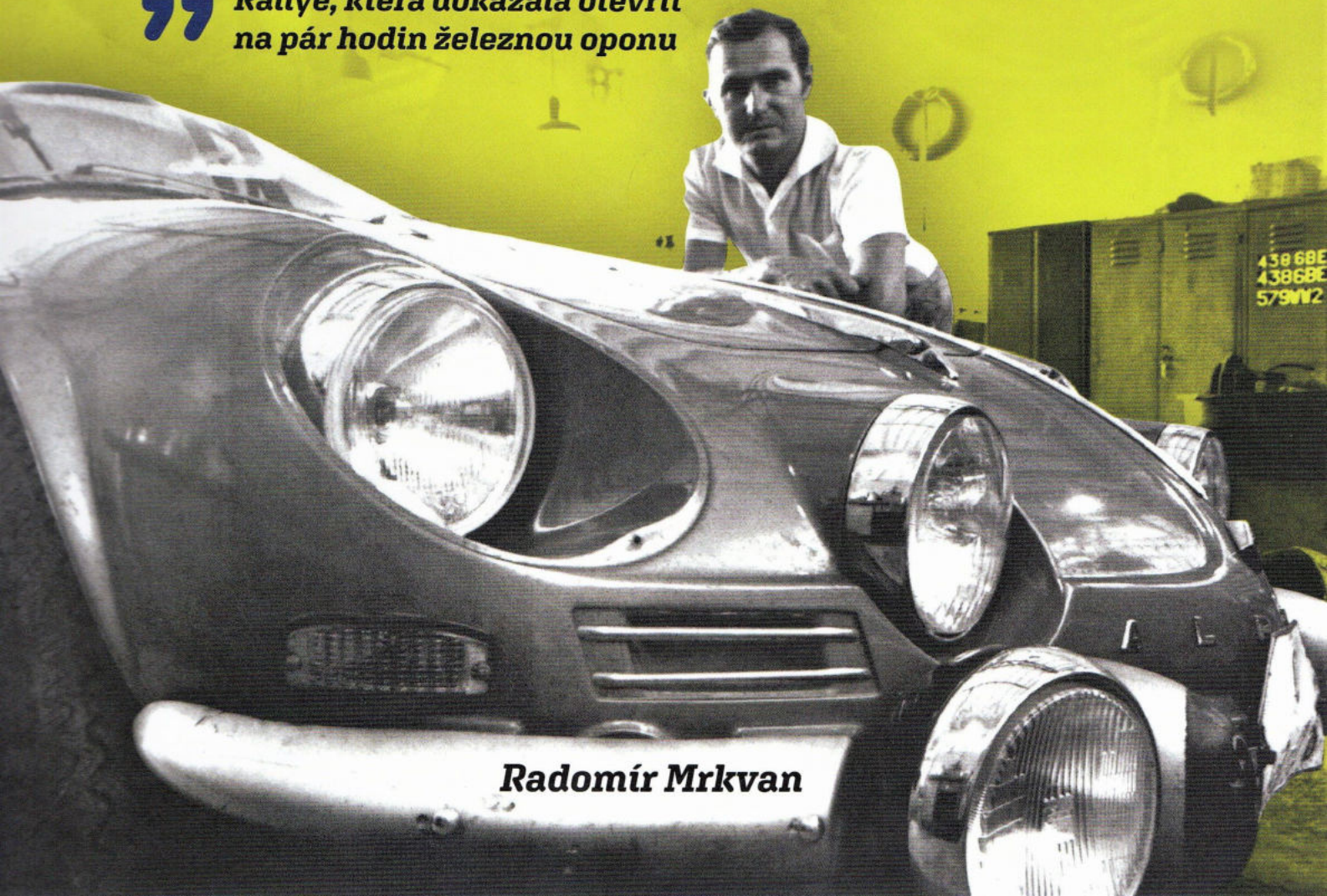


Mezinárodní Rallye WIESBADEN

V KLATOVECH a V JIHOZÁPADNÍCH ČECHÁCH 1968 – 1971

” Rallye, která dokázala otevřít
na pár hodin železnou oponu



Radomír Mrkvan

31. NA TŘI VÁLCE A PŘESTO V CÍLI

BLAŽEJ KRUPA

”

K zahraničním účastníkům Rallye Wiesbaden pravidelně patřili i Poláci. Ve startovních listinách můžeme nalézt jména jezdců Zasada, Smoravinski, Nowicki a Komornicki. Bezesporu patřili ke špičce polské automobilové scény. Vyčníval však Sobieslaw Zasada, několikanásobný mistr Evropy. Mě zaujal příběh posádky Komornicki-Krupa. Poprvé se objevili v Československu s Alpinou A 110-1300 v roce 1970. Blažej Krupa píše o XXXII. Rallye Wiesbaden na svých webových stránkách. Zvedl jsem telefon a zavolal mu do jeho firmy ve Varšavě. Po pár kostrbatých větách z obou stran jsme se dohodli.

