

# BOHUMIL STAŠA

# Slavná léta s ČZ i Jawou

**OSUDY RODU MOTOCYKLOVÝCH  
ZÁVODNÍKŮ**



**TEN** TECHNICKÁ  
ELITA  
NÁRODA



**BOHUMIL STAŠA**

**Slavná léta  
s ČZ i Jawou**

**OSUDY RODU MOTOCYKLOVÝCH  
ZÁVODNÍKŮ**

Jiří Wohlmuth

Grada Publishing

**Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jiří Wohlmuth

## Bohumil Staša: Slavná léta s ČZ i Jawou

Osudy rodu motocyklových závodníků

Vydala Grada Publishing, a. s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400  
jako svou 6001. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek  
Fotografie na obálce: *Bohumil Staša na čtyřválcí ČZ v Assenu 1998 při setkání šampiónů*  
Počet stran 152  
První vydání, Praha 2015  
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

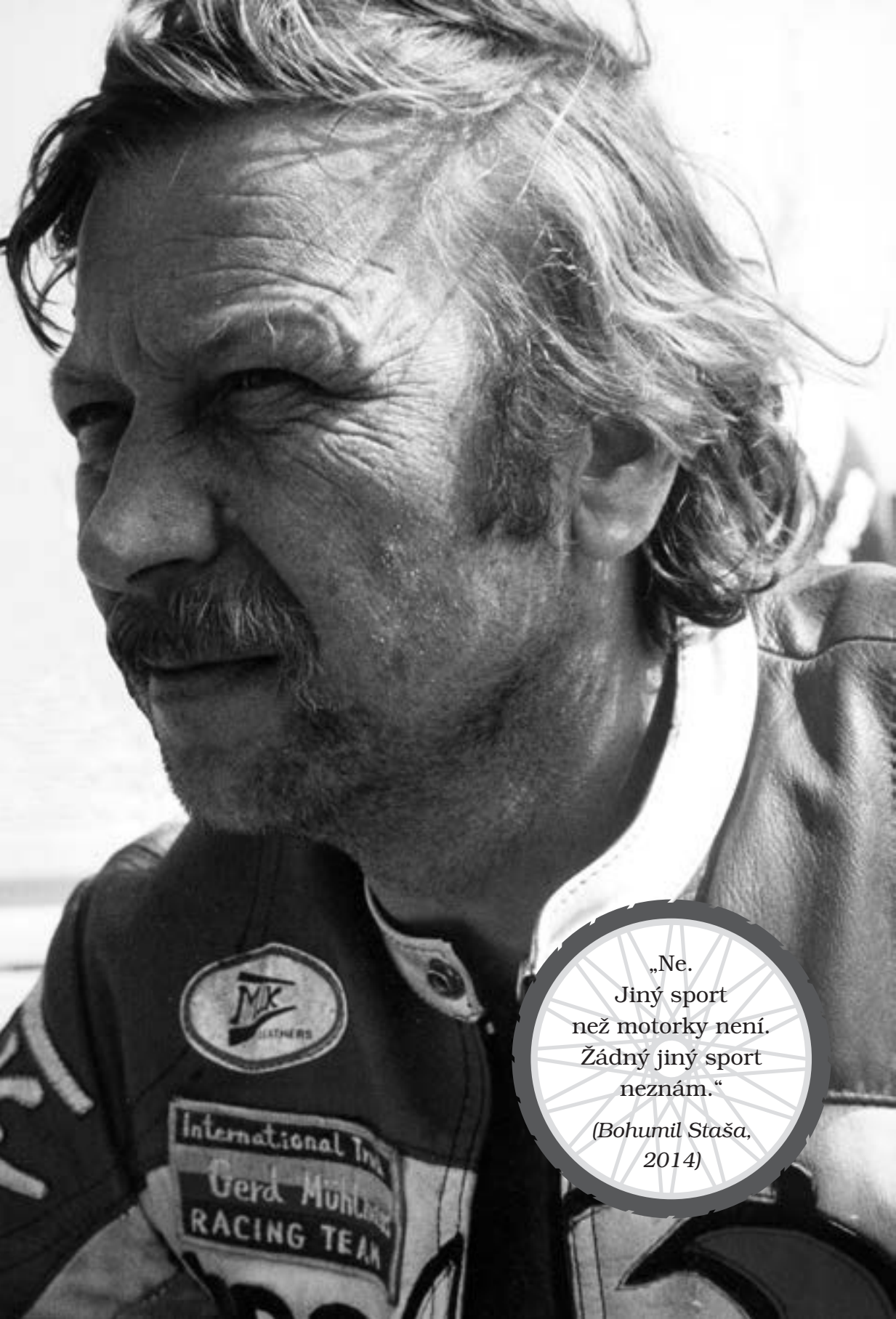
© Grada Publishing, a. s., 2015  
Cover Design © Jakub Náprstek, 2015

