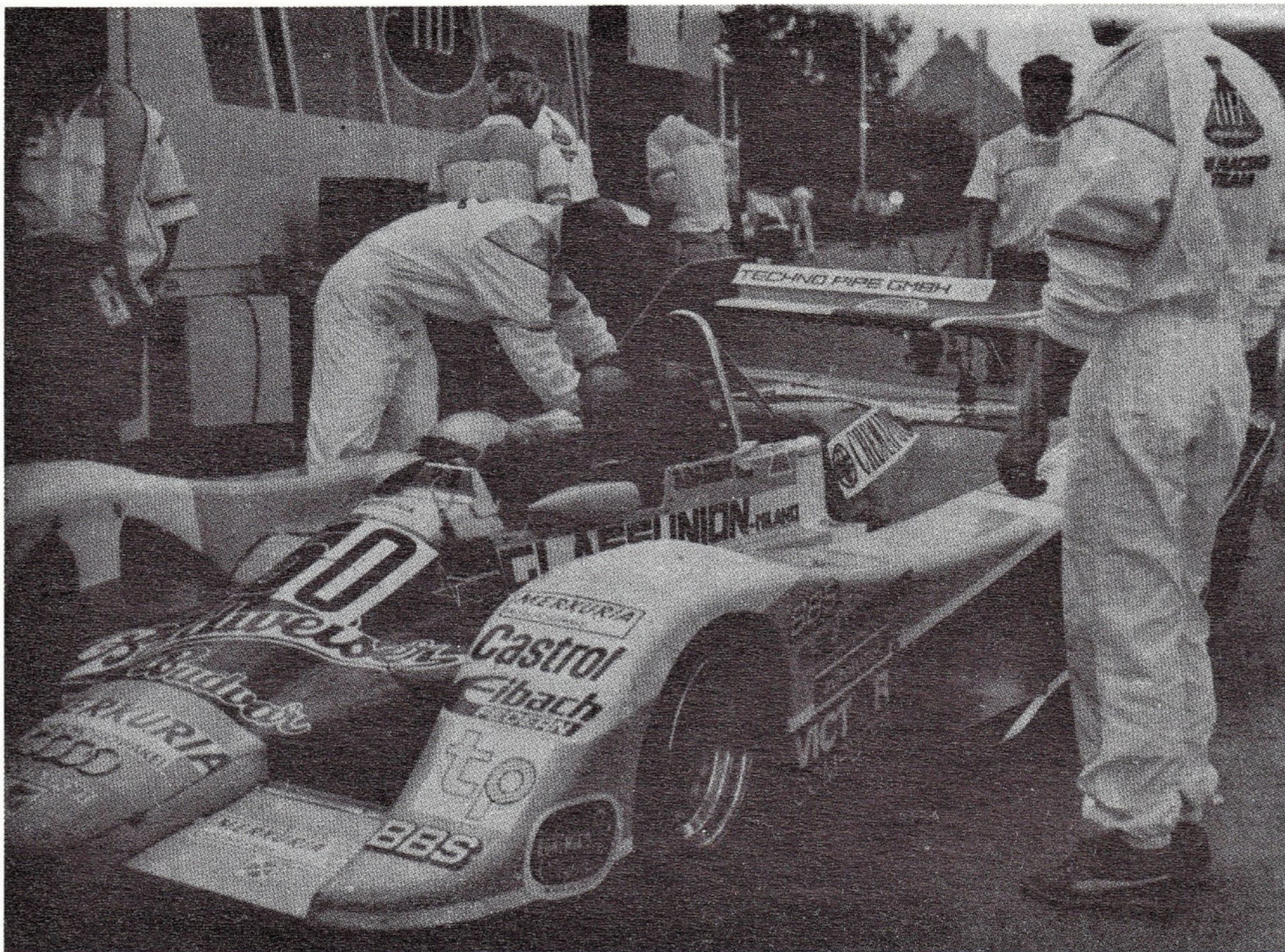
Vlastně se zpočátku opakují podobné partie, dvakrát končí vracákem doleva, potřetí doprava. Přitom hraje nesmírnou roli brzdění. Mělo by se jít hezky na brzdy na poslední chvíli, rychle přeřadit dolů a v přesný zlomek času odbrzdit, rychle a plynule takovou zatáčku projet. Vyvarovat se divočin, jinak se chytá časová ztráta, která může mít cenu zlata. Totéž se ovšem děje v opačném případě. Když se to přežene s brzděním, je auťák pomalý ve výjezdu.

