

Nestranný a nezávislý měsíčník o automobilistů a motocyklistů orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

9

Září
2017

Ročník XVII.
číslo 185
120 • Kč



Malou dohodou 1937



BMW R75 Afrika



Paul Jaray

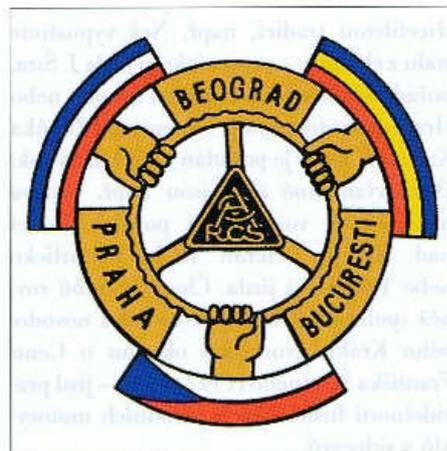


Šestidenní 1947 Zlín





Vozy Škoda Popular Monte Carlo na startu soutěže Malou dohodou 1937



Odtud soutěž pokračovala přes Klůž do Bukurešti a poté přes Turn Severin do Bělehradu.

Hlavním organizátorem byl Autoklub Republiky československé (AKRČs.), s nímž spolupracovaly Královský rumunský auto-klub (ACRR) a Automobilní klub Království Jugoslávie (AKKJ). Záštitu nad soutěží převzali československý prezident dr. Edvard Beneš, rumunský král Carol II. a jugoslávský princ-regent Pavel, který vládl za nezletilého krále Petra II.

Nešlo jen o sportovní podnik, jízda měla také propagovat přátelský svazek všech tří států a manifestovat připravenost hájit společné zájmy před hrozbami přicházejícími z hitlerovského Německa. Nermalou úlohu svěřili organizátoři soutěže armádním motoristům malodohodových států. Soutěž byla vyspána pro sólové motocykly, sajdkáry a automobily sériové výroby. Jen vozidla oficiálně přihlášená vojenskou správou nemusela podmínku sériovosti plnit. Účastníci soutěže mohli být pouze státní příslušníci Československa, Rumunska a Jugoslávie, osoby civilní i vojenské.

Všichni účastníci soutěže se sjeli do Prahy tak, aby v pátek 10. září večer byli přítomni na řívodní rozpravě a následujícím oficiálním zahájení v sídle Autoklubu Rěs. V sobotu 11. září probíhaly v uzavřené ulici před pražským sídlem autoklubu přejímky, jimiž prošlo celkem 131 vozidel, přesněji 49 motocyklů, 9 sajdkárů a 73 automobilů. Čtyři pětiny soutěžního pole tvořilo 105 vozidel československých účastníků, rumunských bylo 15 a jugoslávských 11.

Československé ministerstvo národní obrany vyslalo na start osm tříčlenných armádních družstev. Vedle motocyklových týmů na strojích ČZ 175 a Ogar 250 to byla trojice sajdkárů Jawa 500 a pět družstev s vojenskými automobily Jawa 615 (předpremiérová Jawa Minor), Škoda Popular, Aero 30, Tatra 57 A, ale také s velkými třínápravovými vozy Praga AV.

Soutěž Malou dohodou 1937

Před osmdesáti lety, v září 1937, se uskutečnila automobilová a motocyklová soutěž Malou dohodou, největší motoristický podnik uspořádaný tehdejším Autoklubem Republiky československé.

Malá dohoda vznikla v roce 1922 pod patronátem Francie jako spojenecký svazek sdružující Československou republiku a dvě království, Rumunsko a Jugoslávii. Ve třicátých letech měla mimo jiné za úkol odolávat politickým a propagandistickým tlakům Německa, Maďarska a Itálie.

Jednou z forem spolupráce byly třístranné sportovní podniky organizované většinou armádami. Soutěžilo se v atletice, plavání, jezdeckví, šermu, střelctví

a dalších disciplínách. V létě 1936 se zrodila myšlenka motoristické soutěže, jejíž trať by propojila hlavní města tří spojeneckých zemí.

Praha–Bukurešť–Bělehrad

Termín soutěže Malou dohodou byl stanoven na 12. až 19. září 1937, přes 2400 km dlouhá trať vedla z Prahy přes Bratislavu a Košice na Podkarpatskou Rus, do nejvýchodnějšího cípu tehdejšího Československa, na hranici s Rumunskem.



Trasa soutěže vedla z Prahy přes Bratislavu do Bukurešti a Bělehradu



Přípravy ke startu soutěže Malou dohodou před sídlem Autoklubu RČS.

V kategorii motocyklů jely tři tovární týmy na strojích ČZ 98 (motokolo), ČZ 175 a ČZ 250, čtyři tovární družstva na strojích Jawa Robot (motokolo), Jawa 175, Jawa 250 a Jawa 350 a civilní tým na motocyklech Ogar 250.

