

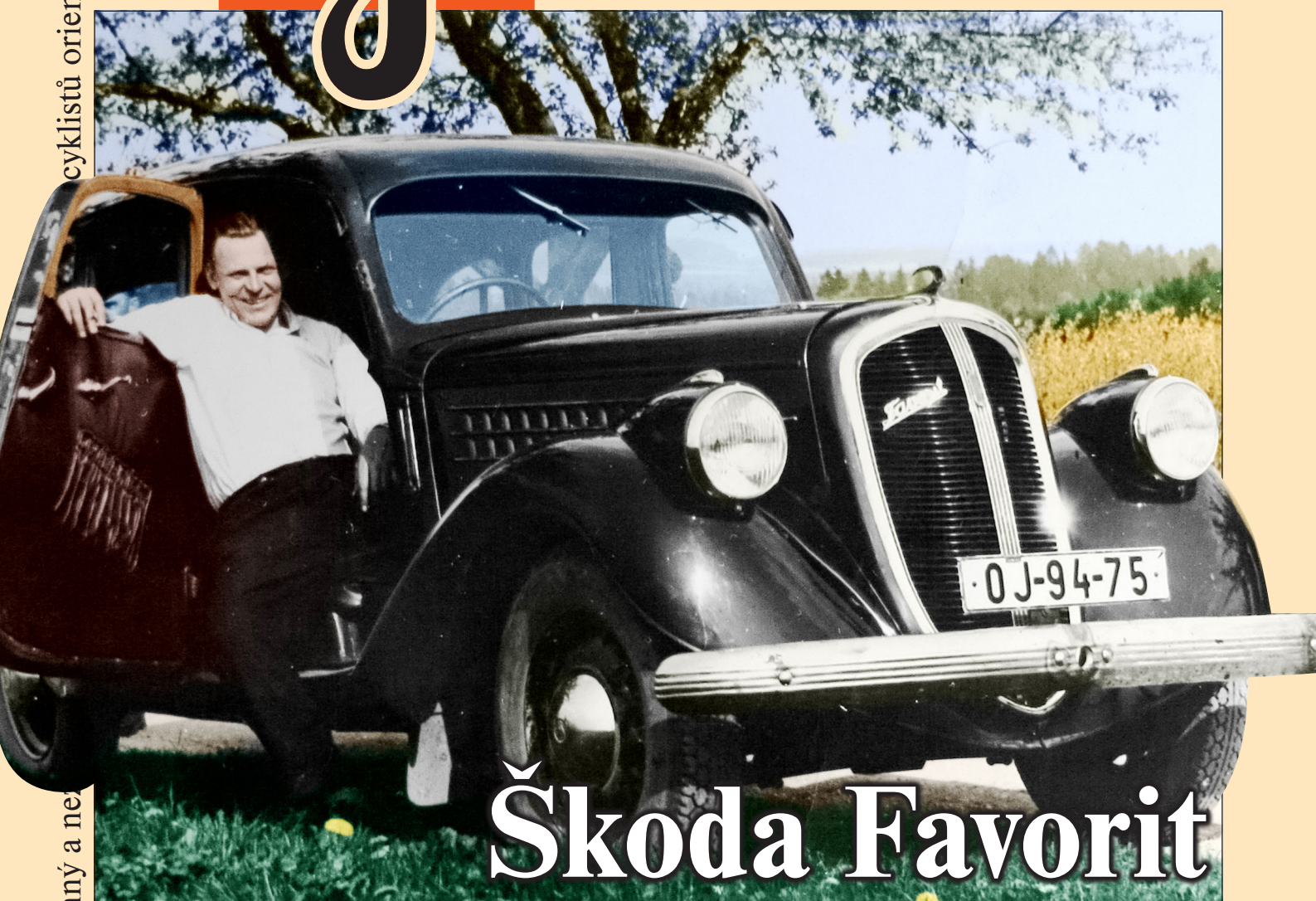
Motor Journal

12

Prosinec
2022

Ročník XXII.
číslo 248

150 • Kč



Škoda Favorit



Italjet



50 let VCC Plzeň



Chantilly 2022



Jízda pravidelnosti Bolevec–Košetka 1974 – slavnostní defilé



Bolevec–Košetka 1974 – WIKOV 7/28 Sport
Ing. Václava Kafky v plném tempu

1972 – zrození VCC Plzeň



Napadlo vás někdy, co se může přihodit, když se protnou životní cesty konstruktéra elektrických lokomotiv, konstruktéra tvářecích strojů, dvou vysokoškolských učitelů a dvou automechaniků? Je-li společným pojítkem nezvladatelné nadšení pro historická vozidla, může dojít třeba ke vzniku spolku, který bude všechny podobně nakažené sdružovat

a umožní jim tak legalizovat jejich těžko léčitelnou závislost na starých vehiklech a navíc i zcela legální cestou infikovat veteránským virem další zdánlivě zdravé jedince. A právě to se koncem roku 1972 v Plzni přihodilo a začala se psát dnes již padesátiletá historie Veteran Car Clubu Plzeň.

