

ČÍSLO 110

ZIMA 2015

VETERÁN

ZPRAVODAJ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ - AČR



Foto na titulní straně:

Naše legenda Antonín Vitvar před budovou Autoklubu po příjezdu z RMC v roce 1939.

VETERÁN

Číslo 110, Zima 2015, ročník XXXIV.
Zpravodaj Svazu závodníků veteránů při Autoklubu České republiky.
Vychází pravidelně, čtyřikrát ročně.
Vydává Svaz závodníků veteránů.
Redakční rada:
Zbyněk Hozák, Ing. Jiří Wohlmuth.
Redakce si vyhrazuje právo krátiť dlouhé příspěvky. Za obsahovou správnost článků nesou odpovědnost jejich autoři.

© Svaz závodníků veteránů, 2015.
Zpravodaj Veterán je registrován u Ministerstva kultury České republiky pod čj. MK ČR E/11553.
Zasílání zpravodaje Veterán zajišťuje Česká pošta, s.p. Postservis, podle smlouvy č. 0051/2001 a dohody ze dne 2. 1. 2002.

ISSN 1804-5103

Tiskne: Tiskárna EDIT, 252 19 Rudná

Číslo 110 bylo předáno do tiskárny 16. 12. 2014.

OBSAH:

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE	1
KVĚTOSLAV MAŠITA VSTOUPIL DO SÍNĚ SLÁVY FIM LEGENDY	1
VÁŽENÍ ČLENOVÉ SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ AČR	2
ZPRÁVA Z PODZIMNÍ ČLENSKÉ SCHŮZE	2
SRDEČNÉ PŘÁNÍ NAŠIM JUBILANTŮM	5
PORAZIL PARUSE, V BRNĚ BYL TŘETÍ NA VELKÉ CENĚ	6
PLOŠINÁŘ, SOUTĚŽÁK A VELMI OBĚTAVÝ MUŽ	9
BOHATÝR REGIONÁLNÍCH OKRUHŮ	12
POHÁRY SVAZU ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ ROZDÁNY	15
ZLATÉ MEDAILE Z MOTOKROSU NÁRODŮ	16
KNIHY	17
FRANTIŠKU, STÁLE JSI MEZI NÁMI	18
SLAVNÁ RALLYE MONTE CARLO 1911 - 2014	20
POŘADÍ ČESKOSLOVENSKÝCH JEZDCŮ PODLE STARTŮ V RMC	24
ÚŽASNÝ VÝKON S MALÝM MINOREM V LE MANS	28
TO BYL	30
TRATĚ POD KOLY NAŠICH JEZDCŮ	32
Z ALBA DĚDY MOTORISTY	33

SVAZ ZÁVODNÍKŮ VETERÁNŮ INFORMUJE

● Svaz závodníků veteránů (SZV) při Autoklubu České republiky (AČR) sídlí v budově Autoklubu ČR (proti Hlavnímu nádraží, tj. stanice metra trasy C). Adresa 110 00 Praha 1, Opletalova 29.

● Kancelář Svazu závodníků veteránů je ve 2. patře budovy na konci okrouhlé galerie velkého sálu.

● Pracovní uzavřené schůzky výhradně členů výboru Svazu závodníků veteránů a redakční rady zpravodaje Veterán se konají každé úterý od 14 do 15 hod. v kanceláři SZV. V uvedené dobu je možno telefonovat na číslo 222 898 219.

● Schůze výboru Svazu závodníků veteránů, za účasti předsedy, se koná v přízemí budovy Autoklubu České

republiky, v salónku restaurace, každé první úterý v měsíci od 14 do 15 hod., kromě července a srpna a svátečních dnů. Tyto schůze jsou přístupné každému členovi SZV jako hostovi bez práva hlasování k projednávaným záležitostem.

● Roční členský příspěvek činí 100 Kč, pro členy, žijící v zahraničí 300 Kč, vzhledem k vysokým nákladům na poštovné při zaslání čtyř čísel Veterána ročně. Bankovní spojení: Česká spořitelna, pobočka Praha 2, Jugoslávská 19, číslo účtu 0011298359/0800.

Květoslav Mašita vstoupil do síně slávy FIM Legendy



V listopadu se československý motorismus dočkal mimořádné pocty, která ve své mimořádnosti vstupuje do historie našeho závodění. Je nesporné, že sportovních zápisů podobného kalibru

nemá naše republika tolik. Po mnoha a mnoha letech se zemi, která stála u zrodu prestižní Mezinárodní motocyklové federace, dostává vysokého ocenění právě z úst této instituce.

22. listopadu byl uveden do prestižní síně slávy FIM Legendy“, jako vůbec první Čech v historii, náš nejúspěšnější soutěžák všech dob, dnes sedmašedesátiletý Květoslav Mašita.

Desetinásobný mistr Evropy, účastník 13ti Šestidenní, šestinásobný mistr světa a nositel zlaté medaile z nejtěžší motocyklové soutěže, vítěz 33 závodů mistrovství Evropy a osminásobný mistr republiky se zcela po zásluze zařadil mezi tak slavná jména, jakými jsou Giovanni Sala, Kari Tiainen, Alessandro Gritti, Roger de Coster, Eric Geboers, Harry Everts nebo Torsten Hallman či Giacomo Agostini, Angel Nieto, Jim Redman nebo Phil Read.

Blahopřejeme!

Vá ení členové Svazu závodníků veteránů AČR

Uprostřed loňského léta jsem si na parkovišti brněnského okruhu koupil knihu šestinásobného mistra světa Jima Redmana a on mi ji po té podepsal. Kdy jsem ho viděl v roce 1961 poprvé, měl jsem pumpky, pláštěnku, proto e přšelo a radiovku na hlavě a seděl jsem v příkopě poblí Březky na jičínské trati Ceny Prachovských skal. I v tom je krása ivota.

Pak jsem vedl řadu hezkých a nezapomenutelných povídaní při setkáních s ikonami našeho závodění, našimi členy. A pak jsem se znovu dostal do dílen velice zručných řemeslníků, v nich stroje, mo ná z vyprázdněných dílen našich slavných továren, stále dávají dýchat našim krásně repasovaným motocyklům i automobilům. I v tom je ta krása ivota.

Jedné mrazivé noci jsem jako student odjel košickým rychlíkem ze Žiliny do Prahy,

abych v šest hodin ráno viděl před budovou Autoklubu v krutém mrazu vozy v časové kontrole slavné Rallye Monte Carlo. Pak jsem si dal párek s tehdy ještě říznou krém skou hořčicí a v devět ráno jsem opět odejel do místa mých studií. I v tom byla krása ivota.

V letošním roce na závody veteránů jistě přijde znovu řada milovníků techniky minulých let, přivezou si nezapomenutelné vzpomínky. Jejich duše pohladí nostalgie. A to je nejhezčí pozvánka do nové letošní sezóny. Život jde dál i s krásami ivota.

Přijemný rok a hezké čtení dalšího ročníku Veterána

přeje



Jiří Wohlmuth

Listopadové setkání v budově Autoklubu

Zpráva z podzimní členské schůze

Poslední setkání členů Svazu závodníků veteránů AČR proběhlo tradičně v sále budovy Autoklubu v Opletalově ulici 8. listopadu. Pro archivní dokumentaci tradičně referujeme.

Znovu se před zahájením hlavního programu promítalo. Stříbrné plátno nabídlo barevné vzpomínání na několik ročníků silniční Velké ceny Československa z počátků šedesátých let. A byla to hezká nostalgie při pohledu na mladého Jima Redmana, Mike Hailwooda, ale i Standu Malinu, Miroslava Čadu a pochopitelně i Františka Šťastného a Gustava Havla. Stejně platí i automobilistech, Rakušana Jochena Rindta, Kurta Barryho a řadu dalších. Poté nabídl filmový pás nezapomenutelné vzpomínky na Šestidenní v těžkém alpském terénu i kouzelné záběry tamní krajiny.

Po skončení promítání filmů se podařilo většinu z diskutujících v předsálí přemístit do Smetanova sálu a krátce po desáté hodině, zahájil předseda SZV AČR Petr Válek setkání přivítáním hostů v čele s prezidentem Autoklubu ČR dr. Romanem Ječmínkem. Po úvodním přivítání bylo následně minutou ticha vzpomenuo památky těch, kteří nás od minulé schůze opustili a setkání se nedožili. Byli to:

Petr KRATOCHVÍL	nar. 1937
Vlastimil POHUNEK	nar. 1929
Josef JÁRA	nar. 1940
Jiří ŠUNDA	nar. 1941
František SVATOŠ	nar. 1934

ing.arch Milan ZÁHORSKÝ nar. 1930
 René ŠEFR nar. 1934
 Jaroslav ZAVRTÁLEK nar. 1933
 Dále Petr Válek zmínil vydávání zpravodaje Veterán, který je považován za pojítka mezi našimi členy a poděkoval redakční radě za jeho pravidelné zajišťování, vydávání i distribuci. Současně poděkoval i všem sponzorům, kteří na jeho vydávání přispívají inzercí. Předseda Válek informoval o podání žádosti na Úřad průmyslového vlastnictví ve věci ochranné známky názvu Veterán, která byla v těchto dnech kladně vyřízena včetně vydaného osvědčení.

Následně Petr Válek připomněl činnost nadačního fondu SZV na podporu talentované mládeže, který pracuje pod vedením JUDr. Šťovíčka. Členy nadačního fondu jsou Jan Kopecký (rallye), Jakub Smrž (silniční motocykly), Erik Janiš (motokáry), Petr Válek (enduro), Petr Koukal (badminton).



Nejstarší účastník podzimního setkání v budově Autoklubu Vladimír Houška s pohárem jubilantům



Devadesátník Rudolf Sůva, stále v obdivuhodné kondici

Předseda SZV AČR poděkoval všem, kteří se organizačně podílí na zajištění a průběhu silničních motocyklových závodů třídy Klasik, které výbor SZV AČR pravidelně obesílá poháry vítězům. Jsou to závody v Starém Městě u Uherského Hradiště, Hořicích, Dvoře Králové nad Labem, Nepomuku, Radvancích, Jičíně a Branné. Dále byly zmíněny akce posledních týdnů, kterých se zúčastnila vedle členů výboru SZV i řada dalších našich členů. Velice zajímavé setkání proběhlo ve Strakonici u příležitosti 95. výročí motocyklové výroby, příjemné bylo otevření Parku Františka Šťastného v Kochánkách nad Jizerou. V závěru Petr Válek sdělil, že zástupci FIM rozhodli o přijetí našeho nejúspěšnějšího soutěžáka historie Květoslava Mašity do síně slávy a srdečně jezdcí poblahopřál.