Naší úřední řečí bude němčina. Od té chvíle běželo vše jako po másle. Poslal mi některé dokumenty ze svého archivu. Sepsali jsme si diskusní okruhy a on se na ně připravil. Zbývalo domluvit termín návštěvy. Blažej mě překvapil. Dojednal si obchodní jednání v Plzni. Druhý den po jednání přijel za mnou do Rokycan. Začali jsme zvesela jako staří známí. Přivezl mi kartón polského piva Zubr. Já jsem mu dal láhev sektu ze Starého Plzeňce. Oproti našim československým jezdcům absolvoval, jako polský reprezentant, celý seriál mistrovství Evropy v rallye. Poznal i automobilové soutěže zařazené do mistrovství světa v rallye. Několikrát závodil na Rallye Monte Carlo. Tou největší událostí byla jeho účast na 5 800 kilometrů dlouhé Safari rallye v Keni v roce 1978. Mistr Polska v rallye sedmdesátých a osmdesátých let se dal do vyprávění.

SMĚLÝ START DO ZÁVODNICKÉHO SVĚTA

29. Rajd Polski 1969 byla moje první velká automobilová soutěž. S čerstvou mezinárodní licencí automobilového závodníka jsem se ocitl mezi evropskou závodní elitou. Se svým týmem jsem se poctivě připravoval. Výsledek mě zklamal. Došel jsem k závěru, že bude vhodnější spolupracovat se zkušenými polskými závodníky. Usedl jsem na sedadlo spolujezdce



Tovární jezdec Renaultu v mistrovství Evropy Blažej Krupa se usadil a dali jsme se do povídání. Pokud bylo třeba něco upřesnit, zavolał svému kolegovi Komornickému do Polska, který kvitoval s potěšením snahu vytvořit publikaci o Rallye Wiesbaden a popřál nám mnoho úspěchů.

a začal pilně trénovat závodnickou latinu. Jako spolujezdec jsem se v roce 1969 dostal na Rallye Wartburg do NDR a na Cordatic Rallye do Maďarska a poznával závodnický svět.



Krupa se svým Fiatem 124 na „Rajdu“ 1969. Snaží se opravit poškozený vůz. Utrhly se mu tlumiče přední nápravy. Nakonec obsadil 12. místo v celkové klasifikaci soutěže mistrovství Evropy.

S KRZYSZTOFEM KOMORNICKIM DO SVĚTA

Koncem roku 1969 jsem se domluvil s mistrem Polska v rallye Krzysztofem Komornickim a stal se jeho spolujezdcem. Prvním naším společným automobilovým závodem v cizině byla XXXII. Rallye Wiesbaden 1970 v západním Německu. Do našeho autoklubu ve Varšavě přišla na jméno Komornického pozvánka a propozice na tuto známou soutěž. Mu-

seli jsme požádat vedení ústředního autoklubu a organizaci zahraničního obchodu o schválení výjezdu. Povolení jsme dostali. Naše účast se stala reprezentační záležitostí a měli jsme nárok na jisté krytí našich finančních nákladů. Šlo o náklady na přípravu, trénink a pobyt na Západě. Bylo pro mě velké překvapení, že jsem se jako velice mladý adept automobilového sportu, dostal do nominace a že byla schválena. Komornicki patřil v Polsku k velice známým osobnostem automobilového sportu. Byl součástí garnitury, kde působili Sobieslaw Zasada, Marian Bien, Ryszard Nowicki, Anton Komorowski, Adam Smorawinski a další. Tito jezdci mohli v šedesátých letech vyjíždět z Polska na Západ a účastnit se automobilových soutěží. Nejvíce to platilo pro Zasadu, mistra Evropy v rallye. Ten figuroval v tabulkách mistrovství Evropy několik let na předních místech. Byl továrním jezdce Steyeru, Porsche a BMW.

Podle propozic a mapy jsme si vypracovali tréninkový plán. Trať byla navigačně velice složitá. Organizátor rozprostřel 1 000 kilometrů trati rallye především na území západních Čech. Z hlediska ekonomického se jednalo o výborný počín. Minimalizovaly se náklady na trénink a technický servis. My jsme si naplánovali, že budeme trénovat společně s našimi kolegy Nowickim, Komorowskim, Smorawinskim a Zembruskim. Ti měli jet rallye s R 8 Gordini a BMW 2002 Ti. Do západního Německa jsme vyjeli z Varšavy 14. května 1970 se závodními vozy po vlastní ose a přenocovali v motelu Stop v pražské čtvrti Motol, hned u výpadovky z Prahy na západ. Nedaleko

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
Zarząd Główny
Warszawa, ul. Nowy Świat 35
Znak SPB-S/3701/70

Warszawa, 2 maja 1970 r.

Kolega Krzysztof Komornicki
.....
..... W a r s z a w a

Zawiadamiamy uprzejmie, że został Kolega wytypowany na Międzynarodowe zawody sportowe p.n. Międzynarodowy Rajd
Wiesbaden w charakterze I zawodnika
..... z Kol. R. Krupa Zawody odbędą
się w NBF.1. CSRS w okresie 22-24 maja 19 70 r.
Wyjazd ekipy sportowej planuje się dnia 15.05.1970r. godz.
z Kudowa Słone Powrót planuje się dnia 25.05.1970r.

