

AMK SVAZARM PRAHA



RENAULT CLUB PRAHA

## ČLENSKÁ BESEDA

se koná ve čtvrtek dne 27. března 1975 od 19 hodin v ZK TESLA v Čáslavské ulici.

### PROGRAM

Koně pod kapotou a na závoďšti — přednáška pana Klementa z VÚ o koních, doplněná diapozitivy.

Dva britské filmy z oblasti motorismu.

Výstavba dílny.

Odpovědná na technické dotazy — snažit se zodpovědět VŠETČNÉ dotazy bude J. BENES.

Dále budou na pořadu organizační věci a různé.

Dostavte se v hojném počtu!

# RENAULT

## SVĚPOMOCNÁ DÍLNA — NAŠ HLAVNÍ ÚKOL

Již na třech minulých pravidelných besedách byli naši členové informováni, že je reálná naděje, aby dlouholetá snaha výboru, získat objekt vhodný pro zřízení svěpomocné dílny, skončila úspěšně. V současné době stojíme před skutečností, že se blíží svému závěru administrativní záležitost spojené s převodem užívacího práva pozemku a zakoupením dosavadního objektu, zajištěné především díky intenzivním intervencím předsedy klubu ing. MATĚJČKA na rozhodujících institucích.

Přestože by nás tento výsledek mohl uspokojit, musíme si uvědomit, že rozhodující zápas o to, kdy tato dílna bude schopna plnit své poslání, stojí před všemi našimi členy. Na získání pozemku je třeba vybudovat pracoviště, vyhovět je potřebným zařízením a pracovními pomůckami. Vynaložená námaha s tím spojená se vrátí v užitečnosti tohoto zařízení, ale ne pro kohokoliv a rovněž dilem.

V zájmu urychlení všech prací rozhodl výbor klubu, že výhody, které budou plynout z provozu dílny, budou mezi členy rozdělovány v poměru k jejich zásluhám na její výstavbě.

Již úvodem lze říci, že výbor požádal MV Svazarmu o optimální dotaci finančních prostředků na provozní zřízení dílny a za poskytnuté prostředky jsme již například zajistili měřicí soupravu MS b 1, určenou ke zjišťování technického stavu motorů bez rozsáhlejší demontáže.

Měřicí souprava je vybavena těmito přístroji, přípravky a náradím: otáčkoměr, hledač rušení, technické stopky, dobíječka (12 V a 6 V), zkoušečka baterií, hustoměr, měrky vůle ventilů, měřicí přístroj elektrických parametrů PU 140, podřadný odpor, plnicíka oleje, kapalinový úhlořměr, měřicí pneu, kompresioner, registrační, tlakoměr oleje s příslušenstvím, teplořměr dálkový, měřicí pásmo, měrka vůle volantů, dynamometrický klíč 20 kpm, hydraulický zvedák, svěrák, stahovák, měřidlo sbíhavosti kol, sada klíčů plochých, očkových, nástřekových a další různé náradí.

Z přehledu je zřejmé, že jen toto zařízení splní do značné míry touhu našich členů po svěpomocné údržbě jejich vozu, a že návratnost práce, kterou pro dílnu věnují v brigádnických hodinách, bude přiměřená.

Obrácíme se na VŠECHNY naše členy s výzvou k účasti na díle, které

v současné době soustřeďuje všechny náš zájem. Věříme, že všichni pochopí, že výhody, které nám uskutečnění tohoto díla poskytne, nebudou přidělovány všem lineárně, ale podle kritérií, která budou stanovena pro zhodnocení pracovního podílu a aktivity každého jednotlivce.

Na únorové besedě jsme již vyhlásili termíny sobotních brigád v měsíci březnu a v dalších měsících k nim budeme s postupujícím slunovratem přidávat i odpoledne ve všech dnech tak, abychom nejdůležitější část výstavby dokončili do začátku prázdnin letošního roku. Že je to výhled reálný, ukázala první brigáda, uskutečněná 1. března ještě před uzávěrkou tohoto vydání. Zúčastněných 16 našich členů vykonalo za odpracování 108 hodin velký kus práce při likvidaci současné zástavby na pozemku a přípravě staveniště.

Informace o termínech brigád a přihlášky k účasti přijímají vždy na členské besedě pro následující měsíc členové výboru klubu František PAJER (tel. domů 83 36 66) a Josef MAYER.

Příjezd ke svěpomocné dílně:

Dílna se nalézá v Praze-Michli u autobusové zastávky V Zápoli, resp. u mostu, spojujícího Kačerov a Spořilov. U této autobusové zastávky je komplex garáží a uprostřed nich u trati je obrazený prostor s přízemním domkem, kde je staveniště dílny.

Od konečné metra na Kačerově jede k dílně autobus číslo 121 nebo 171 ve směru na Spořilov a je to druhá zastávka. Od konečné tramvaje číslo 19 na Spořilově jedou k dílně ve směru na Kačerov autobusy číslo 121, 122, 154, 171, 178 a dílna je rovněž u jeho druhé zastávky. Kromě toho z Budejovické jedou k dílně (třetí zastávka směrem Spořilov) autobusy číslo 118, 122, 154 a 178.

# AKUMULÁTOR

Protože akumulátoru a jeho normálnímu ošetřování je v instrukční knížce každého vozu věnována samostatná kapitola, omezíme se v textu pouze na závady akumulátoru a pokud to jde, i prodloužení jeho životnosti.