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-9970-4 (pdf)  
ISBN 978-80-247-5734-6 (print)

# Obsah

Úvod .....	7
Táta zakladatel .....	9
U nás doma .....	17
Čtyřikrát pod vrcholem .....	57
Nahlédnutí do (mistrovství) Evropy.....	71
Bohouš a Jawa a taky MZ a Ravo .....	81
Víkend plný vytrvalosti .....	93
Nenaplněný sen – soška Merkura .....	99
Moje motocykly .....	105
Stále mezi přáteli .....	117
Výsledková část.....	125
Bóďa, můj syn .....	137
Závěr .....	149
Epilog .....	150



„Ne.  
Jiný sport  
než motorky není.  
Žádný jiný sport  
neznám.“

(Bohumil Staša,  
2014)

---

---

# Úvod

Novinové výstřižky nalepované do velkého školního sešitu jsou stále věcí, ke které se v mém archivu vracím. Po letech se tak ocitám ve svém mládí i skoro dětství, ale především si uvědomuji, že už tam někde se zrodil můj celoživotní zájem o motocyklové závodění. Později se z toho stala láska. Ty novinové výstřižky jenom dokládají, že stály i u začátků mého sportovního vztahu k Bohumilu Stašovi. On už začal závodit, jak jsem se tehdy dočetl, a byl naší velikou nadějí, já jen o trochu mladší, končil jsem základní školu a snad jsem i trochu nechtěl, že on už závodí a já měl ještě úplně jiné starosti i pohledy na začínající běh životem.

Ale zpátky k těm výstřižkům. Dostával jsem v té době padesátník na svačinu. Potíž však byla v tom, že na cestě do školy byla trafika a já ten kapitál investoval raději než do rohlíku do novin. Vše prasklo, až když začal s přicházejícím podzimem táta topit v kotli ústředního topení. Oheň v něm rozdělával starými novinami a najednou zjistil, že v útrobách kotle mizí rozstříhaná torza novin Obránce vlasti, které nikdy nekupoval. Dodnes nevím, proč táta nesnášel rozstříhané noviny. Hořely hůř? Nebo sveřepě chtěl, aby všechny ty vznešené myšlenky tehdejších kompletních novin lehly popelem? Jisté bylo jediné. Financování mých školních svačin a tím i přísun motoristických informací ze stránek Obránce vlasti byly vážně ohroženy.

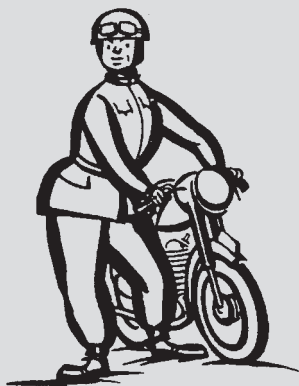
Kniha, kterou otevíráte, není osobní zpověď závodníka. Není ani podrobnou sondou do jeho duše či osobního života se všemi jeho peripetemi. Měla by pro všechny milovníky závodění spíše uchovat chronologii úspěchů i průběh kariéry jedné z našich nejúspěšnějších osobností československého motocyklového sportu.



„Táta věděl,  
že na tom sedět  
umím, ale stále mi  
otloukal o hlavu,  
abych neblbnul.“

*(Bohumil Staša,  
2011)*





# Táta zakladatel

Zlín už hezkou řadu let patří mezi pojmy v našem závodním sportu a jeho historii. V jeho okolí byly pořádány poválečné ročníky slavné motocyklové soutěže Šestidenní, ještě déle je dnes centrem naší nejpobulárnější automobilové soutěže Barum rallye s několika dnes už legendárními rychlostními zkouškami. Pořádány zde byly i motocyklové silniční závody. Mezi slavné osobnosti tamního regionu patří řada zajímavých jmen, včetně Vincence Staši, populárního motocyklového závodníka.