W związku z powyższym prosimy uprzejmie o wypełnienie załączonych druków oraz potwierdzenie przyjęcia funkcji i bezzwłoczne ich przesłanie na adres Zarządu Głównego PZM Warszawa, ul. Nowy Świat 35, w nieprzekraczalnym terminie do dnia bezzwłocznie 19..... r.

Jednocześnie przypominamy o konieczności złożenia w Zarządzie Głównym PZM dowodu osobistego na siedem dni przed planowaną datą wyjazdu.

Załącznik

Kierownik Działu Sportu

W/2
E. Lewicki

Sekretarz Generalny

inż. E. Wiziołek

Osvědčení vydané pro účast na XXXII. Rallye Wiesbaden pro posádku Komornicki-Krupa. Podle propozic organizátora musí podobný dokument předložit každý účastník rallye.

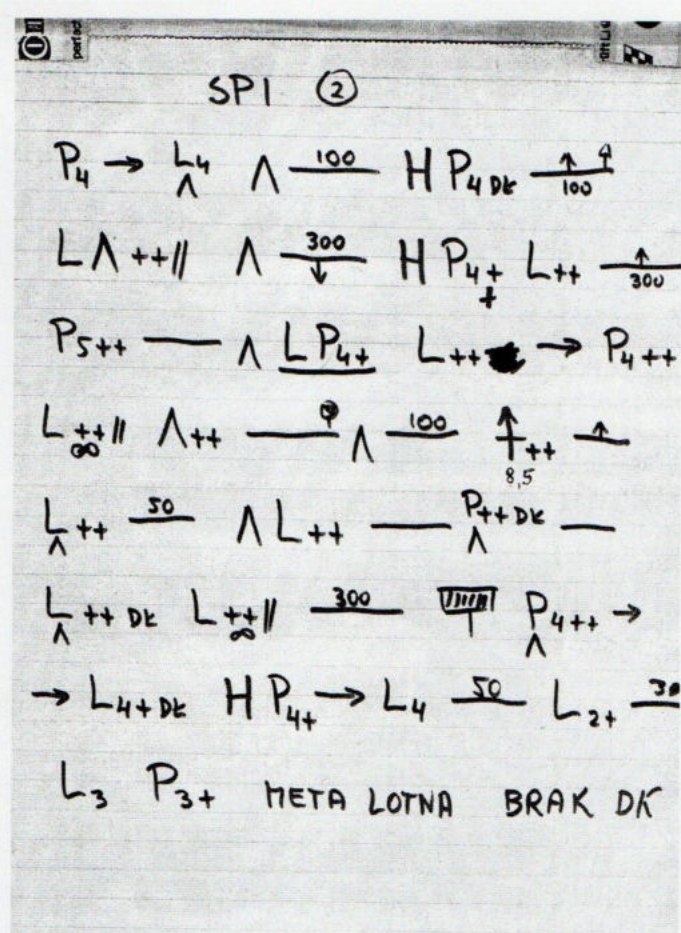
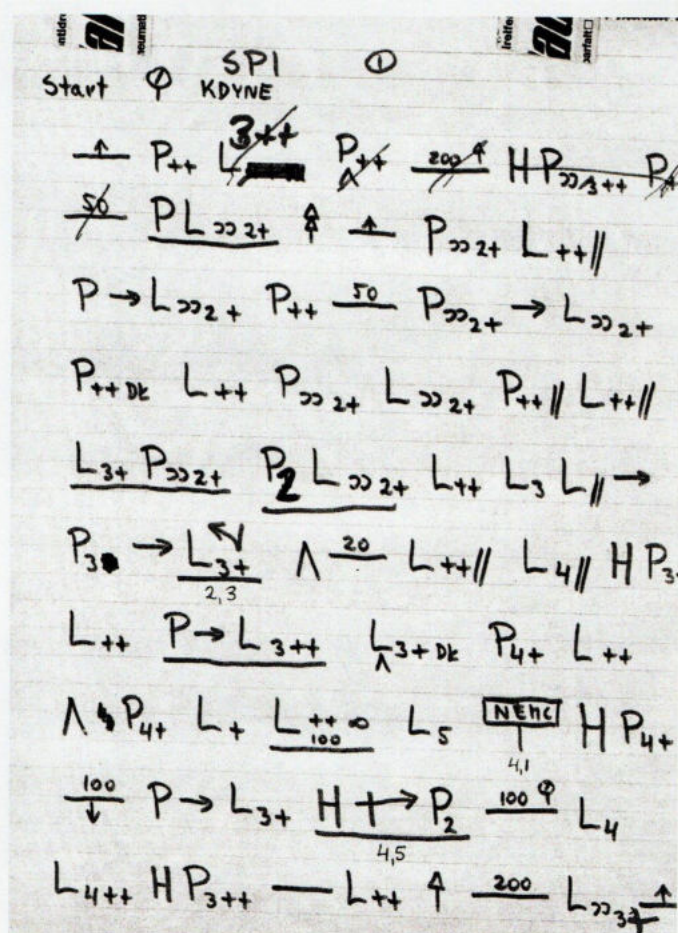


