

# zpravodaj

**AMK SVAZARM PRAHA****RENAULT CLUB PRAHA**

## ČLENSKÁ BESEDA

se koná ve čtvrtek 27. února  
1975 v 19 hodin v ZK Tesla Pra-  
ha, Vinohrady, Čáslavská 5.

Na programu bude Odpověd-  
na k náplni dosud vydaných  
technických textů. Odpovídají  
lektori — Dr. h. c. RENAULT  
ing. Tomáš Všečka a Jiří Be-  
neš. Dále budou podány infor-  
mace o svépomocné dílně. Na  
závěr besedy poběží filmy CON-  
CORDE THE 24 hour WORLD  
(Záběry z výroby a cvičného le-  
tu velkoletadla) a TOO CLOSE  
COMFORT (film o řidičské tech-  
nice a parkování).

(Změna filmů vyhrazena.)

Beseda bude jako vždy jistě  
velmi zajímavá. Proto se všich-  
ní dostavte včas!

**RENAULT** 

Vydává pouze pro své členy značkový  
klub Renault Praha, pošt. schr. 385,  
11121 obv. pošta Praha 1. Řídí rada  
klubu, za redakci odpovídá Jiří Oulehla,  
Praha - Kobylisy, Hlaváčova 1158, který  
přijímá příspěvky a inzerci. Nevyžádané  
rukopisy redakce nevrací.

## Vážení přátelé,

Dne 30. ledna 1975 se uskutečnila výroční členská schůze na-  
šeho AMK, na které byla zhodnocena práce naší organizace za  
období 1972/74. Schůze proběhla za účasti předsedy OV Svazarmu  
Praha 4.

Výroční členská schůze schválila zprávu výboru o činnosti,  
schválila usnesení a přijala plán činnosti organizace na rok  
1975/76. Současně byla provedena volba nového výboru klubu.

Pro vaši informaci přetiskujeme sestavu nového výboru orga-  
nizace na období 1975/76.

Zpráva výboru o činnosti a usnesení a plán činnosti vyjde  
v příštím čísle.

**Předseda:**

MATĚJČEK Blahoslav, ing.

**místopředseda:**

TROJAN Vladimír

**hospodář:**

DOUBEK Miroslav

**jednatel:**

BÍSEK Jan

**evidence:**

MUDROCH Gustav

**vedoucí sekce 4 CV:**

BEDNÁŘ Miroslav, ing.

**vedoucí technické komise:**

BENEŠ Jiří

**technická komise:**

CVRČEK Jaroslav

KUNDLÁK Viliam

MAYER Josef

MIKOTA Jiří

NAKLÁDAL Vladimír, ing.

PAJER František

VŠETEČKA Tomáš, ing.

**vedoucí kulturně organizační komise:**

HOLOVKA Miroslav

**kulturně organizační komise:**

CSIRIK Vincent, ing.

MARKALOUS Bedřich

MELICHAR Jaroslav

MRÁZEK Josef, dr.

SKOCH Jan

ZÁKOUTSKÝ Zdeněk, ing.

**redakce časopisu:**

ŠEBESTA Zdeněk

OULEHLA Jiří

**expedice časopisu:**

BALON Josef

**vedoucí revizní komise:**

KURKA Jaroslav

**revizní komise:**

DOLANSKÝ Bohumil, dr.

KEDLES Jiří

## Rada klubu



# NA ČUKRÁKU ČEKAJÍ VAVŘINY

MILOŠ KOVÁŘÍK

Závody do vrchu se staly ve třicátých letech přitažlivou podívanou pro statisíce diváků. Zbraslav—Jiloviště byl jedním z nejstavnějších evropských závodů do vrchu. První ročník se jel v roce 1908. Tento závod se stával dostaveníčkem předních evropských závodníků, s nimiž směle soupeřili naši nejlepší.

Lidé, kteří řídili poskakující vozy po kocičích dlažbách a prašnou silnici nahoru k Čukráku, rvali se o vteřiny, prožívali rozkoš vítězství i hořkost porážky, byli aktéry slavného závodu do vrchu Zbraslav—Jiloviště: Šaša Kolowrat, Jindřich Knapp, Čeněk Junek, Eliška Junková-Khásová, Josef Gut. Ti všichni a řada dalších, z nichž mnozí již nežijí, se prodírali oblaky prachu, jindy deštovou clonou, ale vždy rychle, protože šlo o závod k vrchu Čukráku, kde čekaly vavřiny.