Štrašnickou značku Ogar reprezentovala i jediná žena, která jela soutěž v sedle motocyklu, dvaadvacetiletá slečna Vlasta Malá. Prozradíme rovnou, že si dcera ředitele továrny Autfit, výrobce strojů Ogar, vedla znamenitě a soutěž úspěšně dokončila.

Vojenská Jawa 615 (68), vedle Jawa 700 Special JUDr. Pohoreckého





Tým VS, zleva: JUDr. Zbislav Peters, Zdeněk Pohl a Ing. Jiří Rechziegel



Kupé Popular MD jezdců Františka Holoubka (73) a Jaroslava Horáka (74)



Trojice vojenských vozů Škoda Popular nesla startovní čísla 79, 80 a 81



Tým ČZ 98, zleva: František Bláha (3), Josef Kohout (2) a Jaroslav Koch (1)

Silné zastoupení měla rodina známého konstruktéra Jaroslava Františka Kocha. On sám jel na stroji ČZ 175, zatímco jeho sedmnáctiletý syn Jaroslav, nejmladší účastník jízdy, stál v čele startovního pole s motokolem ČZ 98 s číslem 1. Jeho bratranec Gustav Koch sedlal tovární ČZ 175.

Třídru samu pro sebe tvořili dva jezdcí na strojích BMW 500, pražský Jindra Kostlivec a brněnský Štefan Blumenthal. Teoreticky jim mohli konkurovat Rumuni Marian Boianciu na NSU 500 a Andrei Zilahi na Rudge 500. Těžkou vozbu představovali dva jugoslávští vojáci na sólových

strojích Harley-Davidson 1200. Jejich dva kolegové startovali se sajdkáry téhož typu.

Škoda hrála prim

Mezi automobily měla nejsilnější zastoupení značka Škoda. Přihlásila dva tovární týmy, každý s trojicí stříbrnitě šedých aerodynamických kupé Popular MD a Rapid MD. Populary řídili František Holoubek, Jaroslav Horák a Otto Wolf, rapidy inženýři Karel Pařízek, Vladimír Jahn a František Žádný.

Navíc značku Škoda reprezentovalo i družstvo Motorklubu Vysokoškolského sportu. V něm jeli Zdeněk Pohl a Ing. Jiří Rechziegel s roadstery Popular Monte Carlo a JUDr. Zbislav Peters s kupé Rapid Monte Carlo.

Jugoslávská armáda vyslala do soutěže čtyři šestiválcové limuzíny Škoda Superb, v jedné z nich jel i velitel celého týmu plukovník Bogdan Romanič. S roadsterem Popular Monte Carlo startoval jugoslávský soukromník Radovan Savatič podporovaný firmou Baťa.

Továrna Aero zrušila na poslední chvíli přihlášky šesti vozů, reprezentaci značky tak převzal Aero Car Club. Ten postavil kombinovaný tým, v němž figurovali Otakar Nimshaus s dvouválcem Aero 30, předseda ACC Stanislav Kafuněk se



Vlasta Malá na stroji Ogar 250, jediná žena na motocyklu v soutěžním poli



Tatra 57 A rumunského vojenského družstva, za ní rumunský Fiat 1500



Kabriolet BMW 320 rumunské dámské posádky v deštěm zalité Bratislavě



Jugoslávský kapitán Anton Meteljko s vozem Škoda Superb vyráží z Prahy

Časový program soutěže:

Neděle 12. září: I. etapa

Praha–Bratislava, 380 km, před startem první etapy zkouška startu za studena

Pondělí 13. září: II. etapa

Bratislava–Košice, 490 km

Úterý 14. září: III. etapa

Košice–Kluž (Rumunsko), 460 km

Středa 15. září: IV. etapa

Kluž–Bukurešť, 460 km

Čtvrtek 16. září: zkouška pohodlí a účelnosti v Bukurešti

Pátek 17. září: V. etapa

Bukurešť – Turn Severin, 340 km

Sobota 18. září: VI. etapa

Turn Severin – Bělehrad, 290 km

Celková ujetá vzdálenost 2420 km

Neděle 19. září: zkouška zručnosti a obratnosti v Bělehradě

Pondělí 20. září: zájezd na vrch Oplenac k hrobce krále Alexandra

čtyřválcem Aero 50 a pražský hoteliér Rudolf Sochor s americkým osmiválcem Chrysler CZ o objemu 4,5 l.

Druhé družstvo Aero Car Clubu tvořili bratři Antonín a Mila Hurtovi s vozem Aero 30, Fany Kronbauerová s manželem Ivanem s další třicítkou a Jiří Pohl se stejným strojem.