- ■ ■ Zastávka na cestě z Varšavy do Norimberku v Praze. Komornicki kontroluje kola alpiny a Krupa je ponořen v autě. Druhý den 15. května 1970 už byli v západním Německu. Československo poznali důvěrně až při tréninku na XXXII. Rallye Wiesbaden 1970.
- ■ ■ 17. května 1970. Tréninkový Opel Record posádky Komornicki-Krupa projíždí po šotolinové silnici v Pošumaví. Blažej Krupa byl šokován, jak rychle dokázal jet Komornicki na takovém povrchu. Upravená krajina a venkovské hospodářství Poláky velice překvapily. Ani mně se nechtělo věřit, že fotografie byla pořízena v Československu.
- ■ ■ Poláci při tréninku projíždějí během krásného květnového dne typickou pošumavskou vesničkou. Ryszard Nowicki, jdoucí po silnici, konzultuje s Krzysztofem Komornickim další postup. Jde se do místní hospody poptat na pár věcí. Za Opelem Komornického stojí auto Smorawinského.
- ■ ■ Chvilé čekání před ČK 12 u Kolince. Jel se druhý okruh mezi ČK 5 až ČK 19. S patnáctkou na dveřích stojí v popředí Porsche 614/6 posádky Armin Rossner – Heinz Kreutzner z hornofalckého Marktreidwitzu. Za nimi se soustředí na další boje v soutěži posádka Komornicki-Krupa s Renaultem Alpine A 110 (číslo 21).
- ■ ■ RZ 2 Kolinec-Mochtín. Kolem devatenácté hodiny projíždí obcí Hradiště alpina posádky Komornicki-Krupa. Trasu dlouhou 9,8 km zvládli za 6,05. Předchozí 10,3 km RZ 1 Kdyně-Bezpravovice projeli za 6,32. V horské RZ 3 Horská Kvilda – Svojsě (7,9 km) dosáhli čas 5,09. Trať RZ 4 (11,7 km) Bezpravovice-Poleň se jim podařilo zdolat za 7,52. Na páté RZ Krejnice-Hoslovice (11 km) dosáhli čas 7,47. Na posledním 10,3 km dlouhém rychlostním testu Bezpravovice-Kdyně jim naměřili 7,24.
- ■ ■ Další z výborných polských posádek na trati RZ 2 Rallye Wiesbaden 1970. Nowicki s Komorowskim (97) jedou na továrním R 8 Gordini. V soutěži se jim moc nedařilo a v cíli byli hodnoceni na 81. místě.

byl autoservis, kde se dělal servis také pro vozy československých jezdců, kteří závodili se soutěžními R 8 Gordini.

Večer jsme se dostali do Norimberku. Ubytovali jsme se v Hotelu Esso Motor. Měli jsme připravené v půjčovně vozů Hertz tři tréninkové vozy Opel Record a s nimi se vyjelo trénovat zpět do Československa. Teprve nyní jsme se s ním v klidu mohli blíže seznámit. Byli jsme překvapeni, jak to tady vypadá. Vesnice a městečka byla pěkně upravená. Hospodářské pozemky a krajina byly oproti Polsku uklizené. Celkově jsme měli velice příjemný dojem. Lidé se k nám chovali přátelsky. Všude bylo možno se dobře občerstvit. Bufety ve městech v podobě jako v Čechách v Polsku nebyly. Země se do dvou let po okupaci Sovětskou armádou dala navenek dohromady.

Trénink jsme začali u Klatov a projeli jsme celé západní Čechy. Hlavně jsme se soustředili na uzlové body, kde se trať několikrát křížila v jednotlivých smyčkách. Jízdní průměry stanovené pro noční etapy byly velmi vysoké. Někde byla průměrná rychlost v noci mezi časovými kontrolami až 90 km/h. Rozepsali jsme si detailně i etapy mezi časovými kontrolami. Rychlostní zkoušky a sprint etapy se trénovaly několikrát za sebou. Velká část trati byla vedena po vozovkách s nezpevněným povrchem, část potom po penetrovaných površích. Zbytek, 40 %, se jel po asfaltových vozovkách silnic první a druhé třídy. Při rozpisu a tréninku jsme si museli dát pozor na místní značení, abychom nezabloudili. Směrníky a obecní tabule občas nebyly na místě. To jsme připisovali ještě



Ukázka z itineráře a podrobného rozpisu RZ 1 Kdyně–Černíkov posádky Komorníckí–Krupa z XXXII. Rallye Wiesbaden 1970. Každý čtenář si ho může porovnat s rozpisem domácí posádky Pavlík–Pech, který je uveden v kapitole o Václavu Pechovi.

následkům okupace Československa v roce 1968. Chápali jsme to.