První polovina končí dlouhou rovinkou za Sojkovou zatáčkou, to je vracák na levou stranu, následuje vracák vpravo a řada rovinek. Tam se uplatňují silnější motory. V horní části je taky velká, těžká a rychlá zatáčka, který někdo říká koloseum. V těchto místech se jasně promítá, kdo jak s autem nakládá. Kdo je rozháraný, kdo projíždí čistě, kdo čistě a ještě k tomu rychle. Jsou tam slušné tribuny, bývá kolem nich až dva tisíce lidí.

Před cílem čeká těžké a náročné eso, co se jezdí naplno. Tam opět získávají výkonější vozy, sto padesát až sto osmdesát koní, ty si malinko hrknou, a je potom poslední rovinka a cíl.

MIROSLAV ADÁMEK
o závodě ECCE HOMO





Miroslav ADÁMEK CS, neúspěšnější čs. jezdec v roce 1988

Foto: FRANT. KRMELA



DOPRAVNÍ STAVBY OLOMOUC



**SPECIALIZOVANÝ
PODNIK
SMĚROVÝCH
STAVEB
PROVÁDÍ
SILNICE
DÁLNICE
MOSTY
ŽELEZNICE**

1989 ROK

V ČERNÉHO

REKORDU

- **110 653**
DOPRAVNÍCH
NEHOD
- **1397 MRTVÝCH**
- **MILIÓNOVÉ ŠKODY**

Číslo statistik nepatří k nepoutavějšímu čtení a už vůbec ne, jde-li o statistiku dopravních nehod. Ovšem situace v nehodovosti na našich silnicích je zoufalá a výsledky loňského roku budou asi dlouho strašit všechny, kdo se bezpečností silničního provozu zabývají.

Zkuste se tedy donutit přečíst si následující údaje až do konce a zamyslet se nad nimi. Třeba to ovlivní vaše chování, ať už za volantem auta, nebo jenom jako chodce.

Vždyť přežít chceme přece všichni!

Z dlouhodobého sledování dopravní nehodovosti vyplývá, že v roce 1989 byl zaznamenán nejvyšší počet nehod nejen za posledních dvacet let, ale v celé historii sledování nehod v Československu.

Oproti roku 1988 je počet nehod i závažnost jejich následků vyšší, konkrétně:

- počet nehod vzrostl o 1132, t.j. o 1,0%
- počet usmrčených o 151, t.j. o 12,1%
- počet těžce zraněných o 666, t.j. o 12,2%
- počet lehce zraněných o 880, t.j. o 3,3%
- odhad hmotné škody vzrostl o 38,3 mil. Kčs t.j. o 7,1%

Na nehodách mělo vloni účast 188 703 vozidel, t.j. o 1,7% více. Kritickou dopravněbezpečnostní situaci roku 1989 dokreslují tyto údaje.

- každých 4,8 minut došlo k dopravní nehodě
- každých 19 minut byl lehce zraněn
- každých 85 minut byl těžce zraněn
- každých 376 minut (6,2 h) zemřel jeden člověk!!!

Ke konci loňského roku bylo v ČSSR evidováno přes 3,1 mil. osobních vozidel. Počtem 200 osobních automobilů na 1000 obyvatel se řadíme na 15. až 17. místo v Evropě.