Rodák hostinského z Malenovic (nar. 1. srpna 1916), které byly v roce 1949 začleněny do obvodu města Zlína, se nejdříve vyučil elektrikářem a později absolvoval dokonce pilotní školu v Prostějově. Ale ještě před tím si půjčoval motocykl od otce a jak sám přiznával, mockrát se stalo, že motocykl nezvládl a jeho strýc stolař musel sousedům opravovat nabouraná vrata. Vzhledem k již zmíněným aviatickým zkušenostem bylo vcelku logické, že si vojenskou službu odbyl jako stíhací pilot nejprve v Olomouci a později v Praze.

Na začátku války se v roce 1940 oženil a ujal se otcovy hospody. S nástupem komunistů se ale život Vincence Staši zásadně změnil. V roce 1949 mu hospodu znárodnili a on ze dne na den skončil na chodníku i s rodinou a pětiletým synem Bohumilem. Bylo to pro třiatřicetiletého mladého muže trpké a těžké. Po čase sehnal zaměstnání jako řidič zlínských firem Obnova a Fotografie.

Když se jel u nás první poválečný motocyklový závod, na podzim roku 1945 v Jihlavě, jako Kartůskův memoriál, nechyběl u toho ani Vincenc Staša se svým později věrným mechanikem Rindou. Na startu byla tehdy velice silná konkurence 54 závodníků z Čech i Moravy v čele s Františkem Juhanem, Václavem Bubeníčkem, Václavem Hovorkou, Richardem Dusilem a dalšími. 10 000 diváků vidělo Stašovu velice dobrou jízdu. Sice se se svojí čtyřdobou Jawou zdržel na startu a ztratil celé kolo, pak ale velice odvážnou jízdou dokázal soupeře dostihnout. Poválečná závodnická kapitola mohla začít. Na jejím začátku převzal Staša jakýsi patronát nad mladým malenovickým podnikatelem Otou Slovenčíkem, který byl majitelem továrny na textilní galan-

terii. Slovenčík byl v místě působení považován za nadějného závodníka, ovšem podnikatelské aktivity ho stále více od jeho záliby vzdalovaly, zejména pro nedostatek času. Ještě než přestěhoval svoji výrobu na Slovensko, koupil od známého pražského závodníka Franty Juhana jeho legendární „Anežku“, německou dvěstěpadesátku DKW s kompresorem (pozn.: tehdy to ještě u nás předpisy dovolovaly), na níž později právě Staša dosahoval výborných výsledků.

A tak byl Staša 4. srpna 1946 na startu Bratislavského okruhu a v závodě třístapadesátek byl jeho jediným přemožitelem známý Jindřich Kostlivec na Nortonu. V červnu následujícího roku se těšil z vítězství v Memoriálu Ferdý Hrocha v Zábřehu na Moravě v handicapovém finále a navíc dojel druhý ve třídě přes 350 cm<sup>3</sup>. O měsíc později se mu dařilo v prvním ročníku Novobydžovského čtverce v Novém Bydžově a za vítězství ve třídě dvěstěpadesátek si odvezl peněžitou odměnu ve výši 4000 Kč. Sezóna 1947 byla pro Vincence Stašu velice hektická. Na začátku srpna už stál na startu závodu v Jablonci nad Nisou. Znovu stovky kilometrů od Malenovic. Ve třídě dvěstěpadesátek ho porazil jenom pražský Ladislav Štajner na Walteru, třetí skončil Miloslav Skalský z nedalekého Jičína. V závěru srpna stačil Staša vyhrát závod dvěstěpadesátek na druhém ročníku Svatokopeckého okruhu u Olomouce. Byl to krásný závod, který přiváděl diváky do varu, když Staša bojoval s Angličanem Andersonem a s naším Štajnerem a na začátku října vyhrál dokonce dvakrát v Opavě, v prvním ročníku Bezručova okruhu. Aby toho nebylo málo, zúčastnil se i první poválečné motocyklové Šestidenní ve Zlíně, kterou pro poruchu na svém Nortonu nedokončil.