Kopřivnická automobilka vyslala do soutěže trojici vozů Tatra 75, dva sedany, s nimiž jel František Chovanec a Karel Tatalák, a kabriolet, který řídil Josef Veřmiřovský.

S polokabriolety Tatra 57 A startoval rumunský vojenský tým, jemuž šéfoval zkušený soutěžní jezdec plukovník Alex Berlescu.

Tři tovární vozy Praga Lady řídili Jaroslav Heusler, Josef Myška a Antonín Suldovský, se šestiválcovou limuzínou Praga Golden soutěžil Bohumil Kulich. Ostřílený závodník Josef Stehlík sedlal roadster Praga Super Piccolo.

Brněnská Zbrojovka už v době soutěže auta nevyroběla, a tak stáhla z prodejen tři

mírně ojeté předváděcí vozy Z 5 Express, jejichž volantů se chopili Karel Vlašín, Otto Lukáš a František Cötz. Spolujezdce jim dělali členové Z-Klubu.

Zahraniční konkurence nebyla příliš početná, ale pestrá. Největší pozornost na sebe poutala tříčlenná dámská posádka kabrioletu BMW 320, kterou vedla paní Georgetta Niculescuová z Bukurešti. Rychlý doprovod jí dělal manžel Luca s roadsterem BMW 328. Jejich krajan Constantin Chiru jel s dalším dvoulitrovým



Trojice rumunských motoristek – uprostřed stojí paní Georgetta Niculescuová



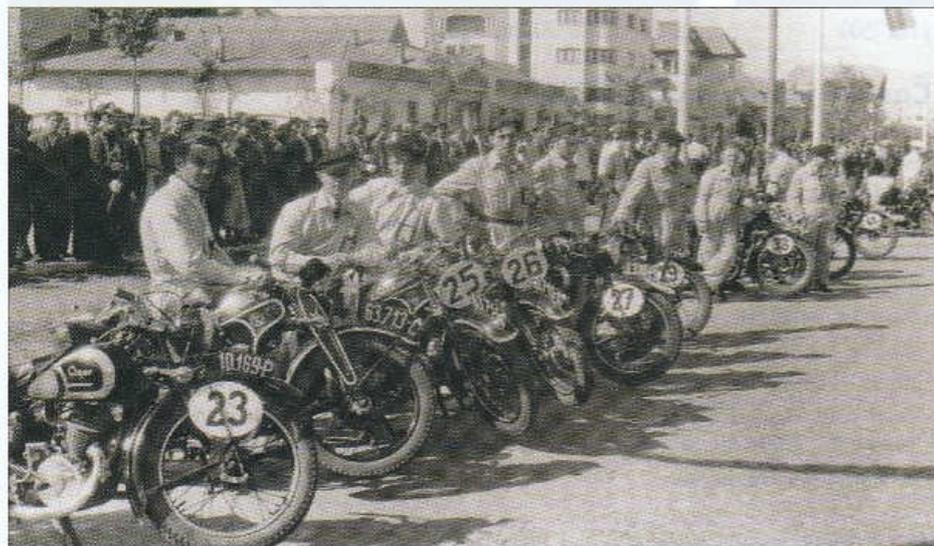
Fany Kronbauerová s vozem Aero 30, spolujezdce jí dělal manžel Ivan



Zetky řídili Karel Vlašín (100), Otto Lukáš (101) a František Götz (102)



Tovární vozy Praga Lady na „soutěži pohodlí a účelnosti“ v Bukurešti



Na přehlídce v Bukurešti: tým ČZ 250 se startovními čísly 24, 25 a 26

bavorákem, sedanem BMW 326. Nejvyšší startovní číslo (149) dostal roadster Ford V8, s nímž startoval rumunský kapitán Mircea Milarez. Peloton doplňovalo několik vozů Adler a Wanderer rumunských a jugoslávských jezdců.

Ve stínu smutku

Nedostatek místa nám nedovolí popisovat podrobně jednotlivé etapy, zkusme však alespoň letmý přehled průběhu soutěže. Etapu do Bratislavy provázela nepřízeň počasí, někdy déšť, jindy liják. Prvním odpadlíkem

byl jugoslávský poručík Stanislav Vukovič, u jehož sajdkáru Harley-Davidson 1200 odešel motor už u Čáslavi. Na rozblácené silnici blízko slovenských Kút havaroval jeden z vojenských vozů Tatra 57 A, poškozený sice dojel do Bratislavy, ale dál pokračovat nesměl. Tým MNO s vozy Tatra tak vypadl ze hry.

Etapa z Bratislavy do Košic se jela oklikou přes střední Slovensko se stoupáním na obávaný vrch Šturec a následným výjezdem do Vysokých Tater na Štrbské pleso. Hned v úvodu etapy měl ošklivý pád poručík Jaroslav Riegel na Ogaru 250 a s otřesenou mozkou skončil v trnavské nemocnici. U Levic zadřel motor svého sólového stroje Harley-Davidson 1200 jugoslávský desátník Milivoj Milijковиč. Rumun Constantin Chiru v ostrém tempu havaroval za Banskou Bystricí, své BMW 326 zle pošramotil, ale naštěstí vyvázl jen s lehkým poraněním. Soutěž pro něj však skončila.

