



Narodila se v Olomouci toho roku, kterým končilo 19. století a tak vlastně svým životem začala století dvacáté. Při křtu dostala jméno Alžběta. Vyrůstala se dvěma bratry a sestrou ve velké zámečnické dílně svého otce, v rušném a živém prostředí spokojené rodiny. Učila se hrát na klavír, chodila do Sokola, plavala a učila se jazyky. Němčinu dobře zvládla už v dětství. Pro řeči měla talent, a tak jí i francouzština ani angličtina nedělaly potíže. Zato typicky ženské předměty - zpěv, kreslení a ruční práce byly pro ni katastrofou.

Po nástupu do zaměstnání se z děvčete jako proutek stala baculatá Bětka, ale jen do doby, než nastoupila do olomoucké filiálky Pražské úvěrové banky. Tam byl jejím nadřízeným Vincenc (Čeněk) Junek. Jí bylo šestnáct, jemu dvaadvacet let. S Junkovým týmem pracovníků pak přešla do Brna a její denní program byl vedle zaměstnání nabit dalším studiem jazyků, společenskou výchovou, hrou na klavír, tancem a sebevzděláváním ve své profesi. Z Brna se dostala do Vídně a Budapešti, Prahu do té doby nepoznala. Pocítila, že o ni Junek jeví zájem. Současně si byla vědoma, že Čeněk ji svými kvalitami značně převyšuje, proto se obávala, že v jeho blízkosti ztratí sama sebe. Sbližovali se a vzápětí zas rozcházel. Do téhle osobní situace přišel československý převrat. V tom okamžiku se projevil její dávný dívčí sen - navštívit Cejlon. Ihned odjela do Prahy, ukončila studium angličtiny složením univerzitní zkoušky a odjela pracovat do Francie. Nedávala o sobě vědět, ale přesto Čeněk zjistil místo jejího pobytu. Posílal jí lístky odevšad, kam jako bankovní zástupce jezdil.

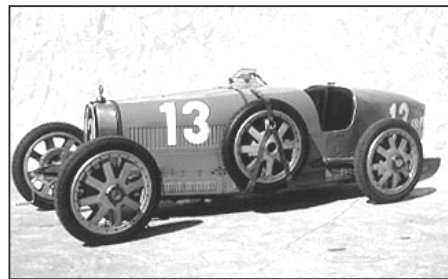
Chtěla se vydat přes Španělsko, Severní Afriku a Přední Asii konečně na Cejlon. V Pyrenejích ale narazila na neprostupnost úřadů, procestovala Francii a vrátila se domů do Olomouce. Věděla, že Junek se mezitím usadil v Praze, udělal vůdčí list a začal se výrazně věnovat automobilům. Uvědomila si, že pokud on má být jejím vyvoleným, musí se těm zatraceným motorům upsat také. Dala se tajně zapsat do autoškoly a složila řídičskou zkoušku. Před odjezdem do Ženevy svůj vůdčí list Čeněkovi ukázala a řekla, že o případném sňatku si promluví až po návratu. Přesto se setkali o Vánocích v Paříži a tam se rozhodla při procházce po Champs Elyseé. Její další ženevský pobyt se už stal přípravami k sňatku. Vzali se v Praze dne 24. 6. 1922 a její příjmení se změnilo z Pospíšilové na Junkovou. Zároveň se proměnilo i její křestní jméno, protože v cizině si Alžběta zvykla v překladu na Elisabeth - Eli - Elisa a z toho vznikla po staročesku Eliška.

Pak už nastupuje její závodnická kariéra: nejdřív jezdila sama v rodinném osobním voze, později se stala spolujezdkyní svého muže v autě značky Bugatti. Po její odvážné jízdě non stop za špatného počasí do Štrasburku se i jí otevřela cesta do rodiny Bugatti. Postupně se při závodech stala pravou rukou manžela. Učila se z jeho jízdy i ze stylu svých soupeřů. Její muž dostal po několika úspěších od firmy Bugatti nový vůz a Eliška po něm „zdědila“ jeho první bugatku. 7. 9. 1924 jela svůj první samostatný závod Lochotín - Třemošná. Měla fotografickou paměť. Hned po prvním okruhu poznala, kde má řídit a jakou rychlostí v kterém úseku jet. V tomto závodě se v kategorii do dvou litrů umístila jako první.

V roce 1926 potvrdila svou jízdu Zbraslav - Jíloviště, že předchází vítězství nebyla náhoda. Na startu bylo možné spatřit mimo domácí značky (Walter, Wikov, Z, Tatra, Praga) i celou plejádu závodních vozů: Mercedes, Austro - Daimler, Bugatti, MG, Alfa - Romeo a další. Závod do vrchu Zbraslav - Jíloviště tenkrát přinesl světovou senzaci. Poprvé v dějinách automobilového sportu se absolutním vítězem mezinárodního podniku stala žena - Eliška Junková. Pro pořádek uveďme, že startovala mezi prvními na suché trati, zatímco ti další už jeli v prudkém dešti, nebo na mokrému povrchu. Přesto byl její výkon obdivuhodný a předznamenal její příští kariéru. Svůj pohár za vítězství pak věnovala jako cenu, o kterou se soutěží dodnes.