Následně předal slovo prezidentovi AČR dr. Romanu Ječmínkovi. Ten pozdravil přítomné jménem Autoklubu. Ve svém vystoupení zmínil kriticky obsah úvodníku v podzimním čísle Veterána



Odstupující JUDr. Miroslav Kamaryt převzal plaketu za dlouholetou činnost v kontrolní komisi výboru SZV AČR

a citoval některé pasáže. Zdůraznil, že nejsou dostatečně zmíněny výsledky a úspěchy našich současných závodníků a nelze na problematiku úspěchů nazírat pohledem našich nejméně úspěšných let. Následně dr. Ječmínek informoval o konání akcí k různým výročím včetně vzpomínkového setkání k 20. výročí odchodu naší nejlepší automobilové závodnice Elišky Junkové (1900 – 1994).



Před konáním podzimní schůze požádali o uvolnění z funkce ve výboru SZV AČR paní Jaroslava Navrátilová, Alena Vyskočilová a JUDr. Miroslav Kamaryt. Proto výkonný výbor navrhl doplnění o tyto členy:

Jaroslav Tupý (jezdec enduro),

Ing. Pavel Tma (konstruktér značky Jawa, motokrosový jezdec),

Jiří Podskalský (silniční závodník)

a **Mgr. Eva Trnkiewitzová** (sportovní komisař). Přítomní doplnění výkonného výboru odsouhlasili. Přítomno podzimní schůzi bylo 236 členů SZV.

V další části programu byli oceněni tito členové – jubilanti: Vladimír Houška a Oldřich Polman (95), Rudolf Sůva (90), Oldřich Klaudinger, Jan Novosad, Jaroslava Navrátilová, Slavomil Dunovský, Karel Buchnar, Miroslav Kudrnáč, Jaroslav Rašek (85), Vítězslav Smolka, Michal Stripačuk, Josef Lukšík, Miroslav Špak, Milada Husáková, Josef Kauler, Miloslav Vališ, František Höffer, Ludvík Houzvic a Zbyněk Hozák (80).

Po skončení této části podzimní schůze v diskuzi vystoupil pan Jiří Šmída v dalším příspěvku připomněl některá jubilea, která se v letošním roce váží k motoristickému sportu. (JW)



Objektiv fotoaparátu Pavla Fišera zachytil s poháry naše jubilanty pětasměsátníky vlevo a vpravo jen o pět mladší doyený naši veteránské motoristické společnosti

Srdečné přání našim jubilantům

Některé z našich rubrik se postupem času staly neodmyslitelnou součástí obsahu Veterána a jednou z nich je i připomínka jubileí našich členů, která na ně v daném roce čekají. Ať je oslaví v plné síle, v pevném zdraví, s přáním všeho nejlepšího a spokojenosti mezi svými nejbližšími.

90

Imrich MANN 28. 9.1925
Vladimír KAZDA 27.12.1925

80

Jaromír MATUŠKA 4.2.1935
Dr. Evžen ŠVANDA 18.2.1935
Zdeněk KRÁL 27.2.1935
Karel BOUŠKA 2.3.1935
Ervín KRAJČOVIČ 18.3.1935
Jan BREJŽEK 27.3.1935
Jan TICHÝ 1.4.1935
Arnošt ZEMEN 5.5.1935
Zdeněk BUCHAR 5.8.1935
Vladimír DUBŠÍK 23.5.1935
Josef SEIDL 5.6.1935
PhDr. Ladislav KUČERA 13.6.1935
Pavel ČERNÝ 16.7.1935
Roman IMRIŠ 3.9.1935
Ing. Milan JOZÍF 22.9.1935
Josef VERNER 10.10.1935
Ing. Ilja TOMIS 9.11.1935
Milan FIALA 19.10.1935
Jindřich KOTEK 29.11.1935
Milan CHALUPNÍK 18.12.1935

70

Miroslav LISÝ 18.1.1945
Robert FULDNER 28.1.1945
Jiří NOVÝ 4.3.1945
Jan NĚMEČEK 8.3.1945
Karel BŘEZINA 25.3.1945
Ing. Vladimír NÝVLT 3.4.1945
Ing. Jiří MIROVSKÝ 14.5.1945

Jan BURIAN 22.5.1945
Petr DVORÁK 29.5.1945
Pavel ŽÍDEK 9.6.1945
Evžen ERBAN 27.7.1945
Jiří LOUDA 7.8.1945
Bedřich HRUŠKA 8.8.1945
Josef VANČURA 23.8.1945
Jindřich KOZÁK 14.9.1945
Jan ALBRECHT 26.9.1945
Ing. Pavel NÁRODA 2.10.1945
Jaroslav PANCHÁRTEK 27.11.1945
Ing. Jozef JOZÍF 12.12.1945
Jindřich LELIČ 25.12.1945

60

František BAUER 24.4.1955
Jindřich HORÁČEK 7.5.1955



Miloslav Vališ vzpomíná

Porazil Paruse, v Brně byl třetí na velké ceně

„Část života jsem měl zvláštní přání. Chtěl jsem získat soustruh z roku 1898 pana Douši, motocyklového závodníka a šikovného mechanika z Dobřan nedaleko Plzně. Ten byl pro nás plzeňské motoristy pojmem, vzorem a vždy přístupným člověkem pro společnou věc. Přání se mi jednoho dne vyplnilo.“



Vzpomíná dnes osmdesátiletý bývalý plzeňský závodník Miloslav Vališ (nar. 4. září 1934). Vedle Josefa Sloupa a Miroslava Vaindla třetí z nejznámějších Plzeňáků začátků padesátých let minulého století zůstává i dnes velkým přítelem motocyklové silnice a stále je k vidění na našich veteránských závodech. Rodák z Nechmíře dojížděl na konci války na plzeňské gymnásium a po čase se v nedalekých Dobřanech sblížil s panem Doušou, otcem tamních závodníků. Scházela se u něho početná společnost nejrůznějších motocyklových profesí, silničáři, Míla Černý nebo Jirka Tomášek, kteří více fandili terénním závodům. Mladému Mílovi bylo devatenáct, měl před válkou a zapadl do party, která se sdružovala pod hlavičkou Autoklubu Plzeň – střed. Nejdostupnější technikou byly pro ně v té době strakonické stopětasedmdsátka a tak nákladní

„arena“ s motocykly Vaindla, Valíše a Sloupa začala objíždět závody v okolí, ale vydávala se i do vzdálenějších míst. Předcházely tomu hodiny příprav v dílně, vymýšlení technických fines i tréninku na tehdy otevřených silnicích. Brzy už mělo jejich jméno prestiž a když se objevili v depu, mnohým poklesla nálada a zápal do závodění.

Vališ měl za sebou pouhých pět závodů, v Nepomuku, Karlových Varech, domácím Lochotíně, Kaplici a Třeboni, když jako dvacetiletý vyrázil k nejtěžšímu a také nejprestižnějšímu závodní sezóně, kterým byla Velká cena Československa v Brně 1954. Aby získal uvolněné místo po závodníkovi Nečasovi, musel složit „zkoušku“. Po skončení tréninku musel objet alespoň jedno kolo, tak velel technický komisař Galbavý. Pustil se do úkolu s vervou, ale ve Farince se mu uklepalo hrdlo karburátoru a bylo vše téměř ztraceno. Spasil



Mladý Míla za říditky motokola s motorkem Cuciollo



S prvním motocyklem v životě, strakonickou „čízou“

ho majitel „péráka“, který stál opodál a součástku mu půjčil ze svého motocyklu. Start v závodě byl zachráněn. Zbývalo součástku vrátit majiteli a tak znovu putoval do legendární zatáčky. Neděle se Plzeňáci nemohli dočkat. Přišel start a Vališ vyrazil jako blesk a brzy měl na čele závodu na šest kol téměř tříkilometrový náskok. Za ním ho pronásledovali Vandl i Sloup.



Na Nepomuckém okruhu 2. října 1955. S číslem 69 Václav Süßmilch

Schylovalo se k senzaci. Zadřený motor Vališovy stopětasedmdesátky ale byl proti. Míla musel zastavit a počkat až se motor ochladí. To už ho ale předjeli Vaindl se Sloupem. Pak znovu motor naskočil a začala urputná stíhací jízda. Už viděl před sebou druhého Josefa Sloupa, když závod končil a projížděl cílem. Možná, kdyby byl cíl o něco dál, že bylo pořadí jiné. Odesl si tehdy 1500 Kčs za třetí místo, ale vítězství, které měl tak moc na dosah, to nahradit nemohlo.

Po brněnském závodě v roce 1954 startoval ještě v Táboře, kde zvítězil a nechal za sebou kamaráda Sloupa a Václava Kvěcha, v Klatovech ho jediný porazil Vaindl a velkého úspěchu dosáhl v Mostě. Tam startovali i Václav Parus a Stanislav Malina, tovární jezdci strakonické ČZ. Dlouho vedl Parus, ale Vališ se ho statečně držel a v posledním kole zaútočil! Paruse předjel a v cíli byl o 0,7 sekundy rychlejší. Bylo to vítězství, na které dodnes vzpomíná a považuje si ho. O týden závodil opět



Se zeleným vavřínovým věncem po Velké ceně Československa 1955



Miloslav Vališ na říditky kapotované stopětadvacítky

spolu. Na pražském Okruhu míru, kde Parus Vališovi porážku vrátil. V roce 1955 nastoupil na vojnu a jeho závodění se začalo komplikovat. Vyhrál Lounský triangel a opět stál na startu Velké ceny Československa v Brně. Poradcem mu byl Josef Sloup a měl výborně připravenou motorku. Znovu se po startu ujal vedení, ale na mokré trati dal nakonec přednost spíše opatrnosti a nakonec třetí místo ve stopětasedmdesátkách obhájil. Ve stejném roce v prvním ročníku mistrovství republiky třídy 175 cm³ obsadil celkově sedmé místo.



