

Alois Havel - MUDrc z Kopřivnice

Tatrovák srdcem i duší v autokorosu

Pokračovatel tatrovácké tradice navazoval na slavné jezdce značky Verměřovského, Marka, Pavelky, Reka. Proslul nejenom obdivuhodnými výkony na autokrosových tratích, ale také svéráznými pořekadly – závod je poslední kontrola naší práce nebo chtít neznamená mít. A on je nejenom říkal, také se jimi důsledně řídil.

Velmi poctivý a houževnatý v přípravě svých strojů, tvrdý v první řadě sám na sebe. Jako technik samouk dokázal své stroje konstruovat, postavit a řídit. Jeho původním sportem byla cyklistika, dosáhl na první výkonnostní třídu na silnici i v cyklokrosu. Jenomže slibnou kariéru mu zabrzdl ekzém na nohách, lékaři mu sport zakázali a doporučili čistou práci. Nejprve dva roky promarodil a pak se stal šoférem v tatrovce. Docela náhodou se dostal k autokrosu, v němž se stal vícenásobným mistrem republiky, čtyřikrát byl vicemistrem Evropy a třikrát členem týmu, který evropské mistrovství vyhrál. To bylo tak – jednou si se ženou vyjeli podívat se na nový sport na závody v Opavě. Lojzu to nějak chytlo u srdce a říkal si, že postavit buggy nemusí být zase až tak těžké. Bylo to na podzim a v dubnu Havlovým končilo premiové spojení, za tyhle peníze bych buginu pořídil, říkal si Lojza. Jenže čekat se mu do jara nechtělo, tak si povypůjčoval a každému slíbil, že peníze 1.dubna vrátí. Jak to, že právě prvního, kamarádi se divili? No, to právě dostanu vyplacené podnikové spojení, vysvětloval Lojza. První pokus o buggy se nevydařil, to Lojza sám uznal, stroj vážil přes tunu a žádný výsledek by zcela jistě neudělal. Lojza napsal uznávanému konstruktérovi Vaškovi Královi, který byl velký dobrák. Lojzovi pomohl mnoha radami a poslal mu i výkresy

bugginy, kterou zkonstruoval a s níž sám jezdil. A tak Lojza stavil a postavil Baghíru. Na jaře bylo hotovo, pak se náš začínající jezdec dozvěděl, že musí mít také licenci. Tak šel na Okresní výbor Svazarmu a tam mu licenci docela ochotně vystavili. Neměli tušení, že by měl udělat nějaké zkoušky, seznámit se s předpisy a rozeznávat k čemu jsou různé praporečky. Lojza jako nepopsaný list, nováček, vyrazil ke svému prvnímu závodu do Skutče. I s tou jeho pochybnou licenci ho převzali. Lojza, plný nadšení, vyrazil na trať. Najednou mu byla nějak úzká a málem sestřelil sportovního komisaře. Ten na štěstí uskočil, nicméně došlo k osudovému seznámení Havla s panem, tehdy soudruhem, Kiezlichem. Ten po té

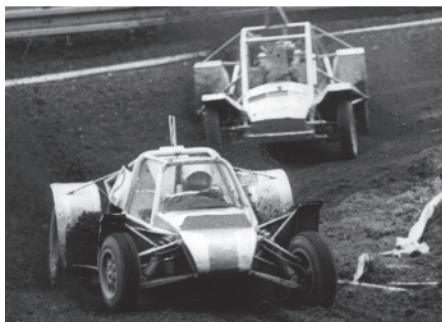


Alois Havel, pokračovatel tatrovácké tradice

*Dobrá nálada a úsměvy.
Alois Havel (vlevo),
trenér státní reprezentace
Ing. Bělohoubek,
po jeho levé ruce
Jaroslav Hošek*



události pravil, že si zjistí, kdo Lojzovi licenci vystavil a pak že uvidí! Vůbec to bylo ve Skutči dramatické, Lojzovi se rozpadl motor a druhý den už měl závodit v Jablonci. Musel to vzít oklikou přes Koprivnici, tam si od kamaráda půjčit motor z Tatry 603, poškozený vyndat, nový zabudovat a hurá do Jablonce. Moc se mu tam nedařilo, v tréninku se mu povedlo udělat i kotrmelec. Když zkušený už jezdec Ivan Vojta viděl jak blbě Lojza jede, poskytl mu několik zásadních rad. Třeba že se nejedzí pořád na plný plyn, do zatáčky se většinou hodí ubrat a přidávat až na výjezdu. To byla cenná