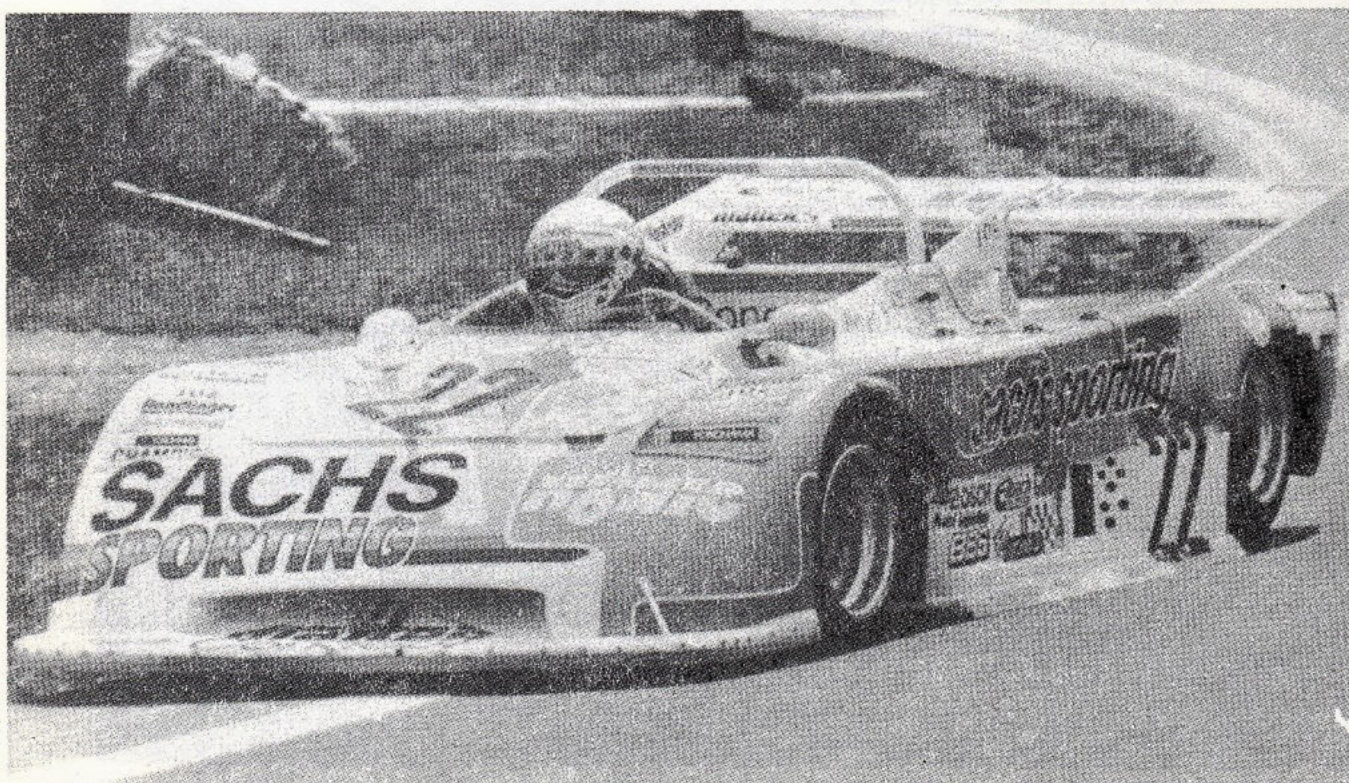
Desatero návštěvníka

- 1 - Do areálu závodiště přicházejte již se zakoupenou vstupenkou. Po zahájení závodů jsou diváci, přistižení kontrolními orgány bez vstupenky, povinni zaplatit vstupné, zvýšené o náklady kontroly - tj. 40 Kčs. Odmítnutí úhrady vstupného je považováno za rušení veřejného pořádku, viz správní zákon č. 88/50. Rušitel bude předán orgánům VB. Děti do 10 let v doprovodu rodičů vstupné neplatí.
- 2 - Zakoupená vstupenka opravňuje k pobytu v prostorách vyhrazených pro diváky. Uzavřené úseky a zakázané úseky je třeba respektovat, stejně jako pokyny pořadatelské služby. Tato opatření jsou nezbytná pro zajištění bezpečnosti obecnstva.
- 3 - Tréninku a závodu přihlíží diváci na vlastní nebezpečí a výhradně z míst pro ně určených.
- 4 - Diváci nesou plnou odpovědnost nejen za sebe, ale i za děti, které přivedli s sebou do hlediště.
- 5 - Pro parkování vlastních motorových musí diváci použít k tomu určených parkovišť při uhrazení příslušného poplatku za parkovací místo. V poplatku není zahrnuto hlídání vozidla a pořadatel za vozidlo ani za předměty v něm uložené neručí.
- 6 - Při příjezdu na vyhrazené parkoviště a při odjezdu z nich jsou diváci povinni se řídit pokyny pořadatelské služby příslušníků VB.
- 7 - Závodní trať je vyhrazena, včetně jejího nejbližšího okolí, výlučně jezdcům na jejich vozidlech a jen v případě nutné potřeby členům a vozidlům pořadatelské a zdravotní služby. Dojde-li na trati k nehodě, je to záležitost jezdců a pořadatelské služby. Diváci smějí do likvidace nehody zasáhnout až teprve, budou-li o to pořadatelskou službou požádáni.
- 8 - Diváci jsou povinni šetřit polní a lesní kultury.
- 9 - Pořadatel vidí v divácích svého partnera a spoléhá na jejich spolupráci, která zabezpečí dobrý organizační průběh závodu a tak i jeho sportovní úroveň.
- 10 - Dbejte pokynů pořadatelů, usnadněte jim jejich práci.