V Hořčicích 1966 na trati legendárních „Zatáček“

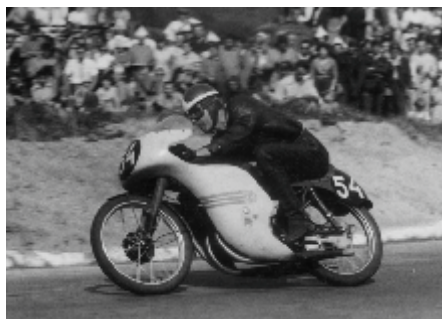
Potom jezdil závody převážně v západočeském a jihočeském regionu a mistrovské podniky nijak nevyhledával. Brněnskou velkou cenu si ale nenechával ujít. Startoval v ní celkem sedmkrát, nikdy v ní neupadl nebo neměl úraz. V roce 1956 bojoval na dvoudobé stopětadvacítce s Ottou Krmíčkem a jako třetí nejlepší Čech byl v cíli devátý. V roce 1961 skončil ve stopětasedmdesátkách pátý. O rok později si pořídil jednovýfukovou ČZ 175 s kapotáží. Odlitek válce získal od přítele Františka Bočka výměnou za přívěs za auto, který právě dokončil a mohl stavět další.

Bylo mu třicet, když v sezóně 1964 dojel čtvrtý v Rosicích a těsně pod stupni vítězů skončil i v Hořčicích. Pak se závoděním skončil.

Před několika lety se Miloslav Vališ rozhodl vrátit o mnoho let zpátky a postavil si ve své dílně repliku strakonického juniora. Možná i trochu symbolicky, neboť jeho dnešní životní vitalita má blíže právě k juniorům, než k seniorům, s nimiž jeho rodný list koresponduje.

Uprostřed loňského léta si v Nepomuku povzdechl. „*Tady je špatný povrch, kdyby byl lepší, tak kdyby mi bylo devadesát, tak bych tady jel.*“

(JW)



V plném tempu na brněnské trati Velké ceny

Prosincový oslavenec Zbyněk Hozák Plošinář, soutěžák a velmi obětavý muž

Má bezpočet přátel, je stále aktivní, ale největším jeho přítelem zůstává motocykl. To platí stále. Vždyť s ním zažil něco na ploché dráze, ještě více v nejrůznějších motocyklových soutěžích.



Život Zbyňka Hozáka (nar. 18.12.1934) se začal psát na hranici kouzelné krajiny Českého ráje a Podještědí, ve Všeni nedaleko Turnova. Strýc tam vlastnil dvěstěpadesátku jawu a první jízda

skončila pro tříletého Zbyňka v příkopě. Další díl svého dětství prožil v Kopidlně, ale krátce před vypuknutím 2. světové války už začal chodit do školy v Říčanech u Prahy. A právě na cestě do školy chodil kolem garáže pana Junka, v níž zvědavě pozoroval, co se tam děje. Tam někde začal Hozákův vztah k motorismu. Hned po válce začal mšičku v pražských Vysočanech, zde začal nejprve na kole, pak se s vypůjčeným motokolem Wanderer octl poprvé na zemi. Byl však velice pilný, na Krocince rozvázal v půl páté noviny, vracel lahve a příběh až dojemně znějící dobou začátků nejslavnějších motocyklových závodníků historie, vrcholil koupí prvního motocyklu za uspořené peníze. Tím byla ČZ 150 C. S ní si vyzkoušel jízdu v terénu a nasál atmosféru motocyklových soutěží.



Nástup plochodrážních jezdců na Markétě. S číslem 16 Zbyněk Hozák (zcela vpravo)



Zbyněk Hozák na jawě při tréninku v Řeporyjích (1962)

Po vojně vedly kroky Zbyňka Hozáka do pražské RH, kde se potkal s vedoucím soutěžáků panem Adámkem a přišel do kontaktu i s Františkem Horou. Ten měl na starosti plošináře. V dejvických garážích pak začal dělat na motorkách, nejprve na údržbě, potom i na motorech. To stále pošilhával po ploché dráze. Byl dokonce u stavby plochodrážního stadionu na pražské Markétě a na přelomu let 1959 – 1960 se už i svezl. Pan Hora vyjednal tréninkové jízdy v pardubickém Svítkově a Zbyňkovi se to opravdu líbilo. Jenže vše bylo jinak. Byl zařazen jako náhradník do družstva a skoro se nesvezl. „Podívej, to nemá cenu, začni dělat něco jiného“, radil mu kamarád Jarda Rataj. Začal cvičit,



V Litvínově při motokrosovém závodě

pracovat na fyzické kondici a srovnával si hlavu.

Pak mu pan Prouza přidělil kývačku stopětasedmdesátku a Zbyněk se přihlásil na soutěž ve Stochově. Nedojel jí. Snad z prozaického důvodu. Po pádu rozložil motorku na prvočinitele. Inu, mládí nevybouřené. Až po čase dostal dvěstěpadesátku kývačku a na ní začal cestu za výkonnostními třídami až se dostal do mistrovství republiky v roce 1963. Odjel soutěže ve Mšeně, Jilemnici, Harrachově, Považské Bystrici i Košicích, skončil celkově pátý v roce 1969. Ač nakonec absolvoval pouze jedinou Šestidenní (v roce 1967 v polském Zakopaném) a přivezl si z ní zlatou – startoval v klubovém družstvu s Jaroslaven Ratajem a Pavlem Cihelkou – má na motocyklovou „olympiádu“ stále silné a krásné vzpomínky. Snad nejvíce vzpomíná na přípravu ročníku 1972 u nás ve Špindlerově Mlýně. To už tři roky nezávodil, ale dál ho vázalo velké přátelství s jilemnickým

Zimní trénink v Řeporyjích s dvěstěpadesátkou „kombajn“. Na snímku zleva Procházka, uprostřed Hozák, vlevo Los



pekařem a nadšeným časoměřičem a funkcionářem, legendárním Oldřichem Nývltem. Ten požádal Hozáka a Františka Jeníčka, zda by mu nenajeli a rekognoskovali trať Šestidenní. Najeli přes 5 000 km, měřili metry a zaznamenávali časy, vyhledávali místa jako možnou náhradu za nesjízdné úseky. „*To byla krásná práce, užili jsme si všeho.*“, ještě dnes vzpomíná. „*U soutěží musíš číst terén i na stovky metrů, co tam je a jak máš jet. To je největší umění. Na závodění jsou rychlostní zkoušky. Soutěže, to je myšlení.*“, dodává.

Byla ale i zklamání. To když byl pozván na soustředění před Šestidenní. Měl jet opět v klubovém družstvu, Svazarm ale nakonec oznámil, že z finančních důvodů nepojede...

Zbyněk Hozák byl zvyklý si všechno na motocyklu dělat sám. Bylo tak logické, že pak působil v ústředních dílnách RH na Veleslavíně. Odtud bylo blízko k zařazení do technického doprovodu RH a tak se dostal k dalším Šestidenním.

V italském Camerinu, rakouském Zeltwegu, švédském High Chaaparallu i německém Neukirchenu. V Považské Bystrici dělal klubového manažera.

Dnes vzpomíná na plochodrážní kamarády Tomíčka, Janíčka, Machače nebo Vydru, ale také na výbornou považskobystrickou devadesátku Tatran, kterou si ve své době mohl vyzkoušet.

Před startem soutěže v Rakovníku. S číslem 80 Zbyněk Hozák

Dlouho po té, co zanechal závodních aktivit se pustil do repase populární dvěstěpadesátky Jawa „Sadílek“. Když krásný motocykl dokončil, chtěl se pochlubit a jen tak se svézt v závodě veteránů ve strakonické Habeši. Budil obdiv a dal vizitku jednomu z obdivovatelů. Večer se vrátil do pražských Radlic a zaparkoval před domem, aby ráno neměl ani dodávku ani motocykl, který mimořádně nevyložil... „*Závodilo se, večer se bavilo, ráno se jelo naplno. Bylo tam přátelství a vůle podat nejlepší výsledek*“, vzpomíná osmdesátník Zbyněk Hozák. Už dlouho působí ve výboru SZV AČR a obětavě zajišťuje celou distribuci našeho zpravodaje Veterán. (JW)

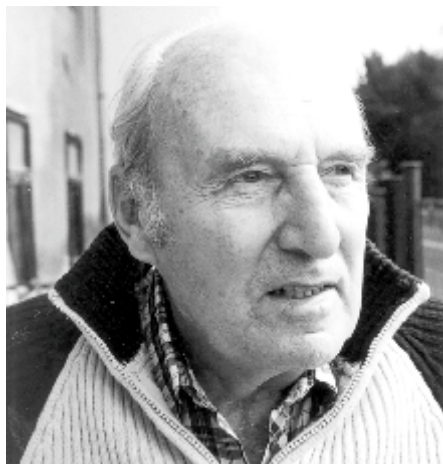


Na startu soutěže mistrovství republiky v Považské Bystrici v roce 1964

Ludvík Houžvíc – 80

Bohatýr regionálních okruhů

V jeho dílně nedaleko cítovského kostelíka se dnes těší ze dvou jawských endur, které postavil. Jen tak, z radosti, snad i trochu paradoxně, neboť ve stejné dílně vdechoval život svým rychlým silničním speciálům.



Do bezpočtu startů se počítá Houžvicova účast na závodech v Nepomuku, Plzni, Poděbradech, Kutné Hoře, Lysé nad Labem, Mělníce i Roudnici n. Labem a řadě dalších regionálních okruhů padesátých let. Stejně se dá říci o jeho počtu umístění na stupních vítězů. A tři sloupce věnců ve svém počtu 82 to potvrzují.