I následující sezóna 1948 přinesla malenovickému závodníkovi úspěchy, navzdory tomu, že „vítězný“ únor mu měl přinést o něco později osudové okamžiky. Pro nové závody si stačil ještě k oblíbené dvěstěpadesátce DKW pořídit i silnější německou NSU. Už první závod

sezóny, 11. dubna, mu přinesl velký úspěch ve druhém ročníku pražského závodu Dvěma směry na Žižkově. Staša vyhrál na DKW závod dvěstěpadesátek a porazil domácího Ladislava Štajnera na Walteru a Václava Poláka na Rudge. Začátkem května pak vyhrál v prvním ročníku Zlatého hornického kahance v Karvině, kde přidal i druhé místo v závodě dvěstěpadesátek, v nichž ho porazil brněnský závodník Robert Janka na Puchu. Krátce potom se Staša přesunul do Šumperka na tamní městský okruh a v závodě si vedl zcela bezkonkurenčně. Vyhrál hned třikrát, a to ve třídách 250, 350 a přes 350 cm<sup>3</sup>. Další prvenství si připsal ve Znojmě, znovu v Memoriálu Ferdý Hrocha v Zábřehu na Moravě.

Po úspěšné sezóně 1948 se v té další postavil poprvé na stupně vítězů druhého Ostravského trojúhelníku, kde dojel za vítězným Antonínem Vítvarem a Zdeňkem



Vincenc Staša



*Na trati  
Novobydžovského  
čtvrce v roce 1947*



*Vincenc Staša s poháry*

Wasserbauerem a tleskali mu i diváci druhého ročníku Šarišského okruhu v poněkud vzdáleném Prešově. O několik týdnů později si Staša dojel pro zelený vavřínový věnec za třetí místo na východ Slovenska znovu. Tentokrát do Košic na Východoslovenský okruh, kde byli rychlejší pouze vítězný domácí Kostolányi a Merai. V Prostějově ho na druhém Memoriálu JUDr. Havránka viděli diváci na čtvrtém místě v závodě seniorů přes 350 cm<sup>3</sup>, kde rychlejší byli brněnský Bořivoj Sedlák, známý ústeckoorlický Vojtěch Diviš a prostějovský Jan Bílý. To už ale Staša nebyl v dobré pohodě a tušil blízký zásah komunistického znárodnování... a v posledním závodě sezóny, v domácím závodě ve Zlíně – už Gottwaldově – se ani neobjevil.

Závodnické srdce ovšem neodložil a na konci května 1950 se vydal se svým mechanikem Rindou do Považské Bystrice na třetí ročník Malínského okruhu. V závodě pětistovek, v němž startovalo 10 jezdců, jel



*Stašovy začátky v terénu*

tentokrát na Nortonu a jediným přemožitelem byl výborný Antonín Vitvar, jedoucí také na Nortonu. Na stupně je doprovodil ještě Sedlák, tentokrát na Guzzi. Druhý dojel Staša i v Memoriálu Antonína Žižlavského v Kroměříži v pětistovkách a třetí ve dvěstěpadesátkách, kdy mu dvě porážky připravil Miloslav Skalský. Pak přišel start v prvním poválečném ročníku motocyklové Velké ceny Československa. Do populární zatáčky „U lomu“ najel příliš rychle, při prudkém náklonu stroje zavadil stupačkou o silnici a přeletěl přes řídkta až do balíků slámy na kraji dráhy. Jeho motocykl zůstal ležet uprostřed vozovky a pole jezdců se mu stačilo naštěstí vyhnout. Mezitím Staša dokázal stroj zvednout a zkoušel ho nastartovat. V té chvíli ale vyšlehly z motocyklu plameny a jeho NSU začal hořet. Podařilo se mu za pomoci pořadatelů stroj uhasit, ale ze závodu už pochopitelně nebylo nic.



*V plném tempu v ulicích města*



*V dubnu 1957*



*Při závodě v Ostravě (1957)*

Pak se Staša ze závodění trochu vytratil a startoval v menších závodech na Moravě. V roce 1951 si přivezl třetí místo z prvního Okruhu městem ve Valašském Meziříčí, kde startoval na pětistovce NSU v poli 18 startujících.