Jak mohl někdo propadnout veteránismu v době, kdy se naše země dlouhodobě potýkala s nedostatečným přísunem nových automobilů, a tím pádem vozy stáří tří a více dekád byly stále ceněným artiklem pro každodenní přepravu? Nestalo se tak ze dne na den, mělo to postupný vývoj.

Příběhy zakladatelů

Budoucí zakládající člen Ing. Milan Vaníček dostal k Vánocům 1962 sportovní dvousedadlový Salmson GS z roku 1926, který jeho otec vlastnil již od roku 1930 (více

MJ č. 6/2018). Milan ho zpočátku využíval v každodenním provozu, ale pak se s ním zúčastnil svého prvního veteránského závodu (a zřejmě vůbec prvního závodu ze všech členů budoucího VCC Plzeň):



Pavel Fiala a Karel Pelák (Škoda 430) na startu 1000 mil československých 1971



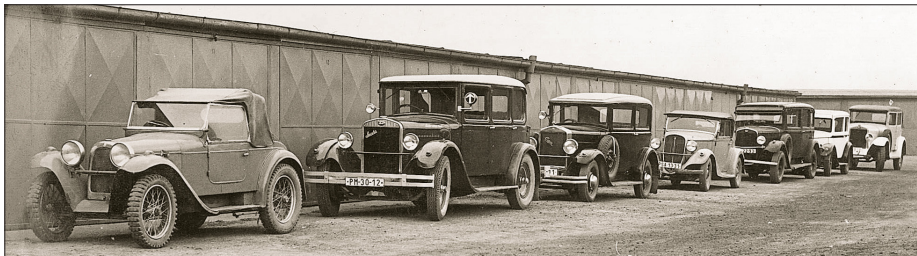
Před odjezdem z Plzně na 1000 mil československých 1973. Praga Piccolo
Jiřího Krále a Škoda 430 Karla Peláka

Zbraslav–Jíloviště 1968. Závod ve své kategorii vyhrál a už se to s ním vezlo. Aby byl dění kolem historických vozidel blíže, vstoupil v následujícím roce do VCC Praha, který měl za sebou už dva roky fungování.

Jiný příběh provázal Ing. Karla Peláka. Jeho technické nadání jej svádělo ke koupi nepojízdného auta a následné opravě vlastními silami. V roce 1968 si pořídil předválečnou Škodu 430, která mu po renovaci plnila každodenní službu včetně role dřívce při stavbě domu a zároveň se stala i veteránským sportovním načiním. Už v roce 1969 se spolu s kamarádem Ing. Pavlem Fialou stali taktéž členy VCC Praha a v roce 1971 jeli s Karlovou Škodou 430 poprvé na závod – na 1000 mil československých.



Brigáda ve sběru železného šrotu (1974)



Aero 500 (10 hp) čekající na renovaci

První testační focení (1973)

Vysokoškolský učitel Ing. Jan Škorpil se nechal svest na cestu veteránismu při debatách svého kolegy Fialy a Karla Peláka a stal se přímým aktérem zrození VCC Plzeň. Služeb své Tatry 57 A využíval v každodenním životě včetně cestování na dovolenou do Jugoslávie.

Automechanik Milan Turek byl do starých aut zblázněný tak nějak od přírody, a měl proto jasno, že se stanou součástí jeho života. Vlastnil nepojízdné Aero 500, které v době vzniku plzeňského veteránklubu svými silami renovoval. Měl v úmyslu s ním vymetat veteránské závody, což se mu následně také dařilo. Díky svému zapálení pro technickou stránku aut se hned od založení klubu angažoval v technické komisi. Netušil, že se této funkci bude věnovat po další téměř čtyři dekády.

Zručný mechanik a dobrý organizátor Petr Šunk, který byl po změně politického směru v roce 1969 nucen odejít z armády, nastoupil do tehdejší svépomocné autodílny AMK Plzeň-střed. Díky tomuto „náhradnímu“ zaměstnání se tak i se svojí Aero 662 dostal do osudové blízkosti Milana Turka.

Veteránklub konečně i v Plzni

Praktická vzdálenost mezi Plzní a Prahou byla v té době několikanásobně větší než dnes a tím i aktivní činnost v pražském veteránklubu poněkud omezená. Už po účasti na svých prvních „milích“ v roce 1971 dospěli Fiala s Pelákem k rozhodnutí založit veteránklub v Plzni a mít tak možnost organizovat vlastní soutěže ve svém domácím regionu, ve kterém se tradice významných motoristických závodů začala psát už v roce 1914 závodem do vrchu Lochotín-Třemošná. Cennými radami jim v tom byl nápomocen první předseda VCC Praha Václav Kafka.