Nemohlo být snad poptivějšího receptu, jak propadnout kouzlu benzínu a motorismu, než který plnými doušky užíval mladý Ludvíček (nar. 17.12.1934). Byly mu tři roky, když táta natočil motokolo ČZ 98 a malý klučina čuchal a čuchal to, co vycházelo z výfuku. Po čase se to stalo pro něho téměř nepostradatelné. A tak ho rodiče několikrát vezli s nevolnostmi k lékaři, aniž by někdo tušil, že dnešní mluvou svým způsobem fetuje. Brzy měl doma krásné šlapací autíčko s honosnou karosérií a když mu bylo

deset a půl, bravurně zvládal jízdu s těžkou BMW 750 s bráchou na tandemu. Potom přišla školní léta, vyučil se a zvládl strojní průmyslovku. Zájem o motocykly ho neopustil, snad naopak. Ušetřil si na první motocykl ČZ 150 s pevným rámem, hned k němu přidal malou nádrž, ale musel nejdříve absolvovat řadu soutěží, aby strádal potřebné výkonnostní třídy. Ještě před vojnu, v roce 1953, stačil svůj první silniční závod na plzeňském okruhu na Lichotíně. Nebyl to šťastný vstup do závodnické společnosti. Závod byl totiž poznamenán tragickou havárií továrního jezdce pražské Jawy Jana Novotného. Jen tři neděle po té se devatenáctiletý Houžvíc těšil v Mělníce ze svého prvního vítězství v silničním závodě. Nic z toho ale nemusela být pravda. Když ho před budovou mělnického soudu „přehlédli“ tamní uhlíř s těžkým nákladákem, Ludvík přeletěl sajtnu vozu a..... zázrakem přežil. Nástup na vojnu byl pro všechny „postižené“ motorismem vždy přibrzděním jejich aktivit a v drtivé většině komplikací. Toho pochopení nebylo ze strany velitelů zpravidla mnoho. Houžvíc, jakoby měl více štěstí. Dostal se do výběru Oty Chasáka a Oldřicha Klaudingera, který se připravoval na první ročník později prestižního podniku roku – Závod vítězství na Strahově. Trénovalo se v pražském Prokopském údolí a 130 jezdců výkonnostních tříd se ucházelo o start v závodě. Houžvíc se na péráku v khaki barvě probojoval mezi 35



Start dvěstěpadesátek prvního ročníku Závodu vítězství na pražském Strahově v roce 1956.

nejlepších, ale pád v tréninku ho zařadil až do páté řady dvěstěpadesátek. V přípravě stačil ještě svůj motocykl vylepšit, upravil sání a po startu vyrazil jako blesk. „*Startovalo se sice s motorem v chodu, ale levou rukou se muselo salutovat!*“, vzpomíná stále dnešní



osmdesátník Ludvík Houžvíc. Předjížděl jednoho soupeře za druhým a dojel si před více než 100 000 návštěvů pro zelený věnec za třetí místo, za majorem Pejkem, jediným aktivním vojákem a vítězným Františkem Höfferem na jawě.

Po návratu z vojny mu byla přidělena stopěťadvacítka ČZ monoblok. Pak přišla na řadu stopěťasedmdesátka. Houžvíc v roce 1958 jel Ecce Homo ve Šternberku, dále ve Voticích a z Kolína si odvezl zlatý věnec za vítězství ve stopěťadvacítkách, v nichž porazil pražské závodníky Karla Hejdu a Jiřího Vyskočila. Stříbrný věnec mu v Kolíně dali za druhé místo v silnějších stopěťasedmdesátkách, kde jediným jeho přemožitelem byl Fr. Svítal, také na ČZ. V následujícím roce byl Houžvíc druhý v Kutné Hoře za Bohumilem Piešem z Městce Králové.

Na začátku šedesátých let už Houžvíc závodil naplno. Mělník, Cheb, Plzeň a další, tam všude jeho jméno znali. To

Se zeleným vavřínovým věncem za třetí místo na Strahově



Na městském okruhu v Mělníce v roce 1960 s „čízou“ 125

už spolupracoval s pracovníkem pražského Výzkumného ústavu motorových vozidel Iljou Štěpánkem, který mu nabídl čtyřtákní motor ČZ OHC, s nímž jel poprvé ve Kdyni a dojel v závodě třetí.

V roce 1961 vyhrál ve Velkém Oseku, kde porazil Jiřího Havrlíka. To už mu dělal mechanika další motocyklový nadšenec Mirek Mikita. Třetí dojel v Nepomuku, v Příbrami o rok později ho v poslední zatáčce „vyhnal“ Havrlík do příkopu, ale stačil uhájit druhé místo. Na pražském Strahově poprvé v závodě pichl zadní kolo a také si to ještě dnes dobře pamatuje. Věnce ale Houžvic vozil i z Chotusic, Kutné Hory nebo Velkého Oseka, měl rád okruhu v Městci Králové.

Mimo bohatý motocyklový život vedl citovský závodník i bohatý život soukromý. Jednoho dne vyjel na motocyklu jen tak kondičně ke kapličky na Řípu a hle! Tam byla zajímavá společnost. František Šťastný, legendární krasobruslařští sourozenci Pavel a Eva Romanovi, zpěvák Waldemar Matuška, nechyběl pochopitelně fotograf Jarda Sejk s paní. Vzniklo z toho mnohaleté krásné přátelství a celá společnost navštívila Cítov několikrát, podobně jako Ludvík Houžvic byl párkrát hostem na palubě nezapomenutelné Šťastného lodi Dickie.



Opět na Strahově, tentokrát v silničním závodě v roce 1962

Obdivuhodný Houžvicův životní kořínek dál píše o tom, že si vyzkoušel v pokročilém věku i rogalo, ještě před dvěma lety „otestoval“ litrovou Kawasaki a měl 285 km/h na tachometru a přežil i útok psychopata, jehož jím vypálené dvě kulky prošly jeho plicemi. Ludvík Houžvic je ale dál tady.

Vzpomíná s čistou hlavou na opravdu nejkrásnější dobu československého motocyklového závodění.

Po pádu v Nepomuku v roce 1966 si poranil jednu ledvinu, kterou má a brzy po tom dal na radu lékaře a se závoděním skončil. Jak je dnes vidno, život tím pro něho neskočil a to je víc než dobře. (JW)



V Chotusicích 1962. Vlevo mechanik Mikita, uprostřed pražský Karel Hejda a vítěz závodu stopětadvacítek Houžvic

Třída Klasik 2014

Poháry Svazu závodníků veteránů rozdány

V další skončené sezóně 2014 věnoval náš Svaz závodníků veteránů v duchu tradice svoje poháry v rámci seriálu závodů Přebor ČR třídy Klasik. I tentokrát byly naše poháry oceněním práce pořadatelů i uznáním jezdců, kteří dál pokračují v krásné atmosféře závodů, jenž jsme tak před mnoha lety důvěrně znali.



Petr Kunc na suzuki

Jak dopadla ta poslední sezóna a kdo si vystoupil na pódium pro poháry jsme se dověděli počátkem října v Hořicích.

Závodilo se ve Starém Městě na Slováckém okruhu, v Hořicích na trati legendárních 300 zatáček a Radvancích na severu Moravy. Pohár ČR JPHZM se konal v Jičíně, Dvoře Králové nad Labem, Nepomuku a Branné.

Pořadí Přeboru ČR 2014 třídy Klasik.
Třída 175 cm³ – 1. Karel Kalina (Kovrovec), 2. Miloš Ther (ČZ),

3. Antonín Plevák (Jaha), 3 závody, bodovalo 17 jezdců, třída 250 cm³ – 1. Martin Slanec, 2. Jiří Švinhos, 3. Lukáš Bělič (všichni Yamaha), 3 závody, bodovalo 22 jezdců, třída 350 cm³ – 1. Vítězslav Hatan, 2. Jiří Švinhos, 3. Luděk Málek (všichni Yamaha), 3 závody, bodovalo 25 jezdců, třída 500 cm³ – 1. Martin Vampír, 2. Tomáš Maixner, 3. Kamil Bruckner (všichni Honda), 3 závody, bodovalo 17 jezdců, třída 750 cm³ – 1. Petr Kunz (Honda), 2. Vítězslav Vyhnálek (Honda), 3. Johan Furböck (Welake Seeley), (Honda), 3 závody, bodovalo 12 jezdců.

Přebor ČR 2014 v závodech JPHZM -

1. Martin Vala (ČZ), 2. Jan Čížek, 3. Alois Petrovský (oba Honda), 4 závody, bodovalo 51 jezdců.

Tolik tedy za sezónou i jejími výsledky. Jedíni Vítězslav Hatan a Petr Kunz obhájili svoje tituly, ostatní jsou novými tvářemi. Nezbývá, než se těšit na nový kalendář roku 2015 a znovu na hezké závody. (JW)



Vítězslav Hatan na yamaze

Úspěšné vystoupení našich veteránů Zlaté medaile z Motokrosu národů

V německém Dieskau se 14. září 2014 dočkali naši veteráni – motokrosaři hezkého úspěchu v Motokrosu národů v podobě zisku dvou zlatých a jedné bronzové medaile.

Šampionátu se zúčastnilo 14 zemí – mimo jiné Německo, Švédsko, Nizozemsko, Dánsko, Anglie, Severní Irsko, Finsko, Švýcarsko, Belgie a další. Jezdci soupeřili ve čtyřech kategoriích – 35+, 50+, 60+ a 66+ a to na strojích 35 let starých, odpovídajících striktním předpisům. Naši pod vedením Rudolfa Bartla, Karla Mítvalského a Radka Nováka startovali tentokrát ve všech čtyřech kategoriích.

V kategorii 35+ byli v sestavě Radek Toman, Petr Dokoupil, David Říha a Radek Zahradník a obhajovali stříbro z roku 2013. Z 12ti startujících týmů (nejvíce ze všech) se vedli výborně a získali po roční přestávce opět zlato! Druhá skončila Anglie, třetí Belgie. Ve třídě 50+ naši obhajovali zlato z roku 2013 a úspěšně. Tentokrát vystřídal v týmu Miroslava Kotrlu Pavel Janda a jeho kolegy byli Zdeněk Nejedlý, Milan Kotrla a Jan Hrdina. Z 11ti týmů byli naši nejlepší před Nizozemci a Angli-

čany, obhájili zlato a rozšířili tak sbírku nejcecnnějších kovů.