MUŽ, KTERÝ VSTAL Z MRTVÝCH...

„Počítat se smrtí? Divná otázka, nikdy jsem na ni nemyslel, protože dobremu závodníkovi, který zná své hranice, může smrt připravit jen nešťastná náhoda. Člověk za volantem, tedy závodník, však není nikdy zase tak dobrý, aby zapomněl, že smrt opravdu korzuje po trati, číhá v zatáčkách, ale nesmí si to připustit, jinak by bylo zle...“ řekl známý automobilový závodník Jindřich Knapp.

„Ale každý se může dostat do šlamastyky,“ vypráví. „Vzpomínám na předposlední závod Zbraslav—Jiloviště, který se jel v roce 1930. Oficiální trénink trval dva dny. Ve čtvrtek jsme rejdřivě koukali na motocyklisty a odpoledne jsme trénovali my. Ale už ten čtvrtek byl varováním. V zatáčkách na Špejcharu se zabil vynikající německý závodník a rekordman trati Stegmann, který jel na motocyklu BMW. Proto jsme druhý den v pátek jezdili zpočátku opatrně, ale pak nás konkurence nutila jezdit ostřeji, dokonce i v zatáčkách. Konkurence byla velká: Stuck a Austro-Daimler, Hartmann (Bugatti), Caracciola (Mercedes), Leiningen a Lobkowicz (Bugatti) a řada dalších.“

Měl jsem tehdy krásný stroj — Wal-

ter super — šestiválec s kompresorem. To víte, naše stroje nebyly speciální závodáky jako měli cizinci nebo někteří naši jezdcí. Pravda, dosáhli jsme některých úspěchů, o nichž mluvila s uznáním celá Evropa... Ale myslíte, že nám naše vozy konstruovala továrna nebo že jsme na ně dostávali takové řadační prostředky, jako měli zahraniční konkurenti? V mnohých případech to byly sérieově vyrobené vozy, které nám továrna zapůjčila, a my sami s pomocí nadšených mechaniků jsme je přizpůsobovali podmínkám těžkých závodů.

Ale vraťme se k tréninku na Zbraslav. Ten pátek zapršelo, trať byla mokrá a před námi ji rozjeli zahraniční závodníci. Ti totiž měli v tréninku přednost a startovali před námi. Kola jejich vozů naházela písek a bláto z krajnic na asfalt. Vřítel jsem se do zatáčky, dostal na tom sajraju smyk, chytl za telegrafní tyč, vůz narazil zadkem do zídky, odtud se dostal na levou stranu, znovu přelétl na pravou stranu a dvakrát se v příkopu převrátil. Spolujezdce Vojtěch to vyhodilo do měkkého, nic se mu nestalo, mne vůz zmáčkl hlavou do bahna příkopu a také se mi nic nestalo. Otřesen vyběhl jsem do strání, kde jsem se nahore v kaluži umyl. Přibíhali lidé a já se dal druhou stranou na zbraslavské náměstí ke startu, zatímco Vojtěch s pomocí občanů vůz postavil na kola a dopravil jej dolů.

Stoupl jsem si do davu diváků a slyším pány z ředitelství: „Knapp se zabil. Vůz je úplně roztříštěný a spolujezdce těžce raněný...“

Vtom mne v davu poznal redaktor Knapp táhly s'oji. To vstal z mrti-Heinz. Říká Kalvoovi: „Lidi, vždyť jých.“

Ukazuje rukou, ale já se mezitím skrčil na bokek a ze všeho jsem si dělal jundu. Teprve, když jsem viděl, že ředitelství je neklidné, ukázal jsem se. A to \* tu byl i Vojtěch s nabouraným nozem. Omrkli jsme rány šestiválce a ředitelství ohlásilo: „V neděli určíme startujeme. Prosíme o odložení povinného vážení na neděli.“