V komplikované normalizační době nebylo snadné organizaci založit. Zájmové kluby musely být organizovány pod Svazarmem. Ten však nepřipustil založení samostatné organizace veteránklubu. A už vůbec ne pod vedením politicky nepohodlného Fialy. Ale díky pochopení u vedení AMK Plzeň-střed, který pod Svazarm patřil, se dohodlo založení Veteran Car Clubu Plzeň pod jejich křídly. Avšak s odděleným



Milan Turek s pohárem z milí



Zbraslav–Jíloviště 1973. Karel Pelák, Pavel Přibán a Milan Turek



Zbraslav–Jíloviště 1975. Pavel Fiala, Jan Škorpil a Otakar Rada



Bolevec–Košutka 1974 – silná čtyřka Z4 a Salmson GS na startu



Jízda pravidelnosti Bolevec–Košutka 1974 – Škoda 430 Karla Peláka

hospodařením, což dávalo VCC Plzeň volnější ruce při financování vlastních akcí.

Ustavující schůze „ZO Svazarmu, AMK Plzeň-střed, VCC Plzeň“ se konala 13. prosince 1972 za účasti 22 majitelů historických vozidel. Prvním předsedou byl zvolen Ing. Pavel Fiala. Byly vypracovány stanovy klubu a návrh klubového znaku, který VCC Plzeň používá v původní podobě dodnes. Autorem znaku byl Ing. Jiří Herman, spolužák předsedy klubu ze studií na VŠSE. Symbolika jednotlivých prvků znaku je promyšlená a nadčasová a představuje základní aspekty veteránského hnutí. Výstižně a vtipně symbolizuje staříčský automobil, potřebu soutěžit, krásné počasí a staré zlaté časy.

První klubová dekáda

Veteránklub bychom už měli založený, a co tedy dál? Dál scházely peníze na pořádání závodů. Členové se prozatím účastnili akcí pořádaných jinými veteránkluby, jako např. 1000 mil československých či Zbraslav–Jiloviště, kde dosahovali pěkných umístění. První oficiální klubovou akcí VCC Plzeň bylo testační fotografování historických vozidel na letišti Bory 5. května 1973.

Teprve začátek roku 1974 se pro plzeňský VCC nesl ve znamení příprav prvního vlastního závodu, jízdy do vrchu Bolevec–Košutka. Přípravy se potýkaly s mnoha



Bolevec–Košutka 1976 – krásný dvouválcový motocykl Laurin & Klement CCR

potížemi, z nichž největší byl nedostatek finančních prostředků. Ten se podařilo eliminovat dnes již těžko představitelnou brigádou, na které se podílelo 74 členů klubu sběrem železného šrotu ze stavby plynovodu nedaleko Plzně. Klubovou pokladnu, kterou po čtyři desetiletí vedl Ing. Milan Vaníček, to tehdy obohatilo o 6000 Kčs. A tak se mohl 25. května první závod opravdu uskutečnit. Startovní listina čítala 80 účastníků. Jako host přijala pozvání Eliška Junková, která v těchto místech o půlstoletí dříve zahájila svoji krátkou, ale významnou závodní kariéru. Tato slavná žena se posléze stala i čestnou členkou VCC Plzeň. Úsilí a odvaha pořadatelů se vyplatil. Akce měla neuvěřitelný úspěch, celá trať byla obsypána diváky. Došlo však i k první nehodě, a tak si organizátoři začali uvědomovat potřebu důsledně řešit bezpečnost svých soutěží. Přesně po



Bolevec–Košutka 1974 – Eliška Junková po 50 letech na místě, kde v roce 1924 zahájila svou závodní kariéru

roce se závod konal znovu, se startovním polem čítajícím už přes stovku přihlášených. Anž by se pořadatelský tým chtěl cíleně držet hesla „do třetice všeho dobrého“, uspořádal jízdu do vrchu Bolevec–Košutka i v následujícím roce 1976, kdy byla trať lemována špalíry čítajícími 10 000 diváků. Výstavba nového sídliště Lochotín však udělala ze třetího ročníku derniéru. Změnila se tvář území a zmizely původní komunikace. Vedení klubu muselo pro následující rok vymyslet akci v jiné lokalitě.