Po roční přestávce naši startovali i v kategorii 60+ a to v sestavě Zdeněk Velký, Karel Kozák, Miroslav Hanáček a Václav Vlček. I oni neudělali ostudu a zajistili naší výpravě třetí medaili. Také v tomto závodě startovalo 12 týmů, nejlepší byli tentokrát Němci, druzí skončili Švédové a bronzovou medaili vybojovali naši.

Pro kategorii 66+ předepisovaly regule, že v týmu musí být dva čtyřdobé motocykly, a tak náš člen Rudolf Bartl musel narychlo ve své dílně postavit jednoválcovou pětistovku jawu. Náš tým startoval v sestavě Antonín Křápek, Jindřich Greff, Zdeněk Šilhánek a Jan Wouter Verzijl, nejstarší muž tohoto závodu. Startovalo 9 týmů a naši skončili šestí.

Naše výprava si tak vedla opravdu dobře. Všem blahopřejeme! (JW)



*Společná fotografie
našich závodníků
v Motokrosu národů
veteránů v roce 2014*

Knihy

Katalog ČZ 1930 - 1997

Strakonická motocyklová značka ČZ, slavící na podzim minulého roku své 95tiny, se dočkala při této příležitosti svého knižního klenotu. Po 17ti letech od skončení motocyklové výroby. Více než 500 stran knihy velkého formátu doplněné bezpočtem originálních fotografií není rozhodně čtením na jeden večer nebo víkend. Chronologická geneze výroby strakonických motocyklů je v našich poměrech nevídaná. Po rádooby knižních trhácích z devadesátých let, které krmily“ nenasycený domácí čtenářský trh až otrěsně nepodařenými zahraničními překlady, se zdá, že konečně můžeme těžit z něčeho českého a autentického. Z knihy doslova číší nadšení autorů dát díky řadě spolupracovníků na svět něco seriózního a především nekomerčního za každou cenu. A především rychle, což byl trend řady našich polistopadových nakladatelství.

Na práci prožili Jan Vošalík a Dušan Šebek více než tři roky a výsledek je na světě. Záběr cestovních, silničních, soutěžních a terénních závodních motocyklů včetně prototypů nebo skútrů je opravdu obdivuhodný. Za jeho výsledkem je i potvrzení toho, v jakém stavu se podařilo uchovat tovární archiv, navzdory osudovému vstupu zahra-



ničního kapitálu. I to si zaslouží hluboký obdiv. Možná, že si objem odvedené práce zasloužil ještě malé doplnění o jména konstruktérů jednotlivých typů, hodnotu publikace to ale v žádném případě neponižuje.

Katalog ČZ pro všechny, kteří se v posledních letech různým způsobem a nerozeberíme, jak kvalitním, podíleli na zmapování peripetií druhé naší kultovní značky Jawa, nemůže být několikaletá práce autorů Vošalíka a Šebka silnějším důvodem k zamyšlení. Závěrem nutno ocenit nabídku vydavatele, že pro členy našeho Svazu bude kniha nabízena se slevou. (JW)

POZOR!!!

SEJDEME SE 21. BŘEZNA

členská sch ze
Svazu závodník veterán Autoklubu ČR
se uskuteční v sobotu 21. března 2015 od 8 do 12 hod.
ve velkém sále AČR a v přilehlých prostorách.

Těšíme se na vaši hojnou účast.



Vzácný vzkaz tam nahoru

Františku, stále jsi mezi námi

V dubnu si připomeneme již neuvěřitelných 15 let od odchodu továrního jezdce Jawy, vicemistra světa a nejlepšího závodníka minulého století, zasloužilého mistra sportu Františka Šťastného. V předvečer tohoto smutného jubilea se legenda našeho závodění dočkala nevšední připomínky svého jména.



Slavná přílba i dva stroje Františka Šťastného

12. října 2014 byl totiž díky iniciativě pana Tomáše Lašáka, majitele restaurace ve Františkových rodných Kochánkách nad Jizerou, a několika nadšenců, otevřen veřejnosti moderní park pojmenovaný po našem slavném závodníkovi.

Bylo to krásné odpoledne v parku Františka Šťastného v Kochánkách nad Jizerou. Modrá obloha, stromy s krásnými barvami přicházejícího podzimu, jedinečná motocyklová pohoda a množství přítomných hostů. Přijela řada jaw bezejmenných majitelů, ale také dvě závodní jawy z doby, kdy na nich František Šťastný závodil. Ty přivezl bývalý pražský závodník Milan Chalupník a Oldřich Prokop ze Dvora Králové nad Labem.

Program zahájilo úvodní slovo hlasatele Karla Březiny a krátce potom se před

mikrofonem vystřídali 90letý nestor závodění Oleg Ruboš a Milan Chalupník i bývalý cyklista Stanislav Čapek, ale zavzpomínal i prezident Autoklubu ČR dr. Roman Ječmínek. Ten také předal kytici paní Jarmile Šťastné – Königové, bývalé manželce našeho nezapomenutelného závodníka. Slavnostní páska nového Parku Františka Šťastného mohla být přestřižena.

Mezi přítomnými v hledišti byla i řada bývalých Šťastného kamarádů a soupeřů. Stačí jmenovat Bohumila Stašu, Václava Paruse, Jiřího Podskalského, Ludvíka Houžvice, Josefa Lukšíka nebo Jana Bartůňka. Mezi přítomnými byli i další členové SZV AČR Petr Válek, Miloslav Verner, Oldřich Horsák, Václav Bobek, Jiří Šmída, Milada Husáková nebo Ing. Pavel Tůma, Miloslav Straka či Jan Splídek.



Zleva Jiří Podskalský s chotí, Jarmila Šťastná – Königová a Oldřich Prokop v Kochánkách n. Jizerou



Pani Jarmila Šrastleňová – Königová přebírá kytici od prezidenta AČR dr. Romana Ječmínka

Sluší se poděkovat všem, kdo se na realizaci akce podíleli, zajistili její financování a zvládli i bezchybný průběh vskutku vydařeného odpoledne. Bude jistě na co vzpomínat, Františku!

(JW)



Na snímku Jana Splidka stříhá Jarmile Šrastleňová – Königová v doprovodu Oldřicha Prokopa slavnostní pásku



Česká stopa v zimním dobrodružství

Slavná Rallye Monte Carlo 1911 - 2014

Už řadu let zaplňuje zimní mezisezónní období „dakarové“ maratónské klání, ale tu pravou, opravdu zimní atmosféru, přináší už od roku 1911 dnes už legendární Rallye Monte Carlo.

Byla to nezapomenutelná doba. Pionýři dálkových jízd, s nijak upravenými prodejními automobily, se vydávali z několika evropských měst v zimních, někdy až krutých podmínkách do tisíců kilometrů vzdáleného Monte Carla. Pro výsledek soutěže se tehdy zohledňovala délka ujeté trati, docílené průměrné rychlosti a výsledky zkoušek zrychlení a brzdění. Místo startu si určil soutěžící už v přihlášce. Jeden z našich průkopníků, Ing. Jiří Rechziegel, si v roce 1931 tehdy vybral estonský Tallin.

„Za východisko jsem si zvolil Tallin v Estonsku a to z následujících důvodů. Byly 4 nejdelší možné trati. Z Athén, Stavangeru, Jass a Tallinu. Athény jsem zavrhl ihned v oprávněné obavě před balkánskými silnicemi, Stavangeru v Norsku jsem se obával pro několikerou plavbu přes moře, když mi nebylo možné vysvětlit, jak je řízena, Jassy v Rumunsku mne nelákaly, ježto bylo nutné procestovat celou Halič, a tak zbyl Tallin, německy Reval zvaný“, vzpomínal tehdy ve své reportáži pro časopis Auto.

Vozy v té době najížděly do místa startu po ose a Rechziegel, aby poznal co

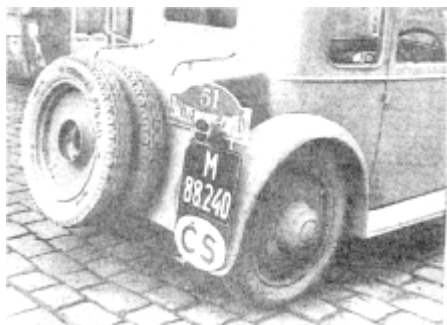


Praga Piccolo a hromada zavazadel před odjezdem do Tallinu

největší část tratě, rozhodl se jet navíc malou oklikou přes Berlín a odtud přes tehdejší Königsberg do Rigy a Tallinu. S vozem Praga Piccolo s lehkou plátěnou střechou vyrazil z Prahy za mrazu 11. ledna 1931 na 1800 km dlouhou cestu do Tallinu, kde měl být 16. ledna. Za půl dne byli spolu se spolujezdcem Čejkou v Berlíně a kus za městem přespali v hotýlku s prozaickým jménem Stadt Berlin. Těch 450 km jízdy však cítili na svých tělech ještě druhý den. Přes Polsko a svobodný stát Gdaňsk se po hodně bídých a neznačených cestách dostali do druhé části Německa, kde je čekal v Marienbergu druhý nocleh. Po jedné hodině odpolední druhého dne už byly v Královci a vyhledávali tamní Autoklub. Tam se začíná pravé drama, neboť zprávy varovaly, že cesta je dál nesjízdná.



V zavátých silnicích pomáhaly automobilům i koňské potahy



**Legendární Tatra 57 továrníka
H. Schreiberera startovala v roce 1933**

Mladá Rallye Monte Carlo měla tehdy zcela odlišnou podobu a zážitky hrdinů té doby, kteří se tohoto dobrodružství na neupravených a zavátých silnicích zúčastnili, hltali po večerech čtenáři motoristických časopisů.

„Obou se nás zmocňuje vzrušení a nedočkavost. Pelášíme to po točivých a zasněžených silnicích tak, že těch 112 km do Tilsitu máme za sebou za dvě a půl hodiny. Ještě v Německu doplňujeme zásoby benzínu, na celnicích se dovídáme, že úřadují po celou noc, ale na naše dotazy po cestě jen krčí rameny. Nevěříme ani, že bychom byli prvními konkurenty, kteří tu projíždějí a vysvětlujeme si to střídáním úřednictva. Přijíždíme most přes hraniční řeku Němen a jsme v nám záhadné Litvě.