**Připoj se k těm, kteří
NEBUDOU KOUŘIT**



Zasedání pořadatelů na šternberském Hradě v roce 1985

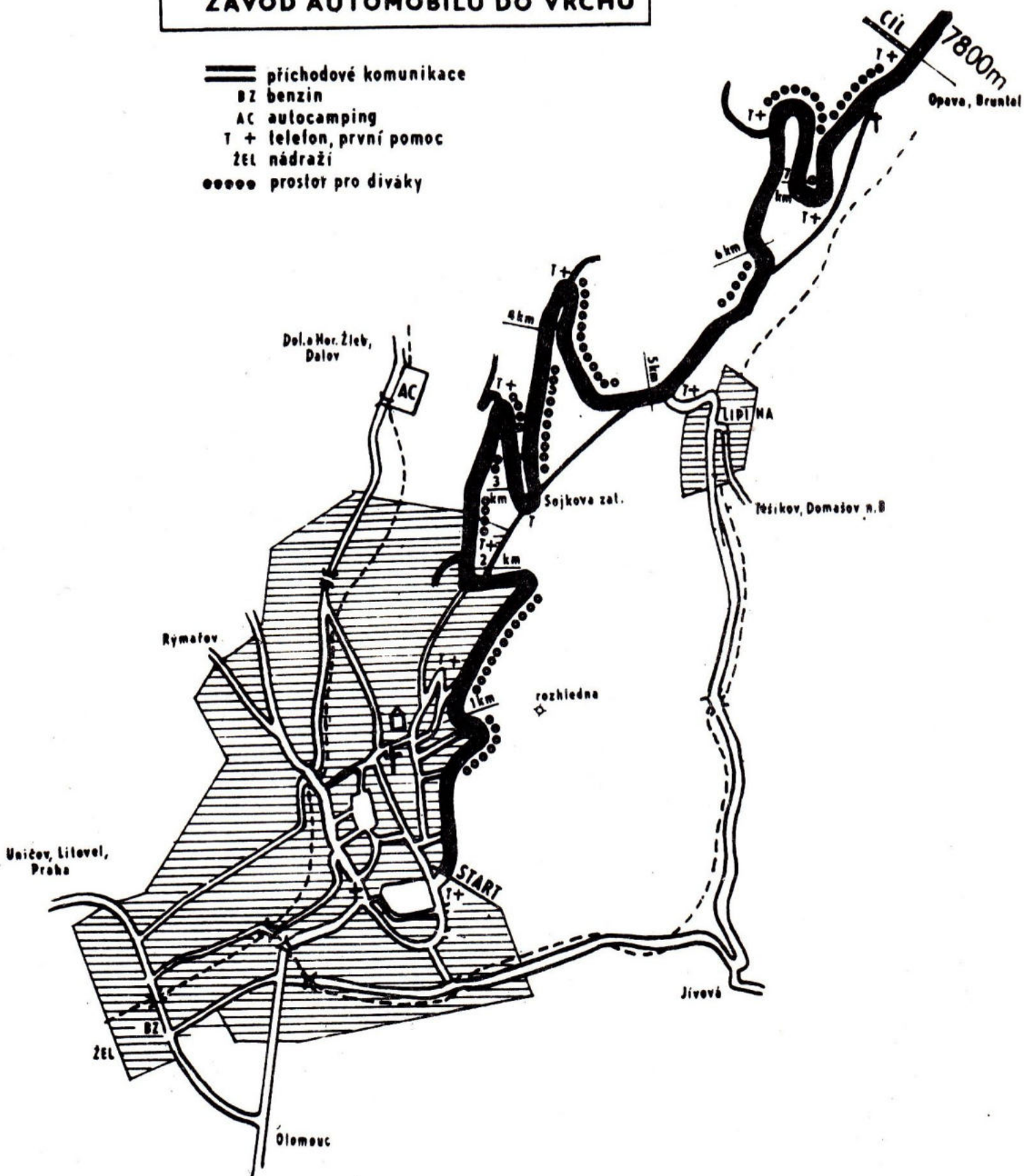