V úterý 14. září ráno se soutěžící před startem z Košic dozvěděli, že téhož dne před svítáním zemřel první československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk (1850–1937). Ze zdravotních důvodů sice v prosinci 1935 abdikoval a v čele státu jej nahradil dr. Edvard Beneš (1884–1948), zůstal však nejvyšší morální autoritou. Vlajčky na soutěžních vozidlech byly před startem potaženy černým flórem a jezdci dostali na levou paži černou pásku. Vzhledem ke státnímu smutku bylo zredukováno rozhlasové zpravodajství a také novinové články o soutěži.

V Ďakově na Podkarpatské Rusi překročil soutěžní peloton rumunskou hranici a po prašných a štěrkokovaných silnicích pokračoval do Kluže. Přibývalo odpadlíků zejména mezi motocyklisty a jezdci na sajdkárech. Zároveň ale většina zbývajících soutěžících držela čisté konto bez trestných bodů. Do Kluže pro poruchu nedojela jedna třinápravová Praga AV, kapitán Tibor Dualský ji musel nechat naložit na vlak.



Osmiválcový Chrysler CZ Rudolfa Sochora po dojezdu do Bělehradu



Štábní kapitán Jan Líman s třínápravovou Pragou AV v cíli v Bělehradě



JUDr. Karel Engliš s vozem Ford V8 před cílem v jugoslávské metropoli



Jugoslávský kapitán Meteljko dovedl limuzínu Superb úspěšně do cíle



Trojice továrních kupé Škoda Rapid MD při jedné ze zastávek v Rumunsku

V devět večer se na nádvoří kasáren v Kluži sešli účastníci soutěže k pietní vzpomínce na T. G. Masaryka. Smuteční projev pronesl ředitel soutěže Ing. Karel Jelínek, památku zesnulého prezidenta Osvoboditele poté všichni uctili minutou ticha.

V Rumunsku byl o soutěž mimořádný zájem. Svátečně oblečení lidé čekali hodiny, aby pozdravili malodohodové jezdce, dívky jim házely květiny. „Ani velcí optimisté a znalci rumunských poměrů neočekávali tak srdečné vítání, takovou účast a tak veliký zájem všeho obyvatelstva,“ pochvaloval si v Motor Revue šéfredaktor Adolf Tůma.

Lišák v Bukurešti

Ve středu 15. září v etapě z Kluži do Bukurešti došlo ke komplikacím. Způsobila je chyba úředníka Autoklubu



Výměny a opravy pneumatik byly častou činností soutěžních posádek

Celková klasifikace

Motoocykly (49 startujících, 40 klasifikovaných)

Poř.	St. č.	Jezdec	Stroj	Tr. body	Poř.	St. č.	Jezdec	Stroj	Tr. body
1.	6	Jan Bednář	Jawa Robot	0	21.	14	Václav Veselý	ČZ 175	1
2.	18	Zdeněk Houška	Jawa 175	0	22.	3	František Bláha	ČZ 98	1,5
3.	17	František Veselý	Jawa 175	0	23.	27	Jan Lucák	Ogar 250	1,5
4.	45	Richard Dušil	Jawa 350	0	24.	4	Josef Kožíšek	Jawa Robot	1,5
5.	5	Jaroslav Simandl	Jawa Robot	0	25.	28	Vladislav Vlk	Ogar 250	2
6.	46	Antonín Vitvar	Jawa 350	0	26.	24	Josef Paštika	ČZ 250	2
7.	15	František Karas	ČZ 175	0	27.	21	rtm. Josef Bednář	Ogar 250	2
8.	9	Jaroslav František Koch	ČZ 175	0	28.	12	kpt. Oldřich Šlemín	ČZ 175	2,5
9.	10	voj. Václav Nedomanský	ČZ 175	0	29.	41	Antonín Mikl	Ogar 250	2,5
10.	44	Václav Stanislav	Jawa 350	0	30.	19	Jaroslav Kocián	Jawa 250	3
11.	29	Václav Hovorka	Ogar 250	0	31.	11	ppor. Vítězslav Holas	ČZ 175	3
12.	1	Jaroslav Koch	ČZ 98	0	32.	39	Miroslav Tiller	Jawa 250	5,5
13.	30	Bohumil Zeman	Jawa 250	0	33.	2	Josef Kohout	ČZ 98	6
14.	20	čet. Pavel Pelka	Ogar 250	0	34.	32	Alois Budlovský	Jawa 250	8
15.	16	Rudolf Protiva	Jawa 175	0	35.	48	Jindra Kostlivec	BMW 500	10
16.	49	Štěpán Blumenthal	BMW 500	0	36.	23	Vlasta Malá	Ogar 250	11
17.	13	Gustav Koch	ČZ 175	0,5	37.	31	Emil Vodvářka	Jawa 250	12
18.	26	Cyril Němec	ČZ 250	0,5	38.	36	Jan Pecha	ČZ 250	12,5
19.	25	Karel Zajíček	ČZ 250	0,5	39.	38	npor. Ing. Miloslav Skála	Ogar 250	53
20.	33	František Chaloupka	Ogar 250	1	40.	52	Andrei Zilahi (R)	Rudge 500	167