Sněhu přibývá, ale nějakých pár kilometrů se to jede dobře, ba obdivujeme několikametrové závěje, které jsou tu proházeny. Brzy se nám však zdá, že stroj táhne špatně, musíme řadit dvojkou, místy jedničkou. V záři reflektorů pozorujeme sypký, nepravidelně rozježděný sníh, v němž si Pikola razí cestu. Pomalu, ale bez zastávky projíždíme prvních 40 km do městečka Taurogé. U čerpadla se dovídáme: „Do Skaudville, to je asi 20 km, to se možná dostanete, ale dál už ne!“ Dojeli jsme tam v 9. hodin večer. Ráno na prahu konírny přehazujeme zadní kola a montujeme rezervní řetězy. První obtíže máme při výjezdu ze dvora na silnici a opak dalších 33 km jedeme přes tři hodiny. Doháníme sněžný pluh, ten však postupuje pomalu, třebaže má zapřaženo asi 15 koní. Jeho dozorce se omlouvá, že sice všechny úřady dostaly z ministerstva příkaz uvolnit cesty pro účastníky Rallye, ale že to nemohou zmocí. A za Kelmé má to být ještě horší!, popisoval dál Ing. Rechziegel v měsíčníku Auto Autoklubu R.Č. v roce 1931. „V Kelmé zastavujeme asi za hodinu a půl. Ujišťují nás, že do Štialui se nedostaneme, jsou prý již několik dní bez spojení. A zatím v těch horách to jde líp, než jsem očekávali. Silnice sice není vůbec projetá, ale ne tak rozrytá a v některých místech můžeme dokonce



Kuriozní i vzácná korespondence byla adresována do belgického autoklubu a měla povzbudit spolujezdce Ing. Rechziegela Miroslava, Sochora

řadit trojku. Několikrát sice vůz sklouzává stranou, ale s použitím lopat a přistrčením ochotných cestářů dostáváme se zase dále. Tušíme blízkost nějakého většího města, když saňový provoz na silnici houstne. Při vyhýbání zapadáme stranou do měkkého sněhu příkopu, a to tak důkladně, že všechny naše pokusy dostat vůz na cestu selhávají, ba pokaždé vůz zapadá hlouběji. Když se tím už dlouho moříme, vyskakuje z jedné saně elegantní pán v kožíšku, informuje se o naší cestě, o voze i situaci a rázně poručí všem zevlujícím pomoci. Asi dva tucty rukou chápe se vzadu Pikoľy, zapínám motor; lidé přitlačí – hej rup – a jsem na cestě. Děkujeme panu velkostatkáři, který mezi tím vystřídal němčinu, francouzštinu, zřejmě aby se bleskl před svými lidmi a přítel Čejka nabízí m u krabičku cigaret se slovy: „Pro vaše lidi...“ – ale zůstává němě státi, když odvětí: „To vůbec nejsou moji lidé.“

Strastiplné cestě a potížím ještě neměl být zdaleka konec a Rechziegelovo vzrušující líčení pokračovalo. „Cesta v blízkosti města se stále horší, jedeme co nejvolněji, abychom nezlomili pera, vůz se kymácí, občas zapadá do jámy a zase se z ní vyhupne, až při prvním domku města Šiaulai zapadá uprostřed silnice tak, že s ním nehne ani motor, ani tucet pomocníků. Sedí na všem, co je

vespod. Na přední ose, na karteru, na zadní ose i na nádržce. Nějaký podnikavec nabízí pomoc svého konička za 5 litů, ten se nám ale zdá slabý a vybíráme si raději pár statných valachů, které v nákladních saních jedou kolem. Přítel Čejka bez pianí vypráhá a k velkému údivu kočího je vede před náš vůz. Já zatím rozvinuji laničko a za chvíli koně zabírají. Ale Pikoľou nehnu, ta sedí pevně! Musíme ji nejdříve podkopat krumpáčem, přiměti energicky všechny zevlouny k nadzvedání a teprve když se koně leknou spuštěného motoru, dostáváme vůz přes nejhorší místo za ohlušujícího řevu celého zástupu. Byl to malebný a slavný vjezd do města a byla škoda, že už bylo půl páté a nešlo fotografovat.“

14. ledna v osm hodin večer uléhá znavená posádka k noclehu v Loniškise. Příští cesta do Lotyšska ba měla být lepší. V 10 večer vjížděli do Jelgavy, německy Mitau. Po ujetých 160 km. Ráno si přivstali a už v devět vyhledávali Autoklub v Rize, tam ale úřadují až v 10 hodin. A tak si zašli na snídani. Byli rozhodnuti dosáhnout Tallinu, ale příroda byla proti. Vrátili se proto do Rigy a vyřídili formality. Byl čtvrtek a kontrola podle propozic otevřela až v sobotu. Času před startem z Rigy tak naši hrdinové využili ke spánku, odpočinku a nutnému servisu před opravdu dlouhou cestou do Monte Carla v příštích dnech. Historie slavné rallye by se nevešla na stránky našeho veterána. Je daleko obsáhlejší. Je v ní i zajímavá česká



Miroslav Fousek s Josefem Vidnerem se škodou Octavia TS v roce 1962, celkově 64. místo

Hned tři legendy našeho soutěžního sportu. Mladoboleslavská Škoda Oktavia a tovární dvojice Václav Bobek ml. a Ing. Vojtěch Rieger startovali v roce 1964 z norského Osla. Do Monte Carla dojeli z našich tří posádek jako jediní

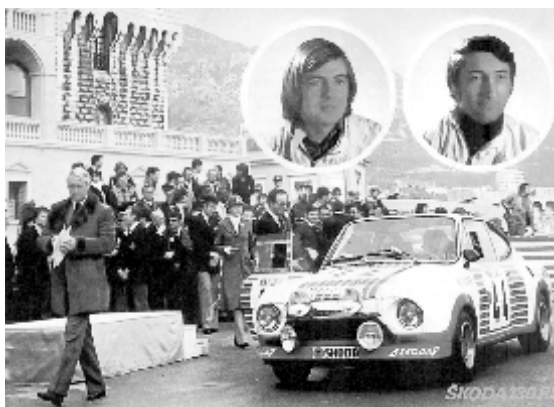


XXXIII^e Rallye de Monte-Carlo 1964

kapitola a jezdce, kteří se postavili na start RMC představujeme na dalších stránkách zpravodaje. Zimní soutěže se zúčastnily i československé automobilové značky. Tatra startovala poprvé v roce 1930 s jezdci L. de Rakosym z rumunské Jassy a Janem Ripperem ze Lvova, s pragovkou z Varšavy startoval G. Haberfield. V roce 1934 to byla další naše značka Z s Bohdanem Destonem (z Athén), s vozy Walter junior startovali z Valencie Jindřich Knapp a s druhým vozem Vladimír Formánek a z Athén

startoval také Bohumil Turek s vozem Aero. Škodu Rapid přivedl na start poprvé Zdeněk Pohl v roce 1936 (z Athén). S Jawou minor pak poprvé startoval v roce 1939 z Athén Antonín Vitvar. Poprvé s vozem Škoda startoval v roce 1949 Karel Mrázek. To bylo s typem 1101. Pak to byly další typy škodovek. 440, Octavia, 1000 MB, 130 RS, 136 L, Felicia, Oktavia WRC, Fabia WRC a Fabia S 2000. Poslední model pak v roce 2011 útočil na historické první vítězství naší značky v této soutěži. (JW)

Snad ještě větší legenda. Nezapomenutelná Škoda 130 RS posádky Miloslav Zapadlo a Ing. Jiří Motal skončila v roce 1977 na 15. místě



Pořadí československých jezdců podle startů v RMC

7

Pavel Sibera

* 18.11.1962

starty: 1991, 1992, 1993, 1994 (Škoda 136 L), 1996, 1998 (Škoda Felicia), 1999 (Škoda Octavia WRC)

umístění: 25. (1991), 18. (1992), 18. (1993), 20. (1994), 12. (1996), 12. (1997)

spolujezdce: Petr Gross (1991 – 1999)

5

Jan Kopecký

* 28.1.1982

starty: 2006, 2007 (Škoda Fabia WRC), 2009, 2010, 2011 (Škoda Fabia S 2000)

umístění: 11. (2006 - ve třídě), 8. (2007), 4. (2009), 5. (2010), 8. (2011)

spolujezdci: Filip Schovánek (2006, 2007), Petr Starý (2009, 2010, 2011)

Martin Prokop

* 4.10.1982

starty: 2006, 2007 (Citroen C2), 2012, 2013, 2014 (Ford Fiesta RS WRC)

umístění: 20. (2006), 18. (2007), 9. (2012), 7. (2013). – (2014)

spolujezdci: Jan Tománek (2006, 2007), Zdeněk Hrůza (2012), Michal Ernst (2013, 2014)

Martin Rada

*

starty: 2009, 2010, 2012, 2013, 2014 (Alfa Romeo 147)

umístění: 21. (2009), 31. (2010), 42. (2012), 24. (2013), -- (2014)

spolujezdci: Petr Roman (2009), Jaroslav Jugas (2010, 2012, 2013, 2014)

4

Vladimír Formánek

* 1905 - + 1987

starty: 1934 (Walter Junior), 1937, 1938, 1939 (Aero 30)

umístění: 33. (1937), 38. (1938), 13. (1939 - v třídě)

spolujezdci: B. Vydra, Emil Stokuč (1934), V. Steinberg (1937), Svatopluk Zahrádka (1938, 1939)

3

Miroslav Fousek

* 24.6.1923 - + 22.8.1993

starty: 1956 (Škoda 440), 1960, 1962 (Škoda Oktavia)

umístění: 102. (1960), 64. (1962)

spolujezdci: Čížkovský (1956), Oldřich Horský (1960), Josef Vidner (1962)