O tom, že Staša ještě závodí, se diváci dozvěděli z výsledků zmoklého čtvrtého ročníku Gottwaldovského (zlínského) okruhu, kde dojel za vítězným Wasserbauerem a Urbanem na třetím místě a znovu se po delší době postavil na stupně vítězů. Pak si ještě pořídil čtyřtákní Jawu a později starší ČZ Walter. Když mu bylo pětáctyřicet, prodělal pád v Hodoníně, hned nato další v tréninku v Rožnově pod Radhoštěm. To byla poslední kapka – v roce 1961 pověsil závodění na hřebík. Ale neopustil ho. Plně se začal věnovat svému synovi a mimo to se stal uznávanou osobností v motocyklovém světě, kterou respektovali závodníci, ale i pořadatelé a funkcionáři. Vždy si stál za svými názory, i když se mu to mnohokrát nevyplatilo, vždy trval na svém a kritizoval nešvary té doby. Dnes víme, že mnohé z jeho postojů se přenesly i na jeho syna.

V roce 1968 se Vincenc Staša, jako pamětník existence předválečného Svazu závodníků, spolu s ostatními snažil o obnovení činnosti tohoto svazu. Jeho aktivita ale nenašla pochopení a byl za to vyloučen z řad Svazarmu. Nijak ho to nezlomilo, a až do roku 1975, kdy mu obavy a úzkost přivodily infarkt a zabránily mu jezdit na závody, byl stále součástí zákulisí našeho motocyklového závodění. Jeho legendární vůz Volha, se kterým závody navštěvoval s typickým dlouhým doutníkem v ústech, od toho okamžiku diváci na závodech nevidali.

Vincenc Staša, zakladatel závodnického rodu, zemřel 18. dubna 1985 ve svých devětašedesáti letech.



*Vincenc Staša (uprostřed) s věncem po závodě*



*V roce 1960 u stroje s kapotáží*



*Syn Bohouš roztlačuje otce na brněnské zahřívací ploše*



*A na trati Velké ceny Československa*



*Otec Staša v klobouku radí synovi před startem Velké ceny Československa*



*Diskuze a dojmy závodníka syna Bohumila a otce Vincence*



„Když jsem  
přišel v roce 1964  
do Strakonice, řekl mi  
pan Walter (nikdy nikomu  
netykal): „Pane Staša,  
pojedete toho mého  
pionýra.“

*(Bohumil Staša,  
2014)*





# U nás doma

František Šťastný byl bezesporu závodním fenoménem šedesátých let minulého století. Bohumil Staša se stal ikonou let sedmdesátých. Doma v Československu. Milovali ho diváci snad na všech okruzích u nás a právě na něj chodili na závody. Jeho charakteristický styl, bojovnost a v neposlední řadě i jeho převaha byly tím, co diváci chtěli vidět a co jim dávalo pocit úžasných zážitků. Řada pamětníků na to vzpomíná dodnes, i po téměř padesáti letech.

*„Tátovi tehdy bylo 45 let, dvakrát sebou praštil v Hodoníně, hned nato v tréninku v Rožnově. To byla poslední kapka, skončil se závoděním. Já jsem mezi tím jezdil motocyklové soutěže, doma jsem měl stopětasedmu a třiapůli. A s těma jsem se něco vyblbnul stopadesát metrů od baráku v lese. Táta motorku mezi tím půjčil Klátilovi. Stále jsem ho přesvědčoval, až jsem se dočkal. Třetího září 1961 mně dali řidičák a šestého jsem jel své první závody v Jihlavě. Táta věděl, že na tom sedět umím, ale stále mi otloukal o hlavu, abych neblbnul. No jo, mně bylo sedmnáct. Moc jsem toho nenaspal. Ve třídě dvěstěpadesátek jsem dojel čtvrtý a bylo to jasné, na třípade to musím rozjet. Dopadlo to tak, jak to muselo dopadnout. Krásně jsem si ustlal, naštěstí to odneslo jen odřené koleno. Byl jsem pěkně vypeskován a v Prostějově už to bylo lepší, pátej a šestej flek. Bylo to jasné, silnice u mě zvítězila na celé čáře,“* zavzpomínal Bohumil Staša na svoje úplné začátky a dodal. *„Doma jsme to probrali ze všech stran. Vážil jsem 55 kilo. V kombinéze a botách jsem mohl rovnou do pohádky Kocour v botách. Reklama od michelinů byla proti mně směšná. A táta velmi dobře usoudil, že na moje zkušenosti a fyzické předpoklady je Jawa 350 moc těžká. Museli jsme se poohlédnout po něčem jiném. Jawa se prodala a najednou byla doma za osmnáct tisíc velmi slušná ČZ 175 od Franty Bočka. To taky bylo pozdvižení. Těch chytrých řečí kolem. Závodit se dá za pár tisíc, vždyť je na to mladej a jiné pěkné věci. Překousli jsme to a šlo to jako na drátku.“*