RČs., který připravoval kontrolní karty pro jezdce třídy 1500–2000 cm³. Časy jim byly omylem zkráceny o hodinu, což se projevilo v polední kontrole v Brašově. Většina jezdců dvoulitrové třídy si na dobrých silnicích mezi Kluží a Brašovem najela více než hodinu k dobru, ale místo odpočinku měli podle časoměřičů jet hned dál do Bukurešti. Rumunští jezdci a také

někteří českoslovenští uháněli dál s tím, že za směrodatný považovali kontrolní výkaz, i když museli dosáhnout průměru 75 km/h místo propozicemi předepsaných 60 km/h.

Tovární jezdci s vozy Praga Lady a Stanislav Kafuněk s roadsterem Aero 50 zvolili jinou taktiku: v Brašově projeli cílovou čarou kontroly v čase předepsaném

výkazem, poté hodinu počkali, vrátili se a nechali se odstartovat do další části etapy v čase odpovídajícím propozicím. Naopak tovární tým vozů Tatra 75 zůstal hodinu stát před časovou kontrolou a nechal se odmávnout až v čase podle propozic.

Výsledkem všech zmatků bylo, že jako první přijel do cíle u královského paláce v Bukurešti rumunský matador Luca Niculescu s roadsterem BMW 328, který hodinový náskok získaný v Brašově využil k tomu, aby se v rodné metropoli nechal dav diváků oslavovat jako vítěz etapy a adept na celkové prvenství. Mimochodem, Niculescu se prý už v předvečer etapy v Kluží sázel, že bude v Bukurešti první.

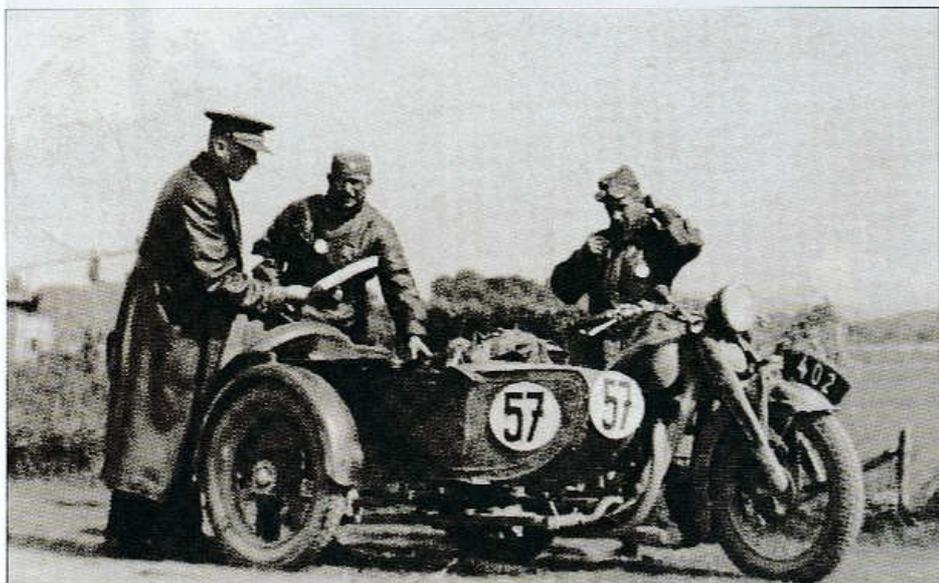
Nakonec se vše podařilo urovnat kompromisem, lišák Niculescu si ovšem ještě druhý den při četbě novin mohl vychutnávat svůj triumf.

Ve čtvrtek 16. září zůstala soutěžní karavana stát v Bukurešti, den volna to však nebyl. Před polednem bylo na programu kladení věnců k hrobu neznámého vojína, odpoledne byla na bulváru vedoucím k letišti „zkouška pohodlí a účelnosti“. Auta i motocykly stály po obou stranách bulváru a komise hodnotila jejich kvality a vlastnosti. Většina soutěžících se shodla na tom, že by si raději prohlédli město a zašli na pivo...