Oldřich Horský

* 20.9.1932

starty: 1962, 1964 (Škoda Oktavia), 1968 (Škoda 1000 MB)

umístění: 20. (1962 – ve třídě), 65. (1968)

spolujezdci: Jaroslav Bobek (1962), Vladimír Hubáček (1964), Ing. Jiří Motal (1968)



Emil Triner

* 15.3.1961

starty: 1993 (Škoda F 136 L), 1996, 1997 (Škoda Felicia)

umístění: 23. (1993), 13. (1996), 11. (1997)

spolujezdci: Pavel Štanc (1993, 1996), Julius Gál (1997)

2

Ing. Jiří Rechiegel

* 1896

starty: 1931 (Praga Piccolo), 1932 (Praga Alfa)

umístění: 11. (1931), 12. (1932)

spolujezdci: F. Čejka, Miroslav Sochor (1932)

Zdeněk Pohl

* 19.5.1907 – + 24.10.1986

starty: 1936 (Škoda Popular), 1937 (Škoda Rapid)

umístění: 2. (1936 – ve třídě), 26. (1937)

spolujezdec: Ing. Jaroslav Hausmann (1936, 1937)



Ivan Hodáč

* 13.5.1910 – + 23.1.1993

starty: 1937 (Fiat), 1949 (Aero Minor)

umístění: 88. (1949 . 6. ve třídě)

spolujezdci: A. Mahr (1937), Čeněk Machač (1949)



Jaroslav Bobek

1.3.1928 - + 19.9.2007

starty: 1956 (Škoda 440), 1968 (Škoda 1000 MB)

umístění: 198. (1956),

spolujezdci: Krček (1956), Leo Hnatevič (1968)

Jaroslav Netušil

* 4.2.1912 - + 11.10.1982

starty: 1956 (Škoda 440), 1960 (Škoda Oktavia)

umístění: 132. (1960 – 6. ve třídě)

spolujezdci: Krupička (1956), Jaroslav Bobek (1960)

Josef Vidner

* 10.10.1928

starty: 1960, 1964 (Škoda Oktavia)

umístění: 100. (1960 (2. ve třídě)

spolujezdci: Jaroslav Mansfeld (1960), Jaroslav Bobek (1964)

Václav Bobek

* 23.3.1914 - + 2.4.1980

starty: 1962, 1964 (Škoda Oktavia)

umístění: 97. (1962 – 14. ve třídě), 145. (1964 – ve třídě)

spolujezdec: Ing. Vojtěch Rieger (1962, 1964)

Vladimír Berger

* 8.4.1957

starty: 1992, 1994 (Škoda 136 L)

umístění: 29. (1994)

spolujezdci: Jiří Janeček (1992), Pavel Štanc (1994)

Vojtěch Štajl

* 9.3.1974

starty: 2010, 2011 (Subaru Impreza STI)

umístění: 14. (2010), 19. (2011)

spolujezdec: Julius Gál (2010, 2011)

1**Jan Ripper**

*

starty: 1930 (Tatra)

umístění:

spolujezdec:

Anton Frick (1930),

*

starty: 1930 (...)

umístění: ---

spolujezdec:

PhMr. Míla Polák

* 31.12.1914

starty: 1931 (Praga Alfa)

umístění: 15. (1931)

spolujezdec: Jan Ripper (1931)

H. Scheiber

*

starty: 1933 (Tatra)

umístění:

spolujezdec:

Ing. Bohdan Deston

*

starty: 1934 (Z)

umístění: 50. (1934 - 21. ve třídě)

spolujezdci: Karel Vlašín, Ivan Hodáč (1934)

Jindřich Knapp

* 1895 - + 1982

starty: 1934 (Walter Junior)

umístění: 29. (1934 – ve třídě)

spolujezdec:

Bohumil Turek

* 26.5.1901 – + 18.1972

starty: 1934 (Aero)

umístění: 9. (1934 – 1. ve třídě)

spolujezdec: Jaroslav Netušil (1934)

Vladimír Vojtěchovský

* 1900

starty: 1937 (Aero)

umístění: 37. (1937)

spolujezdec: M. Žák (1937)

Antonín Vitvar

* 28.10.1904 - + 18.3.1985

starty: 1939 (Jawa Minor)

umístění: 8. (1939 – 8. ve třídě)

spolujezdec: Jaroslav Musil (1939)

Zdeněk Trejbal

* 29.11.1915 - + 1983

starty: 1949 (Bristol)

umístění: 3. (1949)

spolujezdec: Ing. František Drobný (1949)

Leopold Lancman

* 8.5.1912 - + 25.10.1980

starty: 1949 (Aero Minor)

umístění: 50. (1949 - 2. ve třídě)

spolujezdec: Míla Šípek (1949)

Otto Kratner

* 1908 - + 1979

starty: 1949 (Aero Minor)

umístění: 5. (1949 – ve třídě)

spolujezdec: František Sunar (1949)

Jaroslav Vlček

* 12.6.1908 - + 2.6.1996

starty: 1949 (Aero Minor)

umístění: ---
spolujezdec: F. Mašek (1949)

Poch

*
starty: 1949 (Aero Minor)
umístění: 116. (1949)
spolujezdec: Klouda (1949)

Karel Mrázek

*
starty: 1949 (Škoda)
umístění:
spolujezdec: Kohlík (1949)

Václav Bobek ml.

* 18.4.1944
starty: 1968 (Škoda 1000 MB)
umístění: ---
spolujezdec: Ing. Vojtěch Rieger (1968)

Václav Blahna

* 28.2.1948
starty: 1977 (Škoda 130 RS)
umístění: 12. (1977)
spolujezdec: Lubislav Hlávka (1977)

Miloslav Zapadlo

* 10.8.1952
starty: 1977 (Škoda 130 RS)
umístění: 15. (1977)
spolujezdec: Ing. Jiří Motal (1977)

Svatopluk Kvazar

* 27.8.1947
starty: 1977 (Škoda 130 RS)
umístění: ---
spolujezdec: Jiří Kotek (1977)

Milan Chvojka

* 23.11.1959
starty: 2006 (Mitsubishi)
umístění: 37. (2006)
spolujezdec: Zuzana Chvojková (2006)

Milan Liška sn.

* 6.1.1958
starty: 2009 (Mitsubishi)
umístění: ---
spolujezdec: Jaroslav Jugas (2009)

Jaroslav Orsák

* 18.7.1984
starty: 2010 (Škoda Fabia S 2000)
umístění: 9. (2010)
spolujezdec: Karel Vajík (2010)

Jan Černý

* 6.6.1990
starty: 2010 (Renault Clio)
umístění: ----
spolujezdec: Pavel Kohout (2010)

Tomáš Kostka

* 27.8.1984
starty: 2013 (Škoda Fabia S 2000)
umístění: ---
spolujezdec: Miroslav Houšť (2013)

(JW)



František Sutnar

Úžasný výkon s malým minorem v Le Mans

Stal se z toho zajímavý a poučný životní příběh překračující závodní svět. Sutnarova cesta se stala směsí talentu, houževnatosti, podnikání, schopností i zmaru. Ale také marné snahy odolávat cizí zvlů, byrokracii, závisti i trestům až k opuštění rodné, tolik milované země.



Příběh plzeňského rodáka (nar. 28. ledna 1913) začal už téměř před sto lety v tamní Smetanově ulici, kde mladý František poprvé viděl, jak pracuje motor a v opravářské dílně ho očaroval svět součástek, koleček, ojníc, svíček a tak svůdného oděru oleje a benzínu. Doma sice byla prosperující živnost s textilem a umělými květinami, ovšem první automobilové zážitky na služebních cestách probudily něco, co udělalo Sutnara daleko známějším, než jako prodavače. Jeho zájem o motorismus byl na světě a otec to cítil jasně, když mu po získání čerstvého řidičského průkazu zakoupil první motocykl. Začal tedy jako motocyklista v Klubu plzeňských závodníků. Táhl ho nejdříve plochá

dráha, která se v Plzni těšila mimořádné popularitě, ovšem brzy poznal, že jeho leč výkonná pětistovka BSA není zrovna tím pravým nářadím pro takový sport. Poté se dal s „besárnou“ na motocyklové soutěže. Jen na nějaký čas, neboť volant přece jenom táhl jeho srdce daleko silnější. Sice absolvoval s manželkou soutěže 300 km zemí Českou, Napříč Šumavou a další, fascinovaly ho ale závody na okruzích. Když získal postarší vůz Singer z roku 1939 už nic nebránilo tomu, aby stál na startu svého prvního závodu. A hned v pražském Motole na druhé Velké ceně hlavního města Prahy v roce 1947. A bylo z toho vítězství! To už bylo na světě přátelství s Otto Krattnerem, s nímž se krátce po válce angažovali v plzeňské odbočce AKRČs, finančně podporovali i závod na Lochotíně a když se v té době narodila automobilová třída sedmsetpadesátek,



Krattner se Sutnarem druží podle indexu výkonnosti



Československá dvojice Sutnar/ Krattner (Aero Minor Sport) před startem v Le Mans 1949

jejiž závodní pole tvořily povětšinou vozy Aero Minor, otevřela se bez nadsázky hvězdná kapitola Sutnarova sportovního života. Jel na soukromém voze prakticky všechny závody v Československu a kráčet od vítězství k vítězství. Jen v sezóně 1950 vyhrál závody v Poděbradech, v Praze, Plzni, Hradci Králové, Mladé Boleslavi, Lidicích, Liberci, Karlových Varech, Ostravě, Gotwaldově, Šternberku i samozřejmě v Brně.

Ještě před tím se ovšem zapsal nesmazatelně do historie nejslavnějšího vytrvalostního automobilového závodu světa – 24 hodin v Le Mans. V něm startovali s Otto Krattnerem v roce 1949, jak jinak, než s minorem. V jeho 17. ročníku tehdy mezi 60ti startujícími vozy slavných značek jako Ferrari, Simca, Talbot, Aston Martin, Bentley a další stály dva československé vozy Aero Minor Sport. S číslem 58 v národní barvě bílo-modročervené vůz posádky Sutnar/Krattner a s číslem 59 v modré francouzské barvě vůz posádky Jacques Poch (F)/ Ivan Hodáč. Nechybělo mnoho a skvělý

výsledek nemusel vůbec být. Naši jezdci se totiž dostavili po komplikacích na cestě do Francie na technickou přejímku s půlhodinovým zpožděním. Mimořádný výsledek se začal formovat v osmácté hodině závodu. To byli naši sedmí, ve dvacáté hodině už pátí, o hodinu později čtvrtí... Nakonec ujeli úctyhodných 2 391,932 km a skončili nakonec druhí v klasifikaci podle indexu výkonnosti a 15. v klasifikaci podle ujeté vzdálenosti.