Bolevec–Košutka 1976 – výstava před závodem na Plzeňském náměstí



Bolevec–Košutka 1976 – Praga Piccolo Jiřího Krále



Bolevec–Košetka 1976 – stylový tým AERO na rozpravě



Bolevec–Košetka 1976 – RAF H-10 1909 Miroslava Kratochvíla



Bolevec–Košetka 1976 – první zranění a organizátoři si uvědomují nutnost dbát na bezpečnost



Bolevec–Košetka 1976 – BUGATTI 43/44 MUDr. Jiřího Kořátky

A tak se roku 1977 konal v Plzni veteránský vikend, jaký ještě město nezažilo. V sobotu 4. června odstartovala orientační soutěž 1000 zatáček okolím Plzně a v neděli pak legendární stíhací závod na klopeném cyklistickém oválu na Slovanech. Myšlenka závodu na velodromu mohla jejího autora Ing. Fialu nakonec snadno přivést do kriminálu. Bezpečnost podniku byla nejprve zdlouhavě dokazována pomocí teoretických výpočtů a praktickým testováním za pomoci různých historických vozidel postavených na vrchol zatáčky o sklonu 30°

a ověřením, že se dolů nesunesou ani neskutálí. Navzdory velké propagaci nechtěl mít s podnikem žádný z motoristických magazínů nic společného. Vrcholem bylo, že i přes všechny důkazy bezpečnosti byl závod Svazarmem zakázán pouhé čtyři dny před jeho konáním. Ředitel závodu však nehodlal zahodit měsíce příprav a závod, uspořádal zcela na vlastní osobní riziko. Ačkoliv se oficiálně mělo jednat o předváděcí jízdy, jeli všichni samozřejmě „na krev“. Zda za bezproblémovým průběhem stál svatý Kryštof, nebo jen velké štěstí, se už nikdo nedozví.



Bolevec–Košetka 1976 – pokládání věnce k pomníku anglického motocyklového jezdce Normana Crofta, který zahynul na Lochotínském okruhu v roce 1949



Bolevec–Košetka 1976 – LK CCR z roku 1904 v akci



Z natáčení oblíbeného televizního Studia mladých v Jeníkově Lhotě (1977)



Veterán víkend 1977 – Jawa 350 SV na startu sobotního závodu 1000 zatáček okolím Plzně



Veterán víkend 1977 – Aero 500 na startu sobotního závodu 1000 zatáček okolím Plzně



Vystresovaný ředitel stíhacího závodu Ing. Pavel Fiala (1977)

Sám Fiala i po letech přiznává, že ho to tehdy stálo opravdu pořádné nervy. Akce, která neměla v celé Evropě obdobu, dopadla výtečně, a dokonce i cyklistický klub, který ovál propůjčoval k motoristickému podniku s jistými obavami, si nakonec velmi pochvaloval, že tak dobře vyfoukanou a pogumovanou trať ještě nikdy neměli.

V roce 1977 se činnost mladého VCC Plzeň tak trochu dotkla i světové úrovně. Historická vozidla členů tvořila elegantní kulisu mistrovství světa na dlouhé ploché dráze v Mariánských Lázních. Televizní natáčení okusili členové klubu a jejich vozidla při prezentaci klubu v Československé

televizi ve Studiu mladých. V pořadu natáčeném v Jeníčkově Lhotě v jižních Čechách se za hudebního doprovodu tehdy začínajícího Originálního pražského synkopického orchestru prolínala témata balónového létání a historických vozidel.

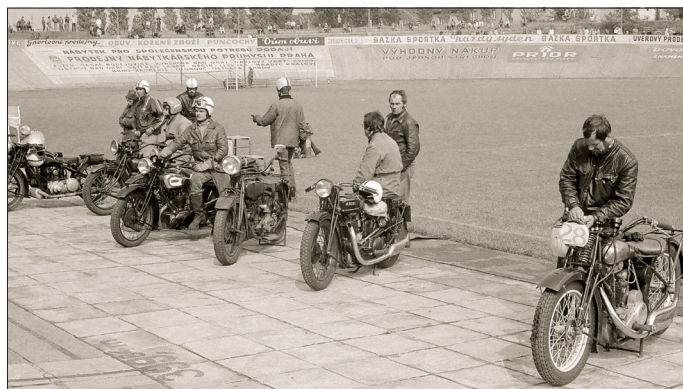
Po krátké pauze, během které se vedení klubu aktivně podílelo na zavádění jednotného celorepublikového systému testací historických vozidel, se klub vrátil k organizování závodů. V roce 1981 se ve spolupráci s AMK Kašperské Hory konala Jízda do vrchu Rejštejn – Kašperské Hory. Součinnost s tímto AMK navazovala i v roce 1982 při pořádání 1. Veteran Rallye Šumava,

která měla pokračování ještě ve dvou následujících letech.