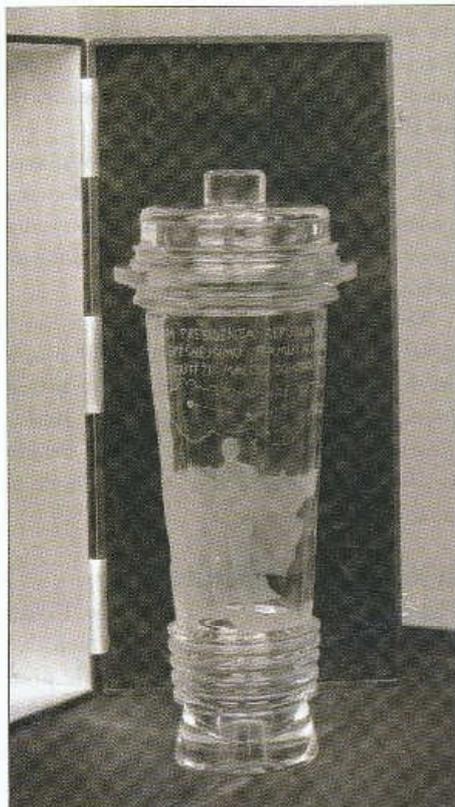
O den později odstartovalo z Bukurešti 110 vozidel, z toho 41 sólových motocyklů, pět sajdkárů a 64 automobilů. Celkem 33 motocyklistů (včetně Vlasty Malé) bylo stále bez trestných bodů, stejně jako dva

Sajdkáry (9 startujících, 3 klasifikovaní)

Poř.	St. č.	Jezdec	Stroj	Tr. body
1.	57	npor. Miloš Schütz	Jawa 500	0
2.	56	rtm. Jaroslav Kuběna	Jawa 500	0
3.	65	ppor. Josip Halamek (Y)	Harley-Davidson 1200	14



Kategorii sajdkárů vyhrál npor. Miloš Schütz (stojí uprostřed) na stroji Jawa 500.



Cenu pro nejlepší automobilový tým věnoval prezident dr. Edvard Beneš

jezdci na sajdkárech a 42 automobilistů. Vzhledem k tomu, že většina trasy vedla po prašných a štěrkem pokrytých silnicích, na nichž bylo předjíždění na mnoha místech prakticky nemožné, startovala vozidla v opačném pořadí než dosud. První vyrazil na trať rumunský kapitán Milarez s roadsterem Ford V8 se startovním číslem 149, poslední Jarka Koch na motokole ČZ 98 s číslem 1.

Pátá a předposlední etapa končila na břehu Dunaje, v nejstarším rumunském městě Turn Severin. Smůlu měla Vlasta Malá, která k cíli dorazila s předstíhem dvaceti minut, natankovala, ale při následném startování se jí přetrhlo plynové lanko. Opravu zvládla, ale překročila časový limit a dostala prvních sedm trestných bodů.

Na rozbitých cestách nebyla nouze o defekty pneumatik. Poručík Jan Martínek na stroji Jawa 350 spravoval čtyřikrát po sobě, při pátém defektu gumy v horku zkolaboval a musel vzdát.

V sobotu 18. září byla na programu nejkratší, necelých 290 km dlouhá etapa z Turn Severinu do Bělehradu. Největší záležitostí byl průjezd soutěskou Železná vrata, po úzké a rozbité cestě mezi skalami a hučícím Dunajem. Opět se startovalo v opačném pořadí.

V Železných vratech měl kolizi František Holoubek s kupé Popular MD, po smyku vůz narazil na skálu, ale zůstal na cestě a posádka jej dokázala zprovoznit a dojet

Automobily (73 startujících, 63 klasifikovaných)