Po tréninku jsme zamířili zpět do Norimberku a dostali do rukou startovní listinu. Trochu nás vyděsilo přes 200 aut ve startovním poli. Jenom vozů Porsche bylo přes třicet. Proti nim jsme stáli my s naší starší alpinou. Na trati jsme se jim dokázali vyrovnat.

Z Norimberku jsme startovali před 13. hodinou 22. května 1970. Dostali jsme startovní číslo 21. Před námi jeli s Alpinou A 110–1600 Rakušané z Vídně posádka Roser–Loibnegger, startovní číslo 19. Nowického R 8 Gordini zdobila 97 a Smorawinského BMW 155. Po překonání hranic a následné časové kontrole v Rozvadově se začalo závodit až na československém území.

V první části dlouhé 233 kilometrů byla náročná vrchařská rychlostní zkouška u Kdyně. Kolem páté hodiny odpoledne se přijelo do Klatov, kde jsme to znali z tréninku.

Po přestávce se vyjelo na další část rallye. Byla dlouhá kolem 400 kilometrů a obsahovala tři rychlostní zkoušky. Mezi jednotlivými časovými kontrolami, kterých v etapě bylo 14, hodnoty rychlostních průměrů šly hodně nahoru. Leckde se musel držet průměr i kolem 85 km/h.

Dostali jsme se až na Šumavu. Rychlostní zkouška z Horské Kvildy prudce klesala dolů do Svojše a byla velice rychlá. Krátce po půl jedenácté v noci jsme se zastavili opět na náměstí v Klatovech. Na odpočinek a přeskupení vozidel byla hodinová přestávka, kterou jsme využili a zašli se najíst do hotelu Bílá růže. Zde bylo centrum rallye a dobrá restaurace. Po jídle nastal útlum a to jsme tu nejnáročnější třetí část rallye měli teprve před sebou. Venku bylo všude velké množství diváků. Tak to bylo i kolem celé trati.

Kdokoli jel autem v „Demolůdy“ [tímto pojmem se kdysi v Polsku označovaly státy Východního bloku s takzvanou lidovou demokracií] ví, že po setmění se v nich téměř zastavil veškerý provoz automobilů, chodců a otevřené čerpací stanice byly výjimkou. Ale v Československu toto pravidlo vůbec neplatilo. Češi ve své zemi rallye milovali. To bylo vidět všude. Uspořádání trasy rallye do okruhů se jevilo už na první pohled jak z hlediska pochopení, tak navigace, velmi komplikované a sofistikované. Bylo zřejmé, že lidé, kteří trať plánovali, byli velice zkušení. Výsledkem bylo,

XXXII. Internationale Rallye Wiesbaden 1970



Gutschein

für

1 Essen

im Hotel „Bela Růže“, Klatovy

am 22. / 23. Mai 1970

Wert 15.- Kcs

Nº 21

Poukaz na jedno jídlo v restauraci hotelu Bílá růže v Klatovech. Poukazů bylo pro jezdce, organizátory a ostatní účastníky rallye vydáno bezmála 800. Restaurace byla v permanenci po celou dobu, kdy v hotelu působil organizační štáb Rallye Wiesbaden.

že jsem na žádné jiné rallye během svojí závodnické kariéry neviděl tolik vozů, které opustily trať. V lepších případech stály na polích nebo byly havarované v příkopech. V noci jsme zahlédli jednu událost, kdy se závodní auto ocitlo v plamenech a s ním hořel celý strom. Fascinující noční podívaná, která člověka nepovzbudila, ale vyděsila! Noc hrůzy. Situace se opakovala nejenom na rychlostních zkouškách, ale i v etapách mezi časovými kontrolami.

V Československu v zastavěných oblastech nebylo v noci od 23:00 do 05:00 nebo 06:00 hodin ráno žádné omezení rychlosti. Nevzpomínám si, zda to platilo jen pro rallye nebo jestli se jednalo o obecné pravidlo. Ale pro nás to znamenalo jet prakticky nepřetržitý závod po celou noc. To byly časy!!!