To nám bylo povoleno, a tak nás přelečn večer zastihl v továrně. Vůz byl rychle opraven, karosáři se vytáhli! V neděli jsme byli včas u vážení i na startu. Byl jsem samá boule a modřina, nemohl jsem se téměř pohybovat, a tak mne museli kumarádi do vozu posadit. Jel jsem v kategorii do 5000 kubických centimetrů proti mohutným monstrům jako byly Austro-Daimler a proti velkým závodníkům, jako byl Stuck a Liefeldt. Tehdejší tisk o mě jízdu napsal, že... překrásně proplul trati a jejími zatáčkami Knapp na Waltru. Byla to klasicky klidná a přece pozoruhodně rychlá jízda, která je řidiči i vozu ke cti... Bylo to sice lichotivé, ale já byl ve své kategorii třetí.“

K vyprávění pana Knappa musím dodat, že dvakrát na Zbraslavi ve své kategorii zvítězil a v souboji proti silným zahraničním vozům si vedl jedinečně. Startoval zde šestkrát, a jak prohlásil, byl tento závod nejkrásnější, jaký kdy v životě jezdil...

JEDNA TICHÁ PŘÍSAHA...

Byli dva přátelé na život a na smrt. Automobiloví závodníci Jiří Lobkowicz, který si dal přezdívkou Hýta a Zdeněk Pohl, známý zase pod přezdívkou Bašul. Oba se proslavili v desítkách závodů u nás i v zahraničí. Jiří Lobkowicz zaplatil svou vášeň k rychlým vozům životem. Zdeněk Pohl utrpěl v závodě na Masarykově okruhu těžké zranění. Oba přátelé mají v historii závodu Zbraslav—Jiloviště své místo.

„Musím se přiznat, že mistrem závodu Zbraslav—Jiloviště byl nezapomenutelný Čeněk Junek, který zde dosáhl rekordních časů a několika vítězství. Nebo jeho paní Eliška, která v roce 1926 vyhrála jako první žena tento těžký závod. My jsme se s Jiřím učili jejich stylu, Junkovi byli naším vzorem,“ vzpomíná na tehdejší časy závodník Zdeněk Pohl.

Kdyby žil Jiří Lobkowicz, jak by asi vzpomínal on?

Mezi diváky mezinárodního závodu do vrchu Zbraslav—Jiloviště, tehdy již osmého ročníku, který se jel kon-



cem dubna 1924, nechyběl ani mladý Lobkowicz. Bylo mu tehdy 17 let. Přihlížel tréninkům, objevoval se v depu a šel za závodníky i do malé vinárničky na náměstí. Úctu v něm vzbuzoval Otto Merz, německý jezdec Mercedesu, který měl takovou sílu, že po padl zadek těžkého závodního vozu a cloumal jím jako s lehkou židlí... Viděl, jak vzal ocelovou montážnu, dlouhou a silnou, a zlomil ji v ruce jakoby byla z perníku. Obdivným očima přihlížel na starého papá Salzera, dalšího závodníka stáje Mercedes, který si kroutil dlouhé kníry a pečlivě je osušoval, když se mu namočily do vína. Na čtvrtku blížilo šel pan Salzer vždycky před tréninkem do malé vinárničky na zbraslavském náměstí. Ostatní závodníci uctivě naslouchali jeho vyprávění. Kousek dál, napínaje sluch, aby mu nic neušlo, cucal mladý Lobkowicz nasládlou limonádu.

A pak ta nezapomenutelná podivná, když startér odmávnul a silné stroje zahřměly směrem nahoru k Baním... Startovaly po sobě, v intervalech, tisíce lidí nadšeně zdravily jezdce, kteří byli jejich miláčky. Mladý muž se díval, hodnotil, zapisoval do své bystré, inteligentní hlavy vše, co viděl. Starty, kde závodníci pomalým startem „prodělali“, rychle odpálení jiných, kteří právě urvali ceně vteřiny. A pak, právě tady u startu, člověk nejlépe vidí, slyší i cítí sílu strojů, vidí soustředěnost závodníků, napětí ve svazech obličejů, jaké si klidné odevzdání mechaniků, sedících vedle řidičů, kteří teď na trati musejí ukázat vše, co dovedou. Protože Zbraslav—Jiloviště je nejen třetím nejstarším závodem na světě (byl založen 25. března 1908), ale také jedním z nejtěžších závodů do vrchu vůbec.