Mimochodem jen o několik dní po prvním klubovém testacním focení na letišti Bory v květnu 1973 byl založen další dodnes fungující veteránklub v západočeském regionu – VCC Domažlice. Tento akt byl svým způsobem významný i pro plzeňský klub, protože věhlasná Jízda do vrchu Vavříneček, kterou domažlickí začali od roku 1975 pravidelně pořádat, byla velmi oblíbeným závodem pro plzeňské veteránisty. Jak z důvodu kvalitativních, tak i z pohledu



Slavnostní nástup jezdců MS v dlouhé ploché dráze v Mariánských Lázních okouřenili členové VCC se svými stroji (1977)



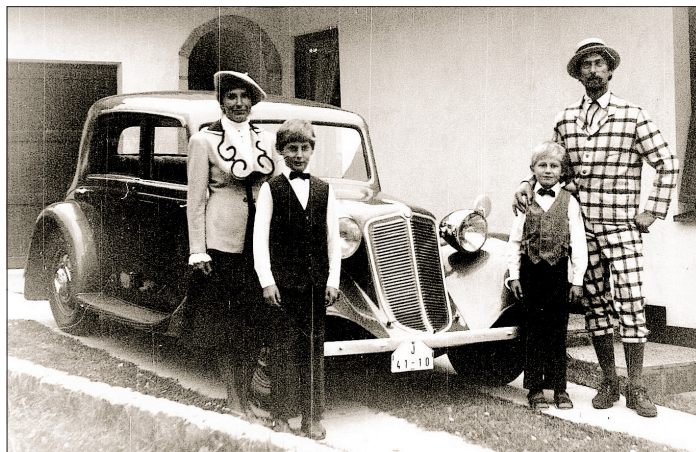
Veterán víkend 1977 – Nedělní stíhací závod na velodromu



1977 – Stíhací závod – Škoda 430 Karla Peláka



1977 – Stíhací závod – Praga 500BD, robustný motocykl, který drží na velodromu stopu, jako kdyby jel po kolejích



Velký sběratel tatovek Miroslav Remeš z Jihlavy byl dlouholetým členem VCC Plzeň. Zde na fotografiích z roku 1984

dojezdové vzdálenosti. Je potřeba mít na paměti, že na veteránské akce se tehdy s auty z meziválečného období jezdilo téměř výhradně po vlastní ose. Startovní pole domažlického závodu, který se časem přeměnil v orientační jízdu, bylo vždy hojně obsazené Plzeňáky. V této souvislosti nelze nechat bez povšimnutí účasti Jiřího Krále, jednoho ze zakládajících členů VCC Plzeň, který se účastnil se svojí Pragou Piccolo 46 ročníků ze 48 dosud konaných.

Období přelomu 60. a 70. let minulého století bylo ostatně pro rodící se československé veteránské hnutí zlomové, protože s pozvolna se lepšícím zásobením trhu novými automobily, začaly se předválečné vozy stávat na silnici přebytečnými a tím dostupnějšími pro veteránské účely.

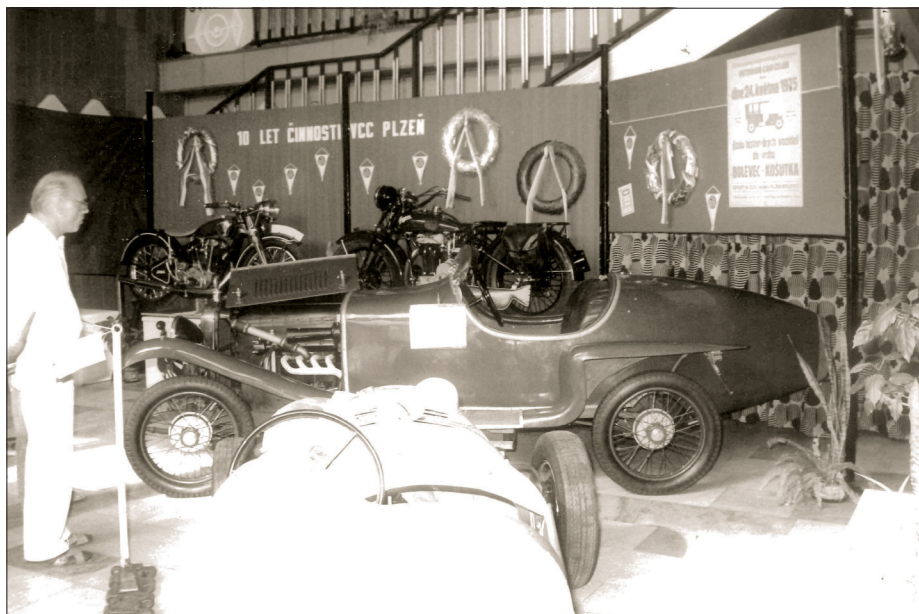
Veteráni v lesku

Krásu a eleganci historických vozidel a trochu i atmosféru báječných starých časů se členové VCC Plzeň pokusili široké veřejnosti zprostředkovat formou výstav. VCC Plzeň v roce 1983 připomenul plzeňské