Čtrnáct dní před svými šestnáctinami se s malým pionýrem zúčastnil terénní soutěže v Uherském Hradišti. Mladý Bohouš si ale musel vyjezdit potřebné výkonnostní třídy. A pak v kvalifikačním závodě v Moravském Krumlově vyhrál, stejně tak jako ve třetím závodě krajského přeboru v Bučovicích. To bylo v roce 1962, kdy absolvoval 12 startů, dvakrát vyhrál a třikrát upadl. To už ale bylo na silnici. Poprvé startoval na brněnském okruhu velké ceny

a mimo soutěž jel i závody mistrovství Československa. „Když jsem přijel první do Brna, měl jsem oči navrch hlavy. S otcovým autem jsem zde najel hezkých pár kilometrů, některé úseky jsem prošel několikrát pěšky. Tehdáž těch osmnáct kilometrů se nedá srovnat s tím dnešním okruhem, ale poznat se musely oba, jak ten starý, tak ten dnešní. Znalost okruhu je polovina úspěchu. Dnes se to nedá jet amatérsky – tedy, když se chce něčeho dosáhnout. A plný profesionalismus, to je dřina.“

Zanedlouho jel závod mistrovství republiky v Rosicích. To zařídil pan Holčák z Brna – jel mimo soutěž. Dojel jako čtvrtý a v následujícím závodě ve Znojmě už porazil Karla Bojera a došel si pro zelený vavřínový věnec za třetí místo. Stal se přeborníkem Jihomoravského kraje ve stopětasedmdesátkách a brzy potom dostal první výkonnostní třídu, následně získal první body a hned brzy potom ho čekala lákavá nabídka do továrního týmu ČZ. Ještě před tím musel jít na vojnu.

„Nastoupil jsem v Dejvicích, kde jsem absolvoval přijímač, a teprve po Vánocích jsem přešel do Dukly. Zdědil jsem starý vrak 125 po Parusovi a začal jsem na něj dělat rám. Nevedlo to nikam, tak jsem toho v polovině sezóny nechal,“ prozrazují Stašovi záznamy. Sice mohl jet na ČZ několik závodů, ale dlouho v Dukle, do níž byl převelen, nevydržel. Marná sláva, měl od dětství v hlavě, jak režim zatočil s tátou a jak se máma musela postarat o rodinu, a tak komunisty neměl rád a nijak jim nenaslouchal. Když došlo na politické školení, nechodil tam. A tak ho náčelník Dukly František Mošna vyhodil. „Inu, nechodil jsem na ty politický školení, a bez toho to nešlo,“ vzpomíná na časy v zeleném.

Sezónu 1963 absolvoval ve vojenském a dál závodil i díky tátovi, který mu na závody vozil motorky. Nebylo to někdy jednoduché, startoval celkem ve 12 závodech. Mladý