Sollfahrzeiten und Durchfahrzeiten an den Zeitkontrollen

Temps de parcours imposés et temps de passage aux controles
horaires

Kontrolle	Soll- Fahrzeit Std/Min.	Start Nr. 1 Uhrzeit	Kontrolle	Soll- Fahrzeit Std/Min.	Start Nr. 1 Uhrzeit
Controle	Tps parc imposé h / mn	Dép. No 1 heure	Controle	Tps parc. imposé h / mn	Dép.No. 1
ZK 1	-	12.24	ZK 20	max. 0.20	ca. 22.40
ZK 2	2.22	14.46	ZK 21	-	23.45
ZK 3	1.16	16.02	ZK 22	0.19	0.04 82
Sprint 1	-	16.04	ZK 23	0.29	0.33 81
ZK 4	0.26	16.30 65	ZK 24	0.12	0.45 90
ZK 5	max. 0.20	ca. 16.45	ZK 25	1.00	1.45 79
ZK 6	-	17.15	ZK 26	0.12	1.57 80
ZK 7	0.22	17.37 71	Sprint 5	-	1.59
ZK 8	0.16	17.53 68	ZK 27	0.31	2.30 76
ZK 9	0.17	18.10 67	ZK 28	0.27	2.57 81
ZK 10	0.13	18.23 70	ZK 29	0.23	3.20 81
ZK 11	0.12	→ 18.35 70	ZK 30	0.21	3.41 81
Sprint 2	-	18.37	ZK 31	0.21	4.02 83
ZK 12	0.19	18.56 82	ZK 32	0.22	4.24 82
ZK 13	0.27	19.23 82	ZK 33	0.47	5.11 81
ZK 14	0.20	19.43 87	ZK 34	0.18	5.29 34
ZK 15	0.56	20.39 88 80	ZK 35	0.18	5.47 67
Sprint 3	-	20.41	Sprint 6	-	5.49
ZK 16	0.46	21.27 82	ZK 36	1.11	7.00 61
ZK 17	0.18	21.45 80	ZK 37	max. 5.27 min. 4.27	12.27 11.27 61
ZK 18	0.20	22.05 89 84	ZK 38	-	ca. 12.30 bis 13.30
Sprint 4	-	22.07 88	ZK 39	max. 0.15	
ZK 19	0.13	22.20 84			

Tabulka předepsaných časů příjezdů do jednotlivých časových kontrol během XXXII. Rallye Wiesbaden 1970. Spolujezdec Blažej Krupa si k tomu propočítal průměrné rychlosti, které museli dodržovat v etapách mezi ČK. Čím hlubší noční čas a náročnější terén, tím byly průměrné rychlosti vyšší.

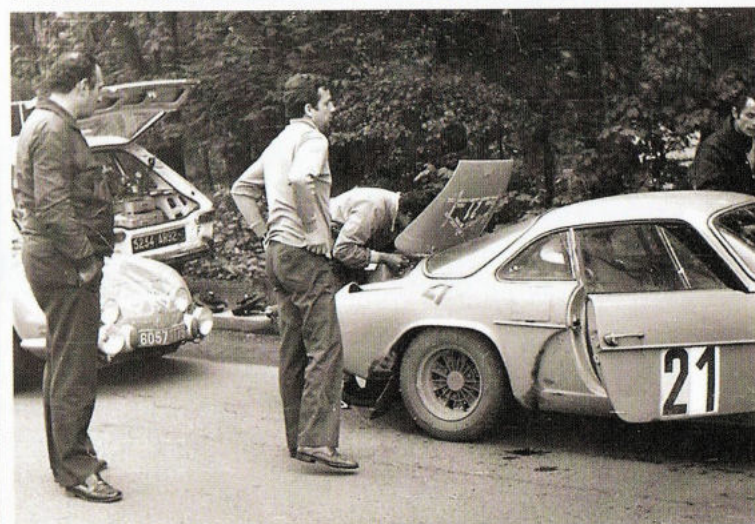


Je kolem jedné hodiny v noci 23. května 1970. Polská alpina [21] v ČK 24 v Žinkovech. Blažej razítkuje čas na hodinách Longines, Krzysztof sleduje jeho počínání z auta. Po 94 kilometrech divoké noční jízdy se dostanou přes Strakonice na RZ 5 Krejnice–Hoslovice. Paní Jermanová, vedoucí časové kontroly, [otočená zády] dohlíží na činnost stanoviště ČK.

Noční etapa mezi ČK 24 Žinkovy a ČK 25 Horažďovice patřila mezi nejnáročnější etapy XXXII. Rallye Wiesbaden 1970. Od vesnice Zborovy až do Hradešic byla vložena sprint etapa v délce 39,1 km. Jela se na předepsaný čas 27 minut. Pokud se měl časový limit stačit, bylo nutno udržet v terénu plném horizontů a úzkých silniček průměrnou rychlost 90 km/h. Navíc trať rallye zde byla orientačně velice komplikovaná. Mě zastihl

navigační problém. Zavedl jsem Krzysztofa Komornického takzvaně do „malin“. Prostě jsem zakufroval.

Okruhy etap, které následovaly po sobě, se protínaly velice blízko vedle sebe, něco jako listy jetele. Přijeli jsme zpět na skoro stejné místo. První smyčka byla v itineráři dobře popsána. S druhou to bylo o něco horší. Trať rallye byla průnikem několika jízdních tras v terénu s mnoha auty jedoucími v noci různými směry,



Poledne 23. května 1970 a Poláci jsou za cílovou čarou. Uvítání v cíli ve Wiesbadenu se ujala slavná německá herečka Hanna Schygulla. Každému předala květiny s věnováním. Módu sedmdesátých let dotváří překladatel v klobouku a'la Erich Honecker. Komornicki je mile překvapen. Blažej Krupa vše sleduje.