veřejnosti uplynulých 10 let své existence výstavou vozidel v kulturním středisku v Šeříkové ulici v Plzni. Výstava slavila úspěch, a tak na ni v následujícím roce navázala výstava další. Veteran Salon '84 se však už konal přímo na plzeňském výstavišti. Dvanáct tisíc návštěvníků mělo možnost zhlédnout na jednom místě osmdesátku historických exponátů z garáží „svazarmovců z VCC AMK Plzeň-střed“, jak vládnoucí stranou kontrolovaný tisk členy klubu s oblibou nazýval. Veteran Salon coby pouze doprovodná akce k tradiční prodejní výstavě Květnová knižní Plzeň tento primární podnik poněkud zastínil.

Po přestávce, během níž se členové klubu věnovali obnově legendárního Lochotínskému okruhu, se v roce 1987 vrátil Veteran Salon na plzeňské výstaviště v plné parádě. Historie však ukázala, že oba dosavadní velké salony na výstavišti byly jen předstupněm k věhlasnému Veteran Salonu '89, jehož význam evropské úrovně dosahoval. Ve čtyřech pavilonech plzeňského výstaviště bylo představeno 155 automobilů

a motocyklů, které si přišlo prohlédnout 35 tisíc diváků. Kromě vozidel mateřského klubu se podařilo do Plzně dostat větší než malé množství jedinečných skvostů, které do té doby nebyly nikde k vidění pohromadě. Podařilo se získat přízeň Národního technického muzea v Praze, které zapůjčilo pět ze svých nejvzácnějších automobilů v souhrnné hodnotě 20 milionů (tehdejších!) Kčs. Díky tomu, že bylo dohodnuto zapůjčení deseti unikátů ze sbírky Miroslava Kratochvíla z Mělníka, měl organizační tým dobrou vyjednávací pozici při shánění dalších hodnotných exponátů, jako například vítězného Aero Minor Le Mans 1949. Zajištění bezpečnosti takové expozice nebylo jednoduché a levné. Členové klubu ji tedy chránili vlastními těly a psy a po deset nocí přespávali se svými čtyřnohými přáteli přímo v pavilonech výstaviště. Veteran Salon '89 navštívily i mnohé významné osobnosti motoristického a kulturního života, mimo jiné opět Eliška Junková. Zájem projevila také televize a výstava byla zdokumentována pořadem Auto Moto Revue. Štipulavá poznámka ředitele akce Fialy: „Nikdo



První výstava veteránů v roce 1983 v Šeříkárně



Výstava v Šeříkové ulici byla velmi úspěšná (1983)



Lochotínský okruh 1985 – výstava před závodem na Plzeňském náměstí



Lochotínský okruh 1985 – rozprava s jezdci a vždy stylově oblečení Remešovi



Lochotínský okruh 1985 – František Zavonil na své JAWA 350 OHV



Lochotínský okruh 1985 – start závodu veteránů v kontrastu s paneláky sídliště Lochotín

ZO SVAZARMU AMK PLZEŇ – STŘED VETERAN CAR CLUB

POŘÁDÁ PŘEBOR ČSR
HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ A MOTOCYKLŮ

LOCHOTÍNSKÝ OKRUH

START ve 13 hodin dne 8. června 1985
u restaurace GERA, Plzeň - Lochotín

Soutěž se jede na okruhu v délce 2300 m
ulicemi Sverdlovská, Lidická, Karlovarská

Od 8 do 12 hodin je výstava vozidel
na náměstí Republiky

Vstupné: dospělí 8,- Kčs, děti a vojsko 4,- Kčs

Čj. kult/268/85 - 1000 ks

dodnes nechápe, jak mohli Němci přejít od výroby vozů Horch k Trabantům,“ nadzvedla při natáčení celý televizní tým, avšak v premiéře pořadu vysílaného 16. 11. 1989 nakonec zazněla. Na historickém úspěchu výstavy se aktivně podílelo 78 členů. Během konání (měsíc před listopadovým převratem) přišla dokonce z Norimberku v SRN žádost na uspořádání podobné výstavy. Povolení nebylo v tu dobu z vyšších míst bohužel uděleno.

Osmdesátky a dále

V přestávce mezi veteránsalony se klub pokusil obnovit závodní klání Lochotínský okruh – nyní však pro veterány. V letech 1985 a 1986 byla uspořádána jízda pravidelnosti na trati, která zčásti kopírovala okruh původní. Ačkoliv to byly akce v ulicích města, bylo vstupné zpoplatněné,

což pomáhalo pokrývat náklady na organizaci podniku.