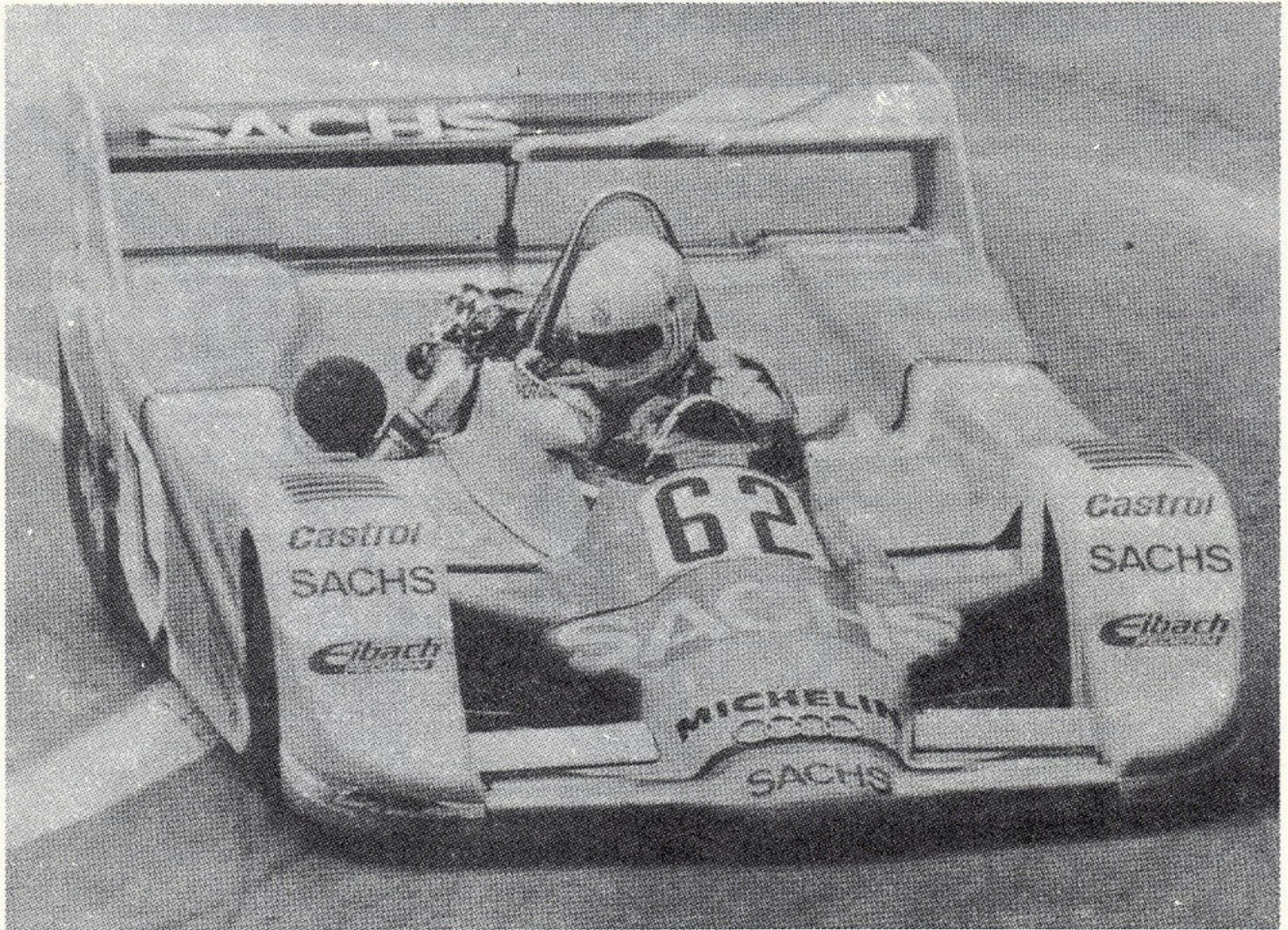
Herbert Stenger D, Osella PA/9 ECCE HOMO 1987
Foto: ANDREAS DASSLER