Poř. St. č.	Jezdec	Vůz	Stát	Tr. body
1.	97	Zdeněk Pohl	Škoda Popular MC	CS 0
2.	134	Rudolf Sochor	Chrysler CZ	CS 0
3.	67	por. Ing. Jan Krátký	Jawa 615	CS 0
4.	88	Jiří Pohl	Aero 30	CS 0
5.	121	Stanislav Kafuněk	Aero 50	CS 0
6.	111	Jaroslav Heusler	Praga Lady	CS 0,5
7.	74	Jaroslav Horák	Škoda Popular Coupé	CS 0,5
8.	81	čet. asp. Jan Hajšman	Škoda Popular	CS 2
9.	106	pplk. Alex Berlescu	Tatra 57 A	R 2,5
10.	73	František Holoubek	Škoda Popular Coupé	CS 2,5
11.	109	Emanuel Titu Manicatile	Fiat 1500	R 2,5
12.	68	rtm. Josef Hokeš	Jawa 615	CS 3
13.	138	Dr. Karel Engliš	Ford V8	CS 4
14.	96	JUDr. Zbislav Peters	Škoda Rapid MC	CS 5
15.	110	Josef Stehlík	Praga Super Piccolo	CS 5,5
16.	76	Otakar Nimshaus	Aero 30	CS 5,5
17.	135	št. kpt. Josef Brůžek	Praga AV	CS 5,5
18.	100	Karel Vlašín	Z 5 Express	CS 6
19.	75	Otto Wolf	Škoda Popular Coupé	CS 6
20.	101	Otto Lukáš	Z 5 Express	CS 6
21.	118	Otakar Neckář	Praga Lady	CS 6,5
22.	92	Ing. František Žádný	Škoda Rapid Coupé	CS 6,5
23.	149	kpt. Mircea Milarez	Ford V8	R 7
24.	77	Antonín Hurt	Aero 30	CS 7
25.	104	Leo Sabat	Fiat 1500	R 7
26.	114	František Chovanec	Tatra 75	CS 7,5
27.	116	Karel Tatalák	Tatra 75	CS 8
28.	89	arch. Miroslav Nejtek	Škoda Popular	CS 8,5
29.	139	Bohumil Kulich	Praga Golden	CS 9
30.	112	Josef Myška	Praga Lady	CS 9
31.	136	št. kpt. Jan Líman	Praga AV	CS 9
32.	113	Antonín Suldoický	Praga Lady	CS 9,5
33.	98	Ing. Jiří Rechiegel	Škoda Popular MC	CS 10
34.	90	Ing. Karel Pařízek	Škoda Rapid Coupé	CS 10
35.	115	Josef Veřmiřovský	Tatra 75	CS 10,5

(Pokračování výsledkové listiny automobilů na další straně...)



Vítězný tým ACC, zleva: Otakar Nimshaus, Rudolf Sochor a Stanislav Kafuněk

36.	72	Ladislav de Fabingi	DKW 600	CS	11
37.	141	Miroslav Nestorovič	Wanderer W 50	Y	11
38.	78	Fany Kronbauerová	Aero 30	CS	11,5
39.	84	rtm. Josef Smrčka	Aero 30	CS	11,5
40.	80	rtm. Karel Kratochvíl	Škoda Popular	CS	12
41.	79	prap. Augustin Kouřík	Škoda Popular	CS	12
42.	91	Ing. Vladimír Jahn	Škoda Rapid Coupé	CS	13
43.	94	št. kpt. Jaroslav Entner	Tatra 57 A	CS	13
44.	117	Jan Šálek	Praga Lady	CS	13,5
45.	71	Josef Kremel	Jawa 700	CS	14,5
46.	69	JUDr. Vladimír Pohorecký	Jawa 700 Special	CS	15
47.	83	št. rtm. Antonín Hubálek	Aero 30	CS	15
48.	87	Václav Egrt	MG Midget PB	CS	15,5
49.	86	Ing. Herbert Lander	Aero 30	CS	16,5
50.	93	št. kpt. Jindřich Průša	Tatra 57 A	CS	16,5
51.	66	kpt. Matěj Solanský	Jawa 615	CS	17
52.	105	pplk. Roman Horia	Tatra 57 A	R	17
53.	124	Otto Burghardt	Adler Trumpf	Y	17,5
54.	82	por. Ing. A. Gavalovič	Aero 30	CS	17,5
55.	102	František Götz	Z 5 Express	CS	20
56.	131	Luca Niculescu	BMW 328	R	21
57.	128	Stefan Pop	Wanderer W 24	R	26
58.	144	kpt. Nikola Ivanovič	Škoda Superb	Y	27
59.	107	por. J. Vasilescu	Tatra 57 A	R	34,5
60.	108	Radovan Savatič	Škoda Popular MC	Y	48,5
61.	130	Georgetta Niculescuová	BMW 320	R	63
62.	143	kpt. Anton Meteljko	Škoda Superb	Y	73
63.	103	por. Ing. Jaroslav Pešek	Tatra 57 A	CS	75,5

do následující kontroly v časovém limitu. Karel Vlašín svoji Z 5 Express lehce opřel o skálu, když se snažil nenarazit do Holoubkova kupé.

Půlhodinové zpoždění nabrala v zákrutách Železných vrat rumunská dámská posádka kabrioletu BMW 320, kterou vedla paní Georgetta Niculescuová, a vyinkasovala prvních 28 trestných bodů.

Nedaleko za jugoslávskou hranicí havaroval sajdkár Jawa 500, který řídil rotmistr Antonín Václavek. Spolujezdec byl se zraněním odvezen do nemocnice. Jindra Kostlivce na BMW 500 měl pád, vyvážl ale bez větší újmy, a i když se zpožděním, dojel nakonec do cíle.