Nově vzniklá popularita zavazovala. Eliška nepopírala, že je žačkou svého muže, ale jejich jízda se časem víc a víc odlišovala. Čeněk Junek to komentoval slovy: „Ano, i takhle je možno dobře jezdit.“ A to bylo od něj uznání. Její úspěchy se hromadily. Z Elišky se stal bojovník, který si nezadal s muži. Byla jim rovnocenným soupeřem. V konkurenci nejslavnějších evropských závodníků při Velké ceně Německa (1927) na Nürburgringu v kategorii sportovních vozů do 3 000 cm³ dobyla vavřínů jako jediná žena v historii tohoto obtížného závodu. Největším jejím triumfem bylo vítězství na závodní dráze v Linas - Montlhéry (1927), kde jela průměrnou rychlostí 136,7 km/hod., přičemž v nejrychlejších kole dosáhla průměru 141 km/hod.! Éra manželů Junkových byla nejslavnější dobou našeho automobilového sportu a nebude snad nikdy překonána.

V dubnu 1928 se Ela přiblížila mužské světové závodnické elitě. Přihlásila se na sicilský závod Targa Florio na Circuito della Madonie. Vsadila na jednu kartu: „Jako žena se nemohu měřit s muži co do síly, ale mo-



hu vše vyrovnat poctivou a tvrdou řídicí přípravou, znalostí trati a plným soustředěním na závod.“ Jelo se pět kol. Přes technické potíže (porucha pneumatiky) dojela pátá. Domů telegrafovala: „živa zdrava. eliska.“ V tomto závodě vyhrála první cenu nezávislých (netovárních) jezdců, první dámskou cenu a první cenu za nejlepší čas ve druhém kole.

Život dává i bere - na Nürburgringu, kde v minulém roce dosáhla Eliška fantastického vítězství, se 15. července 1928 v 7. kole v zatáčce Exmühle Čeněk zabil. Proražená lebka. Pařížská pošta neodeslala včas jeho závodnickou přílbu pro opomenuté naučtování 5 frs. poštovního. Eliščin svět se zhroutil. Odmítla dál závodit. Už rok předtím s Čeněkem uvažovali o ukončení závodnické činnosti a založení rodiny. V osmadvaceti letech zůstala s bolestným srdcem sama. Velice brzy poznává, že smutek a nečinnost jí nepomohou a dává podnět k tomu, aby manželovi přátelé místo květinových darů věnovali pozornost Junkovu fondu pro podporu závodníků a mechaniků postižených nehodou při závodech. Na první výzvu se schází 31 000,- Kč.

Eliška se vrací ke svému dětskému snu o Cejlonu. Ettore Bugatti jí dává podnět k prozkoumání exportu do tohoto subkontinentu a na cestu ji vybavuje výstavním cabrioletem s doprovodem továrního mechanika. Eliška nabídku přijímá. Indií procestovala 6000 km, poznávala krajinu, pamětihodnosti a navázala slibné obchodní kontakty. Prodala tam automobil a zajistila zájemce pro zastoupení Bugattioho vozů. Pochopila, že její budoucnost zůstane navždy spjata s motory. Svě rozhodnutí nezávodit ale nehradila. Dohodla se s Baťou, že převezme prodejní úsek dodávek pneumatik pro velké podniky a vše, co s tím souvisí. U Baťů musel každý zaměstnanec umět vyrobit zboží, se kterým bude pracovat.. A tak se Eliška naučila vyrábět pneumatiky. Dokonce si své první tovaryšské dílo namontovala na vlastní vůz a plně se osvědčilo. Věnovala se svému zaměstnání a jezdila s vozy Alfa Romeo a Tatra 8. Změnila bydliště, opustila velký byt v pražské Lucerně rodiny Havlových a odstěhovala se do bytu v Úvoze. V té době na ni dopadl další rodinný otřes. Po smrti své švagrové a v několika letech i bratrových adoptovala jejich synka a tak, jak slíbila, starala se o něj. Po válce se provdala za Ladislava Kháse. Přesunula se do postavení veterána. Myslela si, že její závodnická činnost je dávno zapomenuta, ale začaly se o ní objevovat nové články ve světových časopisech i kapitoly v knihách.

Roku 1964 jí byl udělen titul Zasloužilá mistryně sportu, doplněný čestným členstvím v Mezinárodním klubu bývalých závodníků Velkých cen. Dosud má tu čest být jedinou ženskou členkou klubu. Podařilo se jí znovu navštívit Nürburgring a památník Čeněka Junka. Byla hostem na veteránských závodech v Mnichově a znovu uviděla i Sicílii. Zúčastňovala se vůbec všeho, co vonělo benzínem a co její postupující věk dovozoval.

Dodnes ji vidím, jak cupitá k Loretskému náměstí - elegantní stará dáma - při posledním „Turkovi“ v roce 1992. Běžím k ní a vítám ji. Nechává se ode mne políbit a světuje mi svůj svetr, aby jí nepřekážel. Pak ji můj muž provádí parkovištěm strojů. Paní Junková si nechává ukazovat auta a motocykly a pronáší odborné poznámky. Lidé se sbíhají: „Bože, to je přece Eliška!“ a o překot fotografují. Přitom se ale drží v náležitém odstupu a snaží se starou dámu nerušit. Tvoří se kolem ní kruh úcty a uznání. Eliška usedá do připraveného křesla a sleduje jízdu zručnosti. Občas pronáší zasvěcenou poznámku a já stojím u ní, plna obdivu k ženě, která v životě něco dokázala, udržela pozornost svého okolí pro svoji odbornost, lidské porozumění a ženství s velkým Ž. Byla a zůstala jediná.



Obrázky: vlevo - Ela Junková v r. 1927 (archiv RR), Bugatti T34 Racing, výr. Lyon 1924. Vpravo Eliška Junková v roce 1990 (archiv autorky).

