

Eliška Junková

Eliška Junková (její dívčí jméno bylo Alžběta Pospíšilová) se narodila 16. listopadu 1900 v Olomouci jako šesté z osmi dětí, její otec byl zámečnický mistr. Milovala květiny, zvířata a jejím snem bylo cestování po světě, a tak se jejím zájmem staly jazyky, které se učila velmi lehce.

Po dokončení školy (kombinace rodinné a obchodní školy), to jí bylo 16 let, nastoupila do nově zřízené filiálky Pražské úvěrní banky, jako korespondentka. Vedoucím této pobočky byl Čeněk Junek (1894 – 1929). Když byl asi po půl roce pověřen úkolem otevřít další pobočku banky v Brně, vzal si sebou několik osvědčených pracovníků z Olomouce a mezi nimi byla i ona. V Brně se věnovala po práci i nadále studiu jazyků a zapsala se i do Janáčkovy hudební školy.

Automobil poprvé řídila ve dvaceti letech, o rok později získala i vůdčí list jako jedna z prvních žen (primát patří O. Procházkové v roce 1905). V roce 1922 se za Č. Junka provdala a dostala svůj první vůz Fiat 501. Proč se jí říká Eliška a ne Alžběta? Česká Alžběta je v jiných jazycích Elisabeth a důvěrná zkratka zní Eli, Eliza. Tak jí všichni v zahraničí říkali. Z toho vznikla česká Eliška a toto oslovení si přivezla i domů.

Junkovi v říjnu 1922 na pařížském autosalonu koupili přímo od Ettore Bugattiho závodní vůz typ 29/30 GP (osmiválec OHC, 79 kW). Tento speciál dostal světlomety a pražskou SPZ, umožňující běžný provoz.

Během šesti let si pak Junkovi koupili osm nejlepších závodních vozů té doby, v případě legendární Bugatti 35B dokonce jako první na světě. Vzhledem k vysokým daním a clům přejížděla většina bugatek mezi Prahou a Molsheimem „po ose“ a pod záminkou opravy se po přeražení výrobních čísel na shodné doklady vracely modernější typy. Jedno výrobní číslo měly postupně tři Junkovy bugatky.



Do závodního vozu poprvé usedla v roce 1923 jako spolujezdec, svůj první samostatný závod jela 7. 9. 1924 na trati Lochotín – Třemešná, kde také získala své první vítězství v kategorii sportovních vozů.. Se svým Bugatti 35 dominovala i ve slavném závodě do vrchu Zbraslav - Jíloviště v roce 1925, následující rok zajela v témže závodě nejrychlejší čas a jako první žena na světě vyhrála mezinárodní závod v absolutní klasifikaci.

Velmi brzy byla známá jako technicky vytříbená jezdyně, která používá hlavu místo fyzické síly. Ještě v témže roce skončila druhá ve své třídě v nejtěžším závodě do vrchu Klaussenpass ve Švýcarsku.

Jejími nejúspěšnějšími lety byly roky 1927 a 1928, kdy zvítězila ve své třídě na Nürburgringu (1927) a byla úspěšná na náročném sicilském závodě Targa Florio. Trať tohoto závodu měla většinou šotolinový povrch a okruh dlouhý 108 km s výškovým rozdílem přes 900 m, na kterém bylo asi 1500 zatáček, se jel pětkrát. . V roce 1927 projela první kolo jako 4., ve druhém odpadla pro poruchu řízení.

Do ročníku 1928 vstupovala na špičkovém kompresorovém Bugatti 2,3 l . Po prvním kole byla čtvrtá, až do čtvrtého okruhu nebyla horší než druhá.. V pátém kole se na trati objevily balvany, které způsobily defekt pneumatiky a podstatnou ztrátu času. Přesto dojela na pátém místě v čase 7:27:40 hod., jen 8 minut za vítězem. Získala tři poháry: za nejrychlejší druhé kolo, za nejlepší amatérský výkon a dámskou cenu. Dodnes jde o nejlepší ženský úspěch v nejvyšší automobilové kategorii.

V červenci 1929 její manžel na okruhu Nürburgring havaroval a zabil se. Po jeho smrti se přestala věnovat závodění aktivně. Rozhodla se nyní uskutečnit svou vysněnou cestu na Cejlon. Ettore Bugatti ji k tomu poskytl vůz a požádal ji, aby prozkoumala možnosti exportu jeho vozů do Indie. Po návratu se zapojila do organizace motoristického života.

Spolupracovala s Československým automobilovým klubem, který začal s nástupem 30. let připravovat v Brně Československou cenu, známou jako Masarykův okruh. Pomohla získat pro start přední světové závodníky (jako byl Chiron a další), byla známá svými organizačními schopnostmi, plnila i roli tlumočnice, neboť uměla německy, anglicky, francouzsky a italsky.

Ale aby se uživila, musela vstoupit do obchodního podnikání. V r. 1933 začala firma Baťa vyrábět pneumatiky i pro osobní automobily a byla ji nabídnuta pozice ve vedení prodejního úseku dodávek pneumatik továrnám, velkým podnikům a centrálním úřadům. V oboru zůstala až do důchodu, i když nechyběly nabídky k výhodným změnám. Po znárodnění pracovala v gumárenském průmyslu a pak na ministerstvu chemického průmyslu.

Přestože byla ve světě motorismu i mnoho let po skončení závodní kariéry velmi ctěná a uznávaná, po změně režimu až do r. 1964 jí nedovolili z Československa vůbec vycestovat. I tak jí bylo uděleno nejvyšší dosažitelné mezinárodní vyznamenání: čestné členství Mezinárodního klubu bývalých závodníků Velkých cen - F1, ale také řada dalších ocenění.

Po válce se podruhé vdala za novináře Ladislava Kháse a byla v motoristickém hnutí stále činná. Zemřela ve věku nedožitých 94 let, 5. ledna 1994. Na budově Švédského velvyslanectví v Praze, kde bydlela, má pamětní desku.

Nejúspěšnější ženě za volantem závodních vozů v historii byl in memoriam udělen Granátový odznak, nejvyšší čestné vyznamenání pro reprezentanty motoristického sportu v ČR, které od roku 1995 uděluje prezídium Autoklubu České republiky (AČR). V anketě o Českého automobilového a motocyklového jezdce století se umístila v kategorii automobilového sportu na druhém místě hned za pětinasobným vítězem Rallye Paříž - Dakar Karlem Lopraisem. Od roku 1992 se uděluje cena Elišky Junkové pro nejlepší českou ženu za volantem.



Ing. Jiří Valenta