Doma v Malenovicích

VSTUPENKA A PROGRAM

V. vojenská soutěž motocyklů v Uh. Hradišti konaná dne 18. dubna 1960.

Soutěž motocyklů

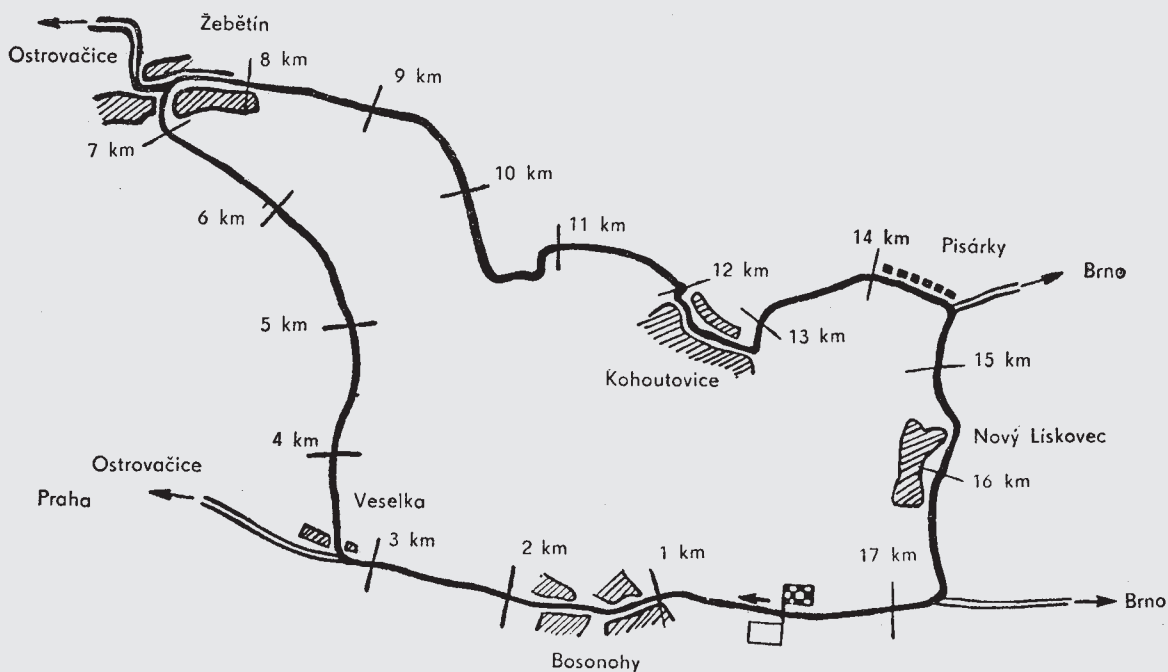
18. dubna 1960

Start.čís.	Jméno	motocikl	závodce
1	Pavel Kolář	JAWA 550	Kucovina
2	Mir. Školář	JAWA 550	Kudlovice
3	Frant. Holčák	JAWA 550	Kudlovice
4	Ant. Michálek	JAWA 550	Kolářka
5	Ant. Michálek	JAWA 550	Šternberk
6	Jaromír Bart	JAWA 550	Gottwaldov
7	Miloslav Macha	JAWA 550	Václav
8	Alena Kráča	JAWA 550	Krončův
9	Frisk Pála	JAWA 550	Krončův
10	<u>Bohumil Staša</u>	<u>JAWA 550</u>	<u>Gottwaldov</u>
11	Jar. Tužil	JAWA 550	Kyšov
12	Ant. Světlík	JAWA 550	Kyšov
13	Frant. Holčák	JAWA 550	Kyšov
14	Jiří Stloukal	JAWA 550	Kaplivice
15	Jan Šuchánek	JAWA 550	Kaplivice
16	Mir. Šimončík	JAWA 550	Outrava
17	Jiří Školář	JAWA 550	Bílovec
18	Oldř. Michálek	JAWA 550	Bílovec
19	Alena Kráča	JAWA 550	Báňa
20	Zden. Gvozdena	JAWA 550	Uh. Hradišti

Průběh do 125 min.:

21	Václav Macháček	JAWA-ČZ	Uh. Hradišti		
22	Josef Šedý	ČZ-B	Mokrá		
23	Milan Antrýšek	ČZ	Jablůn		
24	Vil. Čuhaj	ČZ	Brno		
25	Jar. Votr. Brno	26	Josef Gvozden	Outrava	
27	Frant. Holčák Brno	28	Miloslav Jelinek	Gottwaldov	
29	Jar. Hříb	Krončův	30	Ant. Holčák	Kudlovice
31	Boja. Pflidral	Kaplivice	32	Jan. Šimončík	Gottwaldov
33	Frant. Novotný	Brno	34	Ant. Holčák	Josefov

Program terénní soutěže v Uherském Hradišti. Bohumil Staša měl startovní číslo 10



První start na brněnském okruhu (1962)