Vysoká pořadatelská náročnost na závody ve městě přiměla vedení klubu přemýšlet o jiné lokalitě. Zvítězil nápad s jízdou do vrchu na známý kopec Radyně. V červenci 1989 se pod vedením Josefa Maříka konal historicky první závod „Radyně“ – jízda pravidelnosti na trati 3,5 km s převýšením 200 m. V té době nikdo netušil, že se tímto podnikem zakládá tradice na dalších několik desítek let. Samotná jízda do vrchu se v průběhu let transformovala v orientační jízdu okolím Plzně s vloženými jízdami zručnosti a vědomostními úkoly a do letošního již 32. ročníku se vrátily i prvky jízdy pravidelnosti. Organizační týmy stojí vždy velké hlavy lámání, čím každý další ročník okorenit a jak zajistit dostatečný počet pořadatelů. Kromě nucené koronavirové pauzy



Lochotínský okruh 1985 – Praga Alfa v plném tempu



Propršený Lochotínský okruh 1986



První Jízda do vrchu Radyně 1989 – krásná Z4



Radyně 1989 – Turkové v akci s Aero 662 Sport

v roce 2020 se „Radyně“ nekonala i v roce 1991, a to z důvodu nedostatku pořadatelů. S tímto neduhem však bojuje klub od svých počátků. Z členské základny 100 až 150 členů se v pořadatelských seznamech opakují stále stejná jména.

U příležitosti třicátého výročí založení VCC Plzeň přišel tehdejší předseda Petr Fiala, syn zakladatele klubu, s myšlenkou obnovení stíhacího závodu na klopeném cyklistickém oválu. V roce 2003 se závod konal, a protože příkoří doby už nebyla tak velká jako v sedmdesátých letech, dařilo se uspořádat ročníky další. Velkou odpovědnost za průběhy závodů tentokrát na sebe vzali Ing. Tomáš Vaníček, Ing. Jaroslav Hrubý a později Tomáš Pávek. Dřevěné mantinely oválu schopné pojmout kinetickou energii cyklisty by ještě jakž takž odolaly nárazu motocyklu, ale kontrole vymknutý automobil

by je překonal snadno. S vědomím toho omezili organizátoři účast v posledních dvou ročnících 2007 a 2010 pouze pro vyznavače jedné stopy. I v tomto pojetí bylo startovní pole bohaté a početně atakovalo hranici pořadatelsky zvládnutelnou.

Kromě již zmíněné Jízdy historických vozidel okolím Plzně mají v posledním desetiletí ve veteránském kalendáři své pevné místo další podniky plzeňského VCC. Pro vyznavače mladších vozidel, oficiálně prodáváných v naší zemi za dob socialismu, je to tzv. Retrojízda. Pro plechové stařečky z předválečného období pak Memoriál F. A. Elstnera jako soutěžní jízda vzpomínající na významného cestovatele propagujícího vozy Aero.

Jméno VCC Plzeň šířili jeho členové svými úspěchy na soutěžích v naší republice i v zahraničí. Bez povšimnutí nemůže



Radyně 1989 – side Zündapp KS750 pěkně zostra

zůstat mistrovský titul Vojtěcha Plochého v poháru historických vozidel ČSR 1979 a dále pak tituly mistra celorepublikového poháru ČSSR 1980 a mistra ČSR z dvou let následujících, jež všechny získal Stanislav Smolík.



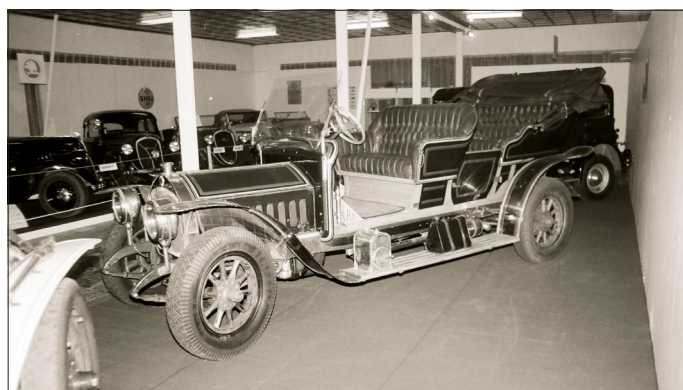
Autogramiáda Elišky Junkové na výstavě Veteran Salon '89



Bývalé závodnice Eliška Junková a Jiřina Kadainková u sportovního Walteru Junior SS



Veteran Salon '89 – jeden a půl Salmsona GS na jednom místě



Veteran Salon '89 – RAF H-10 1909



Rok 1996. Pošumavský automobilový slalom a kotrmelec do oranice. Aerovka je odolný automobil