Pozorovat Salzera na jeho Mercedesu je požitek. A přece je člověku tohoto statečného závodníka líto: řítí se po silnici, kola jeho vozu zvedají oblaka prachu, vůz lítá sem a tam, až jsou obavy, zda ho vůbec udrží. Povrch silnice je špatný, závodní stroje těžké a vratké, smýkají se chvílemi jako neovládnutí dinosaury.

Na Baních rozebírali diváci na několika domech tašky, takže se dývali jako z pohodlné tribuny. Majitelům domů se to vyplatí, odkrytí a zakrytí střechy stojí pár haléřů a diváci rádi za dobrou podívanou zaplatí.

Dnes je den, kdy padají rekordy. V cestovních automobilech do jednoho litru získává rekord Veřmířovský (Tatra), do 1,75 litru mladý Caracciola (Mercedes), pozdější bohatýr stáje Mercedes a jeden z nejslavnějších závodníků světa, do 2,2 litru Čeněk Junek (Bugatti).

Toho dne se však největší zájem soustředil na vozy závodní, kategorií do 2 litrů. Nepřekonán je dosud deset let starý rekord Hoernerův, který je z r. 1914, 3:28,8, a k překonání je i Junkův rekord z r. 1923 (Bugatti) 3:39,1.

Dejme slovo svědkovi nejpovolnějšímu, redaktoru Vilému Heinzovi, který ve svém referátu z tohoto závodu (Auto, květen 1924, str. 237—238) píše:

„Zlatý hřeb dnešního závodu do 2 litrů. Salzer tu potřetí podniká útok na legendární rekord Hoernerův.

Mercedes tu znovu dokazuje starou pravdu, že závody možno vyhrát před startem. Ekypa Mercedesů přijela po silnici na svých závodních vozech, provázená lehkým nákladním autem, které vezlo celou pojízdnou dílnu. Vyzbrojeni zkušenostmi, jež ve dvou závodech zbraslavských nasbíral Salzer, stejně výborný závodník jako mechanik, připravili jistě vozy s všemožnou péčí už doma.

Ale ani to jim ještě nestačilo. Přijeli vybaveni vším možným, takže podle stavu trati mohli ještě vozy přizpůsobit na místě. A ještě více! Salzera přidal pomocníka v Merzovi, aby jim rekord už dokonce nemohl uniknout. Salzer šel do závodu ovšem jako „předurčený“ stáje Mercedes, jak zní termín z turfu. Jeho vůz byl o poznání rychlejší, neboť zvítězil, ač Salzer nejezdil zatáčky tak riskantně jako jeho mladší a temperamentnější druh Merz.

V poslední den tréninku se už neobjevili se závodními vozy na trati. Místo tréninku, který pokládali za zbytečný, vozy prohlédli do poslední matičky, vyčistili, seřídili, všechno znovu namazali a pak šli a zvítězili.

Strášené dvojici Mercedesů čelil s uznáníhodnou odvahou Walter, světlý Knappovi. Avšak byl to boj nerovný, jako o týden později proti Mercedesům bojoval výkvět mezinárodních značek a řidičů v Targa a Coppa Florio. Boj obyčejného motoru proti motoru s kompresorem je beznadějný.

Walterův motor bez kompresoru dává asi maximum toho, co od dvoulitrového motoru této konstrukce možno očekávat, totiž 90 k. Dvoulitrový Mercedes s kompresorem dává však 125 k. Je jisto, že Walterův vůz i výborný Knapp u jeho volantu dal do závodu vše. Důkazem toho je, že časový stopan Salzerovi a Knappovi v úseku od Zákovy zatáčky až do zatáčky k velitelskému pahorku, jsou stejné. Náskok získaly Mercedesy na rovné trati — asi 2 km — před cílem. Rozdíl rychlostí dosažených na přímé trati: 175 km Mercedes u 140 km Walter, také úplně odpovídá časové diferencí mezi Salzera a Knappem. Snad některými finesami na voze a větší zvyklostí řidičovou na vůz by bylo možno dosáhnout o nějakou vteřinu lepšího času, ale překonat handicap kompresoru je prostě nemožné. Vyrovnat šance lze jen tím, že by i Walterův motor byl přestavován na kompresor.

Svědek statečného boje Knappova proti dvěma Mercedesům byl i mladý Lobkowicz. Tehdy se zapřísahal, že se stane závodníkem, koupí stejně výkonný stroj, jako mají cizí jezdci, a že zvítězí.