Proti vkladu 25 000 franků vyhráli Plzeňáci půl milionu franků. Při cestě zpět je uložili ve švýcarských bankách a za to krutě zaplatili. Na konci roku 1950 byli zatčeni a odsouzeni. Sutnar k patnácti letům vězení, Krattner k jedenácti. V Československu vládli komunisté...

Propuštěn byl nakonec 30. listopadu 1963. Jako absolvent Obchodní akademie zničen skončil jako dělník a řidič. Počátkem sedmdesátých let emigroval. Zemřel 1. července 1990 v Zurichu.

To byl...

Antonín Šváb - první český mistr světa

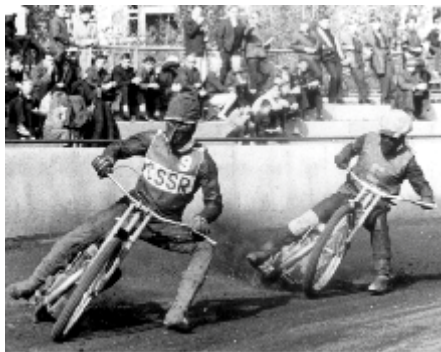
Bylo takové pošmourné listopadové sobotní dopoledne. Smutné. A po chvíli bylo ještě smutnější. Náš první motocyklový mistr světa Antonín Šváb v té chvíli už nebyl mezi námi.



V našich krajích zimy nejsou tak silné, aby dovolily běžné pořádání ledové ploché dráhy po celou sezónu. Natož, aby mohla u nás vyrůst silná generace takových specialistů. A přece české zápisy do historie této dramatické disciplíny hovoří o něčem jiném. Začátek Švábova životního příběhu je stejně jedinečný, jako v případě Josefa Vejvody, Václav Paruse nebo Františka Šťastného. Rodák z Žalhostic (* 12. června 1932) začal taky na závodním kole. Dotáhl to až do přeboru ČSR na dráze a silnici, když ho krátce po válce začaly lákat motocykly. Na severu Čech absolvoval své první motocyklové závody, leč kolo měl stále silně rád, to potvrzuje i jeho nominace

do reprezentace, v níž se stal s kolegy vítězem Závodu míru v roce 1955. Když se v roce 1958 dostal do Kolína, tak ho Václav Stanislav přivedl k ploché dráze. Po dvou letech odešel do Divišova a dostal se do Jawy a pustil se do ploché dráhy.

V polovině šedesátých let se dostal do Ruska a nadšen z ledové ploché se upsal disciplíně, v níž vynikl nad všechny ostatní. To se psal rok 1964. O rok později už měl v mistrovství Evropy jen dva přemožitele – Rusy Samorodova a Kadyrova. Rázem byl na ploché dráze na roztrhání. Stal se dlouholetým členem pražské Rudé hvězdy a jako třetí muž prvního mistrovství světa na ledové ploché dráze v roce 1966 získal i první domácí titul na krátké dráze. Máme-li dnes bilancovat jeho bohatou a úspěšnou kariéru, pak nejlepších výsledků dosáhl rozhodně na ledové ploché dráze. V roce 1969 bojoval v Inzellu o bronzovou medaili, ale nešťastná havárie ho nadlouho přibrzdila. Nevzdal se a za rok



V reprezentaci na krátké ploché dráze



Antonín Šváb se v Nassjö raduje z titulu mistra světa

už doktorovi, který mu nedával naději na chůzi, přivezl zlatou medaili z mistrovství světa ve švédském Nassjö. Bojoval jako lev, byl nejlepší a ve svých osmatřiceti se stal prvním mistrem světa v historii. Hned v první jízdě porazil čtyřnásobného mistra světa Kadyrova, pak porazil domácího Westlunda a jedinečný výsledek potvrdil ještě před posledními jízdami.



Na dlouhé ploché dráze byl Šváb rychlý a měl ji velice rád. Jak si jízdu užíval, potvrzuje dokonalý a bezchybný styl. Odvaha z něho jen vyzařuje

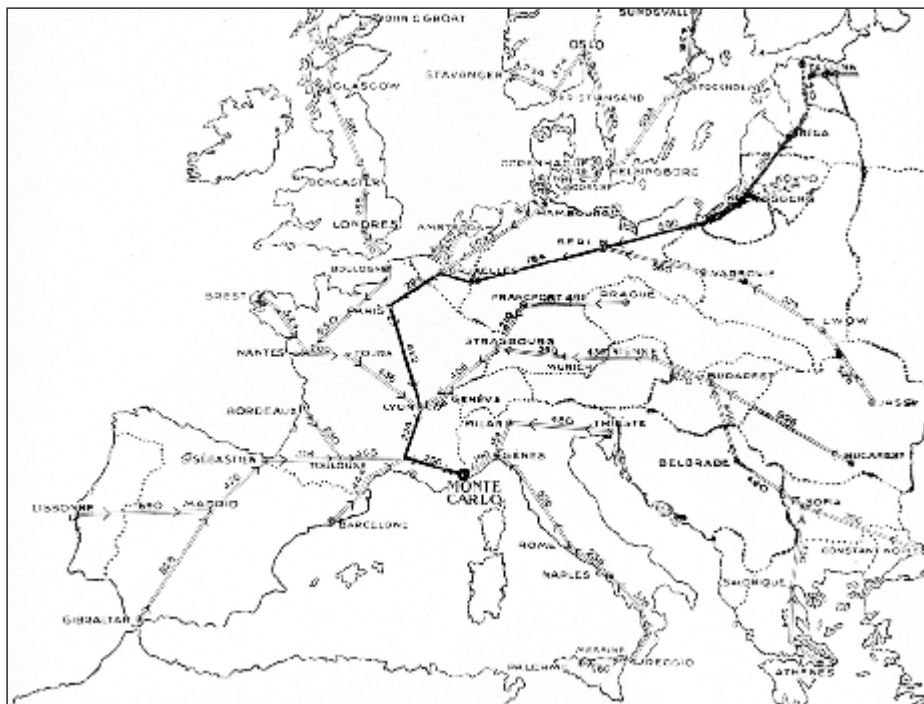
Navzdory všemu neměl v dalším roce vůbec startovat. Byl považován za starého, byl v depresi, až slova manželky změnila sled událostí a Antonín se znovu zakousl do věci, kterou měl tak rád. Znovu si nakonec přivezl z Nassjö v roce 1972 medaili, stříbrnou a jak sám přiznal, nebyť vlastního „chytračení“, mohlo to být ještě lepší.

S touto vizitkou ho lákali Angličané do švédské ligy, ovšem vše zhatil těžký úraz ruky, po němž následovala delší přestávka.

Šváb nasbíral desítky vítězství, čtyři domácí tituly na krátké dráze, ale rychlost, kterou tak miloval ho přivedla i k dlouhé dráze. V ní absolvoval s nejlepšími výsledky další řadu závodů a když nakonec skončil, zůstal jak jinak, u motocyklů a působil na řadě míst Evropy. Zůstal přitom dobrým tátou synovi, který dál nesl jméno rodu na škvárových oválech. A byl mu oporou i ve dnech, kdy se mu nedařilo. Mistra světa by v něm v té chvíli nikdo nehledal i to z něho dělalo mimořádnou osobnost. Antonín Šváb zůstane navždy v galerii naší motocyklové historie. Budeme ho vždycky znát jako našeho mistra světa a my mu za to co nejupřímněji děkujeme. Zemřel v Praze 22. listopadu 2014.

(JW)

Tratě pod koly našich jezdců



Rallye Monte Carlo

Originální plánek trati RMC nás vrací do roku 1931. První ročník dnes nejstarší a nejslavnější automobilové soutěže světa uspořádal v roce 1911 monacký princ Albert I. a prvním vítězem se stal Francouz Henri Rougier na voze Turcat Méry. Druhý ročník byl konán v roce 1912 a v dalším roce už nebyla soutěž konána. Následovala přestávka až do roku 1924.

Základem soutěže byla hvězdicová jízda z devíti evropských měst a základním kritériem byl nevyšší počet ujetých kilometrů a počet trestných bodů.

Od 50. let, kdy se RMC stala součástí

mistrovství Evropy, byly zavedeny po skončení hvězdicové jízdy další, převážně horské etapy obohacené řadou rychlostních zkoušek. Poslední hvězdicová jízda byla konána v roce 1996.

V roce 1973 byla RMC prvním závodem kalendáře prvního ročníku mistrovství světa v automobilových soutěžích.

Legendou mezi vozy se stal britský vůz Mini Cooper S, vítěz z let 1964, 1965 a 1967. Dnes je soutěž výhradně záležitostí vozů s pohonem všech kol. Legendou mezi jezdci se stal Francouz Sébastien Loeb, sedminásobný vítěz.

(JW)

Z alba dědy motoristy



K motocyklovým začátkům soutěžáka Oldřicha Visingra patřily i zimní motoskijörinky v Jeseníku



Náš motocyklový výkvět. Tentokrát ne za řídítky, ale s hokejkou a hokejovou výstrojí. Zleva Karel Buchnar, František Helikar, František Rón, Miroslav Čada, František Šťastný, Gustav Havel, Pavel Slaviček a „trenér“ Sláva Cejp. V řadě dole Jan Janouš, Ladislav Štajner, Karel Pecha, Viktor Lahita, Saša Klimt a Jiří Čáp.

ELSA

Import s.r.o.



Provozní doba:

Po - Pá: 8.00 - 17.00 hod.

Tel.: 602 656 776, 602 311 590



Tažná zařízení



Pneuservis



Mechanické práce

Naleznete nás na adrese:

Ke Krňovu 1363

159 00 Praha 5-Zbraslav

Jan A. design