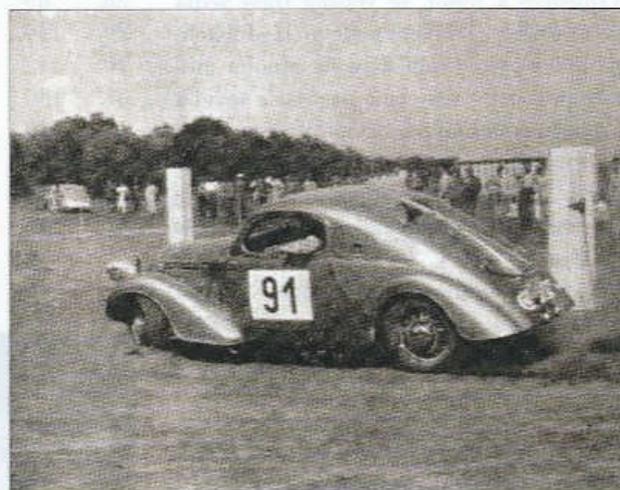
Bělehradské finále

Cílová kontrola byla v Pančevě, asi 15 km před Bělehradem. Soutěžící pak měli dvě hodiny na dojezd do oficiálního cíle před sídlem jugoslávského autoklubu v centru metropole.

Během přesunu havaroval za Pančevem nadporučík Ing. Miloslav Skála na Ogaru 250. Měl krvavé poranění na hlavě a ruce a v bělehradské vojenské nemocnici musel absolvovat rentgenová vyšetření. Když se ukázalo, že neutrpěl



Rotný Josef Bednář na Ogaru 250 na startu jízdy zručnosti na Banici



Ing. Vladimír Jahn s vozem Rapid MD při „zkoušce zručnosti a obratnosti“



Škodováci při vítání na českobrodské silnici, vlevo vpředu František Holoubek



Na okraji Prahy. Vpravo absolutní vítěz Zdeněk Pohl, vlevo František Holoubek



Zraněný npor. Ing. Skála jel na Banici s ovázanou hlavou

žádnou zlomeninu, s obvazem na hlavě opět usedl na motorku a dojel do cíle k autoklubu.

Rumunský kapitán Milarez s Fordem V8, který startoval jako první, také jako první dorazil do Bělehradu a sklízel ovace diváků. Pro ně byl vítězem, přijel přece před všemi ostatními. Ve skutečnosti se pohyboval až za dvacátou příčkou klasifikace, ale koho by to ve chvíli euforie zajímalo?

O konečném pořadí nakonec rozhodovala až „zkouška zručnosti a obratnosti“, jež se jela v neděli 19. září na vojenském stadionu Banica ležícím asi 6 km jižně od centra Bělehradu. Mezi automobilisty zvítězil Zdeněk Pohl na Popularu Monte Carlo, mezi motocyklisty Jan Bednář na motokole Jawa Robot. Prvenství v kategorii sajdkářů vybojoval nadporučík Miloš Schütz na stroji Jawa 500.

Kvůli protestu rumunských soutěžících bylo vyhlášení oficiálních výsledků a rozdělení cen odloženo až na pondělní večer, mezitím bylo na programu kladení věnců u hrobu neznámého vojína na vrchu Avala nad Bělehradem a u hrobu krále Alexandra v Oplenaci, 80 km jihovýchodně od metropole.

První ročník motoristické soutěže Malou dohodou byl zároveň posledním. Evropu i svět čekala jiná, mnohem nepřijemnější měření sil.

Jan Tuček

Foto: archivy Nebojsy Djordjeviče, Miloše Schütze a autora



Vítězný tým Jawa 350, zleva: Václav Stanislav, Richard Dusil a Antonín Vitvar

Nejlepší týmy:

Motocykly:

- | | |
|---------------|---|
| 1. Jawa 350 | (Václav Stanislav, Richard Dusil, Antonín Vitvar) |
| 2. Jawa 175 | (Rudolf Profiva, František Veselý, Zdeněk Houška) |
| 3. ČZ 175 | (Gustav Koch, Václav Veselý, František Karas) |
| 4. Jawa Robot | (Josef Kožíšek, Jaroslav Simandl, Jan Bednář) |
| 5. ČZ 250 | (Josef Paštika, Karel Zajčec, Cyril Němec) |

Automobily:

- | | |
|----------------------|---|
| 1. Aero Car Club I. | (Otakar Nimshaus, Stanislav Kafuněk, Rudolf Sochor) |
| 2. Škoda Popular MD | (František Holoubek, Jaroslav Horák, Otto Wolf) |
| 3. Motorklub V. S. | (JUDr. Zbislav Peters, Zdeněk Pohl, Ing. Jirí Rechziegel) |
| 4. Aero Car Club II. | (Antonín Hurt, Fany Kronbauerová, Jirí Pohl) |
| 5. Praga Lady | (Jaroslav Heusler, Josef Myška, Antonín Suldotský) |



Snímek ze zpáteční cesty. Bohumil Kulich a Praga Golden u maďarské hranice.