Toto tiché, neproklamované, ale pro celý budoucí život platné rozhodnutí, vedlo mladého muže na všechny závody doma i v zahraničí. Pozoroval styl jízdy Junka. Jeho paní Elišky, neušlo mu nic z mistrovství von Stucka a dalších. Připravoval se na prašných úzkých silnicích kolem Hofína, jeho Daimler měl otevřená dvířka pro každého, kdo se chtěl svězt. Jednou svezl mladý Lobkowicz do Mělníka starou babku s noší. Šla na trh s mladou cibulkou. Jelo se samozřejmě „co to dalo“, hodně nad sto kilometrů. Babka z vozu nemoh-

la vystoupit, protože omdlela...

Zdeněk Pohl se často objevoval na Hofíně. Čestíčky v zámeckém parku se staly závodními drahami, po nichž v tempu kolem 130 km/hod. se řítily dva motocyklisté na stejně výkonných indíanech, aby soupeřili, kdo bude lepší. Pak, aby si uklidnili rozpalené nervy, hráli chvílemi tenis nebo se procházeli či „trénovali“ zatáčky.

Zachovala se fotografie, která ukazuje, co nazývali mladíci „trénová ním zatáček“. Potkali někde na silnici kočího s párem volů. Vypřáhli je z vozu, sedli na jejich hřbety, zatímco kočí uctivě žmolal čepici a v duchu spílal dvěma bláznům, mladému kuželci pánu i jeho příteli, že mu zkazí lahavé voly.

„Jak se musí jezdit zatáčky, pane Pohl?“ tážal se Jiří. A Zdeněk pobízející líného voja k projetí zatáčky, vykřikoval:

„Pomalů, pane Jiří, jako s volama, jinak nedojedeme!“

Pak oba seskočili, bujně se smáli, kočí dostal padesátikorunu na žitnou, mladíci zamířili do zámeckého parku, pak do zámků pod sprchy, aby večer rozebírali jízdní styl slavných evropských závodníků. A dohodli se, že Jiří bude „Hýta le a Bašul a že pod těmito přezdívkami budou startovat, aby se to jejich starostlivé maminky nedozvěděly, protože by o ně měly ukrutánský strach.

Lobkowicz kupuje závodní stroj Bugatti o obsahu 1,5 litru a přihlašuje se na závod Zbraslav—Jiloviště. Trénuje pilně na silnici k Beřkovicům. Soupeř je mu přítel Bašul, který máčká z Austro-Daimlera, co se dá, ale nic naplat. Bugatti má větší výkon a vyhrává.

„Jed s rozumem v hrsti, Jirko,“ připomíná krátce před startem Bašul tajemnému závodníkovi. Tajemněmu prosto tisíc diváků, lemujičích tras, ale zasvěcení vědci, že jde o Jiřího Lobkowice.

Jiří slibuje, ale na slib zapomene. „Vymete“ metalurgickou zatáčku tak dokonale, že urazí telegrafní tyč a pro poškození zadní osy svého vozu musí ze závodu odstoupit. Nestalo se mu nic, je tedy veselý, směje se a dává se vyfotografovat u prasklé tyče. Známým prohlašuje:

„J. K. Lobkowicz, nejlepší lamač tyčí na Zbraslavi.“

Oba přátelé, Zdeněk i Jiří, se nemohou dočkat jara. Vždyť závodem Zbraslav—Jiloviště začíná v roce 1930 první mistrovství Evropy do vrchu. Jiří hoří nedočkavostí, Zdeněk ho chápá, ale říká:

„Ty můžeš, ale já se musím ještě s bugattkou učit jezdit.“

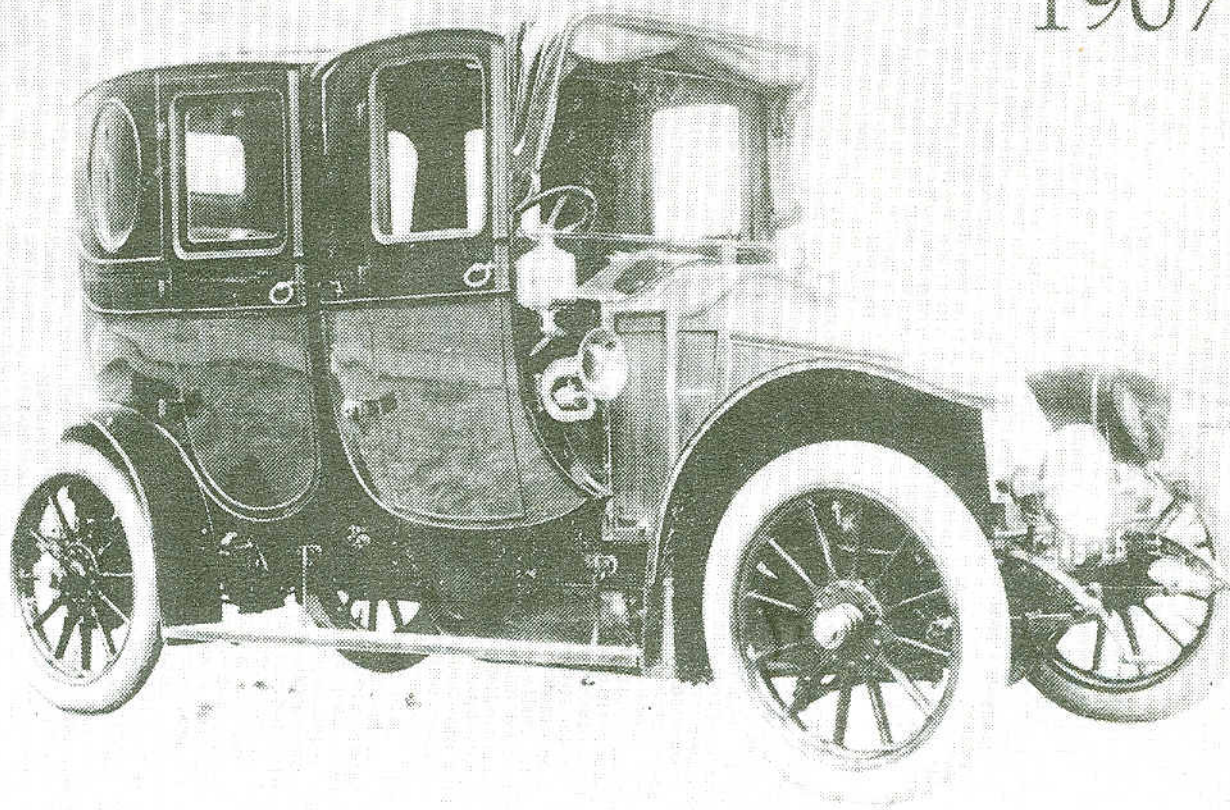
Tak můžeme vidět oba přátele, jak již v dubnu krouží zatáčkami za Zbraslaví. Zdeněk dělal vlastně Jiřímu trenéra. Společná příprava přinesla ovoce. Jiří Kristián Lobkowicz stanul poprvé mezi vítězi tohoto závodu, když se umístil v kategorii závodních vozů do 2 litrů na prvním místě a utvořil rekord! Tisk hodnotil jeho jízdu jako znamenitou.

Je leden 1931, na dvoře hořinského zámků zastavuje velký stěhovací vůz, z jehož útroby důlníci opatrně vykládají novou osmiválcovou Bugattku.

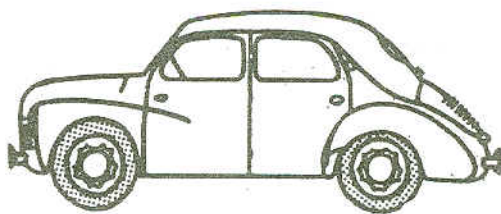
Z časopisu MS zpracoval jo-



# 1907



V roce 1907 byl postaven komfortní cestovní vůz RENAULT »Berline de Voyage« 20 CV 4válec. Kromě tohoto nového modelu se stala v roce 1907 nová senzáce: Louis Renault postavil svůj první letecký motor, chlazený vzduchem, 8válec-V — motor se 60 k.




---

**ZNAMUJE | SEKCE 4CV OZNAM**

---

REDAKCE  
SE OMLOUVÁ

všem čtenářům časopisu RENAULT-clubu, že v tomto čísle nevyšly technické texty a dokumentace. Pro jistě nepřesnosti v psaní textů, muselo být vytištění odloženo až do konzultace redaktora s panem Všečetkou. Proto jsme si dovolili zveřejnit článek pana M. Kovářika Na Cukráku čekají pavříny z ročenky MS, roč. 73. Doufáme, že již v příštím čísle uspokojíme zájemce o moudré rady našich techniků.