Radyně 1997 – Turkové v akci s Aero 662 Sport



Stíhací závod 2003 – Luděk Živný s jeho milovanou a vyhlášenou Pragou 500BD



Czech Historic Prix Brno 1994 – P. Příbáš Škoda 1101 Super Sport, F. Čechal a F. Kuška MTX 01, J. Král Praga Piccolo



Stíhací závod 2005 – tentokrát byly silně zastoupeny motocykly



Stíhací závod 2005 – neuvěřitelný zážitek – sledovat jízdu side Rudge Ulster vedeného Jirkou Hlavšou

Narušení testačního vakua

Samostatnou kapitolou života VCC Plzeň jsou testace historických vozidel. Klub vznikl v době, kdy registrace veteránů spadala do jakési šedé zóny a neexistovala ani celostátní databáze veteránů. Většina tehdejších stařešinů jezdila na normálních SPZkách, ale majitelé museli platit stejně

vysoké roční pojistné jako za běžnodenní auto. Provozování vozidla jako historického bylo levnější, ale nikoliv jednoduché. Nebyli hodni trvalých SPZ a jízda na veteránskou akci byla podmíněna zapůjčením převozní SPZ. O tu se muselo požádat na dopravním inspektorátu týden předem. Po schválení a zaplacení pojistky se SPZ den před



Stíhací závod 2003 – Vojtěch Plochý s AERO 50



Stíhací závod 2003 – Pavel Příbáš se Škodou 1101 Super Sport



Stíhačí závod 2010 — exhibice nádherného oválového speciálu Indian 500 Board Track Racer 1913



Otcové zakladatelé dnes (foceno 17. 11. 2022): Milan Turek, Milan Vaníček, Karel Pelák a Pavel Fiala

konáním akce vyzvedla a po návratu zase vracela. Proces poměrně složitý. Výhrou bylo, byl-li majitel veterána členem veterán-klubu, který měl několik převozních SPZ v držení. VCC Plzeň měl za tímto účelem k dispozici třicet značek, které mohly být členům půjčovány za podstatně nižších administrativních nároků.

Plzeňský klub se významným způsobem zasadil o zavedení systému do tohoto vzduchoprázdna a v čele s Ing. Karlem Pelákem pomohl v polovině 70. let ustanovit celorepubliková pravidla testací. Od roku 1977 byla zavedena celostátní testace historických vozidel, jejíž nově zřízená centrální evidence byla na dlouhou dobu svěřena do rukou VCC Plzeň. Za její zavedení byli mimo jiné vděční i filmaři hledající vhodné motoristické objekty do svých filmů.

Dáme dalších padesát?

Historie VCC Plzeň je mnohem bohatší než toto připomenutí padesátého výročí jeho zrodu dovoluje popsat. V kontextu tehdejší doby byly zmíněny zejména okamžiky počátku života klubu, které zvedaly jeho význam v celorepublikovém měřítku a měly svůj zásadní podíl na vývoji veteránského hnutí na Plzeňsku. Bohaté svědectví o tom



Jízda historických vozidel okolím Plzně 2012 — Roman Vaník (Jawa)

přinášejí velmi pečlivě a stylově vedené klubové kroniky. Za jejich vznik a zdokumentování období zrodu a prvních let života klubu patří dík Františku Čechilovi a jeho otcům a dále pak jejich následovníkům Jiřímu Králůvi a Ing. Františku Kuškovi.

Příběh vzniku VCC Plzeň je spojením příběhů lidí, kteří před padesáti lety spojili své nadšení a síly pro zažehnutí veteránského plamene na západě Čech. Za všemi úspěšnými milníky VCC Plzeň se skrývá velké úsilí a osobní obětování jednotlivých členů, kteří se rozhodli postavit na vzdor zubu času, nenechat odejít v zapomnění více i méně významné exempláře domácí a světové motoristické historie a prezentovat jejich krásu a schopnosti celé společnosti.



Retro jízda 2022

Půlstoletí je nemalý kus historie. V době zakládání plzeňského klubu bylo padesátiletou historií období formování první republiky a počátky hromadnější motorizace naší země. VCC Plzeň se tak už dostává do historické spirály. Dnešní členové klubu mohou být právem hrdi na motoristickou historii, kterou začali před půl stoletím psát jejich předchůdci, z nichž někteří jsou členy klubu dodnes. Jim i ostatním, kteří již klub opustili nebo se tohoto jubilea nedožili, náleží úcta a poděkování.

Ivo Štajdl a Jiří Krejzar

Foto: klubové kroniky VCC Plzeň, archiv Karla Peláka, Tomáše Vaníčka, Milana Turka a autorů



Jízda historických vozidel okolím Plzně 2022



Memoriál F. A. Elstnera 2022