*Havel žene svoji bugynu Tatra ostrou
zatáčkou*

rada, do té doby Lojza jezdil pořád jenom ve smyku a bylo to pomalé. S Kiezlichem se setkal znovu na závodech ve Žďáru nad Sázavou a nebylo to nic příjemného. Sportovní komisař se nechal slyšet, že Lojza jezdí s neplatnou licenci, že porušil řády a půl roku že se nesveze. A tak Lojza seděl sklesle v parkovišti a bylo mu do breku. Na štěstí pomohli kluci z Mladé fronty, kteří šli Kiezlicha uprosit, aby Lojzu nechal startovat. Nechtěl, ale nakonec ho ukecali a šťastný Lojza mohl jet. Kiezlichovi šel poděkovat a v mysli se mu usadil sen – že stojí na stupních vítězů a Kiezlich mu podává ruku a gratuluje mu. Uznává ho tedy jako jezdce. Od té doby se tahle situace odehrála mnohokrát a Lojza s Kiezlichem byli dobří přátelé. Lojza dokonce říkal, že Kiezlich je nejlepší sporták u nás!

Od samého začátku své kariéry jezdil Lojza s motory Tatra, byl na „svoji“ značku hrdý. Ve fabrice se ale zpočátku nemohl prosadit, najít pro své závodění pochopení a i nějakou pomoc. Zlomilo se to až s většími úspěchy, kterých dosáhl. Rád vzpomíná na Novou Paku 1981 kde vyhrál a na stupních vítězů si

vyslechl státní hymnu. Hráli ji na jeho počest! To už dávno nejezdil s Baghírou, stavěl a konstruoval si své buggy sám a byl s nimi úspěšný. Chlapi ve fabrice se mu divili a měli ho za cvoka, jeho pracovní nasazení by nikdo z nich dlouho nevydržel. Říkali mu, že za tu dobu co závodí mohl mít za svoji práci postavený barák. Ale Lojza nechtěl barák, chtěl závodit. Dobře závodit. Byl houžev. V sezóně 1977 se tak pral s technikou, že nedojel sedmnáct závodů v řadě za sebou, to by leckoho zlomilo! Lojzu ne o rok později byl mistrem republiky!

V sezóně 1979 se jel první ročník mistrovství Evropy a mezi reprezentanty se ocitl i Alois Havel. Skončil na 5. místě, což nebylo jako začátek na neznámých a zcela jiných tratích špatné. O rok později už se stal vicemistrem Evropy, což se mu podařilo ještě několikrát opakovat, titul mu bohužel – mnohdy i jen o kousek – unikl. Po dlouhé roky byl členem slavné – dnes už i legendární – party, Hošek, Karel Havel, Křest'an, Jirka Bartoš. Za sezónu

najezdil se svojí Avii po závodech přes pětaticet tisíc kilometrů a strávil v ní pečlivě spočítaných, jak je jeho zvykem, celkem 102 dnů.

Každý jezdec jednou skončí, Lojzovi (narozen v červenci 1945) bylo jasné, že ani on se konci své závodní dráhy nevyhne. Než k tomu ale dojde, chtěl zaokrouhlit počet závodních sezón na dvacet a počet věnců na osmdesát.

V roce 1973 to měl po kupě a rozloučil se. Se sportem neskončil, vrátil se ke kolu, každý rok ujede tři tisíce kilometrů. Má své tratě, po kterých jezdí, má naměřené časy a vždycky po sezóně nadává, že je zase o rok starší a o nějakou minutu pomalejší.

Spokojeně žije se svojí ženou Zdenkou, která mu byla po celou závodní kariéru oporou, pomocnicí a někdy i útěchou. Kdybych si měl někdy vybrat, s kým skončit na pustém ostrově a Jitka Čvančarová právě neměla čas, bral bych Lojzu. Prima chlap a umí dělat výborné klobásky!

Dalibor Janek



V barvách kopřivnického AMK a za volantem tetry byl Alois Havel mnohokrát na čele mistrovských závodů a zařadil se mezi naše nejlepší autokosaře československé historie