Redakce

**Prodej náhradních dílů pro vozy 4CV se uskuteční dne 27. února 1975 od 17 do 18 hodin v Ondříčkově ulici č. 18 v Praze 3.**

**Výbor sekce R4CV se sejde 27. února t. r. v 18.15 hodin v ZK Tesla, Čáslavská ulice. Účast nezbytná**

---

**UJE | SEKCE 4CV OZNAMUJE | S**

---



# TRAGICKÝ POKUS o prvních 100 km/hod.



Když na začátku našeho století ujel Američan A. L. Riker na svém vlastnoručně zhotoveném elektrickém závodním automobilu na rovné trati anglickou míli za jednu minutu a tři vteřiny, což představovalo rychlost asi 95 kilometrů za hodinu, nedal tento úspěch spát druhému průkopníkovi elektrických závodních automobilů v Americe, W. C. Bakerovi.

Okamžitě se pustil do práce se svým mechanikem a za necelý rok postavili a vyzkouše-

li nový elektrický závodní automobil se silnějším motorem, který se 40 bateriemi a kontrolními přístroji vážil asi 1500 kilogramů.

W. C. Baker měl jen jediný cíl, ujet tehdy legendární hranici 60 mil za hodinu, což by asi odpovídalo našim 100 kilometrům.

Také generálka dopadla výtečně, což ovšem, podle starých divadelních zkušeností, nevěští dobrou premiéru. Žel, dopadlo to přesně tak.

Baker si dlouho vybíral silnici s-áokonalým povrchem. Když ji našel, měla před koncem velmi mírný oblouk, což nemohlo však hrát podstatnou roli pro zkušeného závodníka. Ale hrálo...

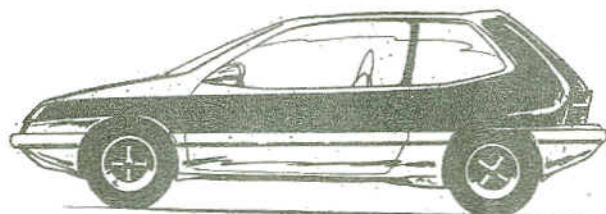
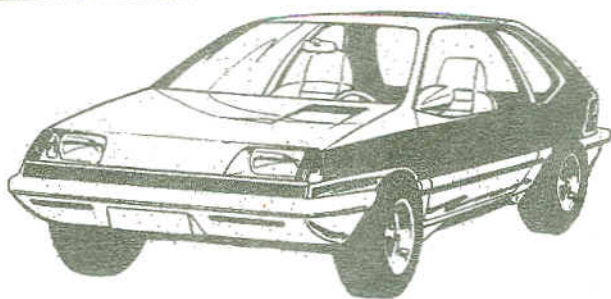
Sotva odstartovali se svým strojem — Baker s mechanikem — motor se rozeběhl naplno a více než polovinu trati absolvovali podle oficiálního měření za 36 vteřin, tedy přesně podle plánu. Ve zmíněné zatáčce, snad vlivem přece-

jen těžkého stroje, Baker nezvládl řízení, narazil na patník, automobil změnil směr na stan první pomoci a znovu sjel na druhou stranu silnice, kde se odrazil od ochranné prkenné bariéry, oddělující četné diváky od silnice, postavil se napříč přes silnici a pak prorazil další bariéru na druhé straně, kde zranil několik diváků. Posádka vyletěla z vozu a jako zázrakem zůstala nezraněna.

A tak první elektromobil, jenž měl překonat rychlost 100 kilometrů v hodině skončil na skládce železného šrotu poblíž New Yorku.

Podle MS -jo-

# 1980



# AUTOMOBIL, LÉKY, ÚNAVA

Z výzkumu příčin dopravních nehod jednoznačně vyplývá, že ve velké většině případů mají na nehodách vinnu účastníci silničního provozu, a to zejména řidiči motorových vozidel. V roce 1971 měli účastníci silničního provozu na svědomí více než 93 procent dopravních nehod. Jednou z nejzávažnějších příčin zůstává již po léta — alkohol. Nehody, které vznikají proto, že schopnosti řidiče byly sníženy požitím alkoholu mívají obvykle mimořádně tragické následky. Je to způsobeno zvláště tím, že alkohol snižuje schopnosti soustředit se na jízdu, smyslové reakce se zpomalují a řidič má navíc sklony k přeceňování svých schopností a ztrácí zábrany. Alkohol tedy byl, je a zůstává závažným problémem.