Servisní místo na okraji Klatov před příjezdem do ČK 34 v závěrečné části rallye. Zleva: Aleksander Sobański, představitel PZMot (Ústřední autoklub Polska), mechanik firmy Renault, Komornického osobní mechanik Stefan Fernik u druhého světlometu a Krzysztof Komornicki. Za alpinou polských závodníků se startovním číslem 21 je připravena další alpina rakouských jezdců Rosera a Loibneggera[19].

Pohled na stejné servisní místo odhaluje situaci v servisní zóně. Zleva: Aleksander „Oleg“ Sobański, Roserova alpina, francouzský mechanický vůz Renault 16, v motoru je ponořen Christian Pouchelon, tovární mechanik Renaultu, alpina Komornického a zcela na okraji snímku je v akci polský mechanik Stefan Fernik. Hrabě Sobański-Oleg, jak mu říkali kolegové, byl velice milý pán. Byl v padesátých a šedesátých letech vynikajícím polským závodníkem. Naposledy jel v roce 1977 Rallye Monte Carlo v kategorii veteránů nad 50 let.

v prachu, za obrovského zmatku a nedostatku jakýchkoli ukazatelů nebo značek.

Je třeba si uvědomit, že se rallye jela necelé dva roky po pražském jaru 1968. Češi v rámci zásahu okupačních vojsk Varšavské smlouvy, který jim byl náhradou za svobodu, odstranili všude ukazatele. Zamotal jsem se na nějaké polní cestě. Po kilometru jízdy jsem si uvědomil, že jedeme po špatné silnici. Krzysztof se musel otočit a vrátit proti proudu automobilů, který se hnal proti nám jako divý. Na další časové kontrole jsme zaznamenali několik minut zpoždění, což nás v celkové klasifikaci nepochybně posunulo dolů o několik míst. Krzysztof tehdy neřekl ani slovo a nikdy mi tuto chybu nepřipomněl. Pokračovali jsme v boji na silnici a rychlostních zkouškách. Nakonec jsme jeli jen se třemi fungujícími válci v motoru a modlili se, aby se alpina s námi dostala na cílovou čáru. Rallye Wiesbaden jsme dokončili na desátém místě v celkové klasifikaci.

Společenské oblečení jsme měli s sebou. Důkladně jsme se upravili v hotelu a vypravili se s naší výpravou na závěrečný banket, který se odehrával v nejslavnějším německém kasinu v Tabarinu Parkhotelu na Wilhelmstrasse 36. Přestože jsem byl do roku 1970 v zahraničí na Západě několikrát, to, co jsem viděl na banketu při slavnostním rautu v Parkhotelu, překonalo mou představitivost. Asi 500 závodníků, organizátorů, funkcionářů pospolu. Vše bylo připraveno s velkou pečlivostí. Doposud jsem neviděl na jednom místě tolik jídla, ovoce, sladkostí a nápojů. Dodnes si vše živě pamatuji. Od 21:00 hodin byly ve druhém patře vyvěšeny neofici-

ální výsledky XXXII. Rallye Wiesbaden 1970. V neděli 24. května 1970 proběhlo od 15:00 hodin ve Velkém sále Lázeňského domu předání cen a pohárů.

Tím pro nás skvělá XXXII. Rallye Wiesbaden, plná úzkých cest, štěrkových a asfaltových vozovek, skončila. A já jsem byl u toho na správném sedadle.



Vstupenka na závěrečný banket v Parkhotelu. Každá posádka obdržela 4 vstupenky a mohla si přitobit ještě 2 navíc pro svoje hosty. Na závěrečném banketu se tak sešlo až několik set hostů. Nejenom Blažej Krupa byl ohromen množstvím a kvalitou německých kulinářských specialit. Nakonec i ten tradiční velký klatovský „wiesbadenský“ řízek, servírovaný jezdci v hotelu Bilá růže, měl také svoje kouzlo.

SPONZOŘI PUBLIKACE

Město Klatovy, Plzeňský kraj, Kelcom International s.r.o., Laureta a.s., Cankař a syn s.r.o.,
Primární Prevence z.s., Pemex s.r.o., Staks spol. s r.o., Město Kdyně, Dvůr Lobeč,
Městys Žinkovy, JUDr. Švamberk



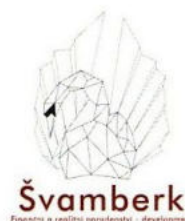
Město Kdyně



LOBEČ
STRÁNOV
HOUSKA



Městys Žinkovy



Finanční a realitní poradenství - development

MEZINÁRODNÍ RALLYE WIESBADEN V KLATOVECH a V JIHOZÁPADNÍCH ČECHÁCH 1968 – 1971

*Rallye, která dokázala otevřít
na pár hodin železnou oponu*

© Radomír Mrkvan, 2021

Roháčova 548, 337 01 Rokycany 1
e-mail: radomir.mrkvan@post.cz
tel.: 773 832 152

Nakladatelství:
Lukáš Dio – DioDesign
Dolany 176, 339 01 Klatovy
www.diodesign.cz

Faktické připomínky:
Pavel Ausperger

Grafická úprava a sazba:
Lukáš Dio – DioDesign

Tisk:
Tiskárna Daniel s. r. o.
Bellova 124, 109 00, Praha 10

I. vydání

ISBN 978-80-907907-1-1

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této knihy nesmí být reprodukována žádnou formou, elektronickým, optickým, audio, mechanickým či jiným způsobem, včetně systémů na ukládání a vyhledávání informací, bez písemného souhlasu autora.