»ecce homo«

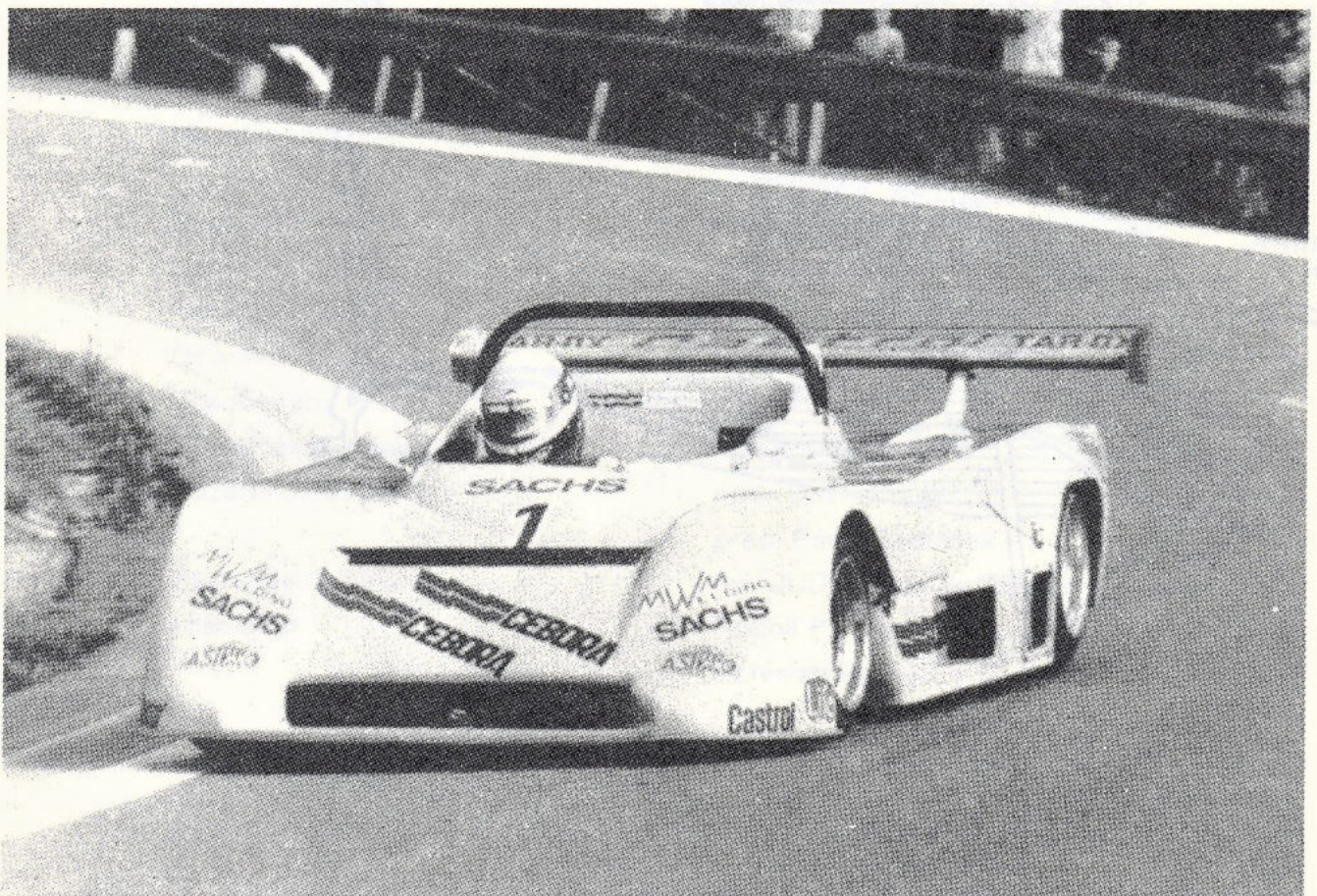
ZÁVOD AUTOMOBILŮ DO VRCHU

- ==** příchodové komunikace
- BZ** benzin
- AC** autocamping
- T +** telefon, první pomoc
- ŽEL** nádraží
- oooo** prostor pro diváky





Karl Hasenbuechler D, MARCH-HS-AUDI-T ECCE HOMO 1987



Mauro Nesti I, Osella PA/9 ECCE HOMO 1987

Foto: ANDREAS DASSLER



Andres Vilarino E, absolutní vítěz ECCE HOMO 1989 a Mistr Evropy 1989

Foto: JIŘÍ BOŘEK

Program vydalo ředitelství závodu ECCE HOMO 1990

Odpovědný redaktor: Milan Kunc ml.

Tisk: AGROPRINT JZD Štěpánov u Olomouce

AGRO
PRINT



Nikolas BUEHRER -CH-
Porsche 930



Alwin MAAG -CH-
BMW 325

VÍTÁME VÁS VE ŠTERNBERKU