Podobné účinky jako alkohol má však i celá řada dnes běžně užívaných léků a vzhledem k tomu, že spotřeba těchto léků neustále vzrůstá, objevil se na poli silniční bezpečnosti nový problém. Největší potíže vznikají pro

nadměrné užívání léků tišících bolest. Mnohé z nich obsahují salicylovou kyselinu, která mimo jiné vyvolává zpomalení smyslových reakcí, podobně jako alkohol snižuje schopnost soustředění se a oslabuje sluchové a zrakové orgány. Nadměrné užívání těchto léků se v poslední době stalo jistou módou. Lidé se nesnaží odstranit příčinu bolesti, ale prostě berou prášky. A když nepomůže jeden prášek, vezme se jich víc. To pochopitelně jen znásobí negativní účinky léku a také nebezpečí pro řidiče roste.

Jinou, pro řidiče velice nebezpečnou skupinou léků jsou různé uspávací prostředky. Pokud někdo užije silnější preparát večer, účinek léku do rána zcela nepominie a řidič pak jede pod vlivem drogy, která značně působí na jeho pozornost, kritičnost a duševní svěžest.

Léky, které mohou působit nepříznivě na řidiče je celá řada. Většina z nich je, nebo by měla být na lékařský předpis a lékař by měl pacienta

na případné nebezpečí upozornit. Ty léky, o kterých byla řeč, jsou však volně dostupné a málokdo si uvědomuje, že by po větší dávce léku proti bolestem vůbec neměl sedat za volant.

Mnoho řidičů se snaží odstranit působící pocit únavy především pitím silné kávy. Kofein, který je obsažen v kávě, skutečně mírně povzbudí, ale jeho účinek rychle odezní. Navíc u takzvaně vegetativně labilních lidí vzbuzuje i malá dávka kofeinu roztěkanost, chvění rukou a řadu dalších jevů, které jsou za volantem naprosto nežádoucí. Pokus odstraňovat únavu nebo dokonce účinky alkoholu jinými prostředky, než vydatným odpočinkem a spánkem, je v podstatě vůbec pochybný, protože únava je přirozená reakce organismu, který se brání proti dalšímu zatěžování.

Proto si musí každý řidič uvědomit, že alkohol a léky za volant nepatří a že únavu musíme zahnat jedině vydatným odpočinkem nebo spánkem.

-rcp-

## VYHODÍM | PRODÁM | DARUJI | KOUPIM | SEŽENU | UDĚLÁM | PŘENECHÁM

Za uveřejnění inzerátu se platí redakční poplatek — pošt. známky v hodnotě 5,— Kčs.

Koupím na RENAULT 12 závažné zařízení nebo plánek na zhotovení.

Vilém Kohoutek

282 01 Český Brod

Koupím nový (nejetý) plášť Michelin

145—380/145—15 pro RENAULT 8.

Ing. Karel Šetřák

Praha 10

Telefon: 75 50 03 5, 83 49 51 4

Prodám na RENAULT 8 2 nové kompletní reflektory cena (za kus) 300,-, nové poloosy cen (za kus) 150,-, nové přední sklo za poloviční cenu z pořizovací hodnoty (podle dohody), ojniční ložiska (kompletní) na první výbrus za 150 Kčs. Dále klikovou hřídel přebroušenou na první výbrus, pět otvorů — cena 600 Kčs.

Miroslav Bobok,

Telefon do zam. 00 VR Praha 6





# *Autodružístvo Praha*



*nabízí*

Pro typy vozů R6, R8, R12, R16 a DACIE  
Testování motorů a celých vozů novými testovacími přístroji značky SUN a WLC  
Klempířské a lakýrnické práce ve zkrácených termínech  
Navštivte nás — volejte  
Praha 9-Motol, Plzeňská 225, tel. 52 26 21

*Váš servis*  
*Autodružístvo Praha*