S respektem jsem vyslechl několik rozhovorů autora této knihy a mého táty o Rallye Wiesbaden. Dychtivě poslouchal zážitky, historky a detaily z tohoto legendárního závodu, který se tehdy odehrával na mně dnes dobře známých tratích Rallye Šumava.

Musel jsem si opakovaně nechat vysvětlit, proč bylo výhodnější natrénovat lépe sprint etapu než vlastní rychlostní zkoušku. Že závodníci startovali třeba i v krafasech tričku, časoměřič v cíli měl v ruce stopky a cílovou čáru udělanou vápnem. Zapisovatel s ním seděl na stráni a v noci si svítil baterkou. Výsledky prý byly vyvěšeny až většinou další den. Že šotolinových tratí bylo pomalu stejně jako asfaltů, výfuk neměl tlumič, nebo hodně malý a interkom byl na jedno ucho z telefonního sluchátka. Mechanici mohli být za každou rychlostkou a kanystry, pneumatiky a zvedák vozili na střeše vlastního osobáku.

Děkuji předem panu Mrkvanovi za budoucí, určitě hezkou knížku s fotodokumentací, která je o trochu jiné rallye, než na jakou jsem zvyklý dnes. Tak snad zatím ještě nebudu muset sedlat elektromobil.

Václav Pech junior

vícenásobný mistr ČR v rallye
(EuroOil team)
V Plzni 8. 3. 2021

Autor této knihy mě svým cílevědomým úsilím a energií jemu vlastní vyprovokoval a přinutil, abych se myšlenkami vrátil o víc jak 50 let, kdy se u nás jezdila Rallye Wiesbaden. To mně na konci šedesátých let umožnilo, že jsem se jako mladý kluk dostal na Západ a zažil na sedadle spolujezdce vedle Leoše Pavlíka jednu z mých prvních velkých rallye ve společnosti a částečně i v zemi velkých západních jezdců. Prvně jsem viděl svět, o kterém jsem slyšel jenom z vyprávění.

Automobilový sport se velkou zásluhou Rallye Wiesbaden stal na dlouhá léta doménou mých zálib, sportu, práce i profese automobilového závodníka. Děkuji Radomírovi za zpracování tohoto období „zlatého věku rallye“ u nás na západě republiky, který je nezapomenutelně spojen také s Rallye Wiesbaden.

Václav Pech senior

vícenásobný mistr ČSSR v rallye
(Agroteam JZD Slušovice, AZNP Mladá Boleslav)
V Plzni dne 25. 2. 2021

Autor nevídanou dlouholetou mravenčí prací sesbíral a zpracoval množství faktů o rallye, o závodech, který se konal před 50 roky díky nadšencům z obou stran „železných opon“. Šestiletá Radkova práce skrývající desítky rozhovorů po celé republice, v cizině a ještě více najetých kilometrů je v konečné podobě poutavým dilem. Dnes má rallye úplně jiný charakter. Tehdy jsme z 90% byli všichni amatéři, rallye se jela nonstop 2,5–3 tisíce km po silnicích 2 a 3 třídy, polních a lesních cestách a pouze 10% se mohlo jet po silnicích 1. třídy. Všechny naše úspěchy, prohry, zážitky vyjádřil autor v této publikaci velmi čtivě a s humorem. Knihu jsem přečetl „jedním dechem“. S úctou a pokorou vzpomínám.

Josef Zubal

vícenásobný mistr Slovenska v rallye
(Rallye team Dukla Nitra)
Ve Strakonicih 10. 2. 2021

Tato kniha vypráví o legendě, jménem Rallye Wiesbaden. Rallye, která dokázala otevřít železnou oponu. Rallye, která se ze spanilé jízdy po německých autostrádách změnila v drsnou zkoušku lidí a techniky v československém pohraničí a kde během jediné noci na posádky čekaly rozmary počasí, rozbité cesty, prach, bláto, neúprosné časové limity ale také tisíce nadšených československých diváků. A právě v těchto podmínkách se zrodila legenda o Rallye Wiesbaden, která se navždy hluboce vryla do srdcí přímých účastníků a lidí na západě ČSSR. My čtenáři této poutavé publikace si připomeneme, jak moc se od té doby změnila automobilová rallye. Autorovi patří za jeho počin velký dík.

Pavel Ausperger

PAMK Klatovy
V Klatovech 23. 2. 2021

ISBN 978-80-907907-1-1



9 788090 790711 >