## 1. Nejčastější závadou je sulfatace

Sulfatace je vznik škodlivého síranu olovnatého v činné hmotě desek. Tento síran olovnatý se tvoří při každém vybíjení baterie, ovšem pokud následuje v krátké době dostatečné dobíjení, jsou dosud jenom vzniklé drobné krystalky síranu olovnatého působením dobíjecího proudu rozpouštěny. Pokud ovšem necháme baterii dlouho bez dobití anebo, dobíjení není dostatečné (třeba dynamo nedává předepsaný proud), tak se drobné krystalky nerozpustí, ale naopak stále přirůstají a porušují styk mezi částicemi činné hmoty.

**Znaky sulfatace:** zmenšený výkon baterie stále se snižující; elektrolyt má malou hustotu při zdánlivě nabitém akumulátoru; zvýšené napětí článku při nabíjení; silné plynování článku bezprostředně po zapojení k nabíjení; silně zvýšená teplota při nabíjení.

**Odstranění sulfatace** — pokud není stav baterie zanedbaný.

1. LEHKÁ SULFATACE — nabíjíme baterii několikrát malým proudem. Tento nabíjecí proud je rovný polovině normálního nabíjecího proudu a nabíjí se do konečných znaků nabití bez ohledu na dobu.

2. SILNĚJŠÍ SULFATACE — použijeme opět zmenšený nabíjecí proud a třetinu až čtvrtinu normálního nabíjecího proudu. Nabíjíme tak dlouho až články silně plynou a hustota elektrolytu dosáhne maxima a dále nevzrůstá.

3. ZANEDBANÁ SULFATACE — vyléjeme elektrolyt, články naplníme destilovanou vodou a nabíjíme proudem asi jedné pětiny normálního proudu až do bohatého vývinu plynu (někdy několik hodin až dní, a někdy už bezvýsledně). Když se současně zvýší i napětí na hodnotu kolem 2,5 V na článek, můžeme nabíjení přerušit, destilovanou vodu vyliť a urychleně články naplnit kyselinou sírovou správné hustoty a nabíjíme normálním proudem do konečných znaků nabití.

**POZNÁMKA** — Normální napětí článků 2,1–2,7 V při nabíjení sulfatované články napětí 3–8 V při nabíjení, správná hustota elektrolytu 32° BÉ, tj. 1,28 g/m<sup>3</sup>, normální napětí článku 2,1–2,16 v klidu, hustota, při

které musíme bezpodmínečně nabíjet 1,23 g/m<sup>3</sup>, tj. 27° BÉ.

## 2. Nabíjení velkými proudy

Pokud nemáme správně seřízené relé případně dynamo, může dojít k nabíjení neúměrným proudem. V tomto případě silně vytvářející se plynové bublinky strhují částice činné hmoty, usazují se částečně na dně a částečně pak na záporných deskách a redukuje se na škodlivé olovo.

**Odstranění** — kontrola i preventivní seřízení nabíjecích proudů.

## 3. Nabíjení normálními proudy, ale přebytkem.

Obdoba důsledků bodu 2.

## 4. Doplnění elektrolytu kyselinou

Hmota elektrolytu se zvětšuje, elektrický proud nedokáže přeměnit přebytký síran olovnatý na deskách a desky tvrdnou, ztrácí schopnost absorbovat elektrický proud.

Nikdy nedoplňujeme akumulátor kyselinou, vezmeme na vědomí, že skutečně se odpařuje jen destilovaná voda po letech užívání akumulátoru.

## 5. Doplnění elektrolytu obyčejnou vodou.

V každé vodě, která nebyla destilována, nebo deionizována, jsou vždy obsaženy minerální, z nichž nejškodlivější jsou chloridy, které se v elektrolytu rozkládají a nepříznivě působí na činnou hmotu vytvořením chloridu olovnatého.

## 6. Přepólování (obrácené nabíjení)

Pokud necháme při montáži akumulátoru do vozu případně při dobíjení mimo vůz pozor, a obrátíme pólování baterie při nabíjení, prochází proud obráceně, tedy od záporné ke kladné desce a po chvíli způsobuje přeměnu funkce a polarity desek, což se projeví ve vypadávání aktivní hmoty z mřížek a baterie je zcela zničena.

## OBECE:

Pokud chceme akumulátor na nějaký čas vyřadit z provozu, doporučuje se jej řádně nabít a vždy jedenkrát za měsíc nabít po dobu 4 hodin normálním nabíjecím proudem. Jednou za tři měsíce vybíjíme baterii tak, aby hodnota nabití byla 10,5 V a nabíjíme proudem rovným jedné desetíně jmenovité kapacity asi po dobu 13 hodin. Rozhodující, kdy se má dobít, je pokles hustoty k mezi 1,25–1,23 g/m<sup>3</sup>.

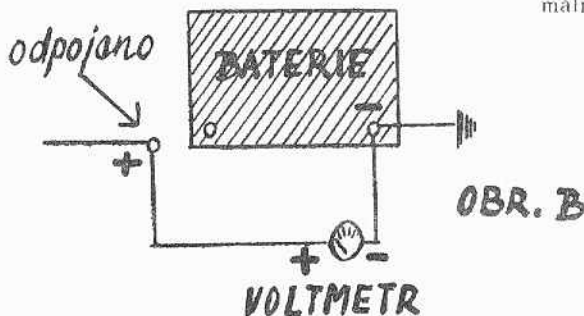
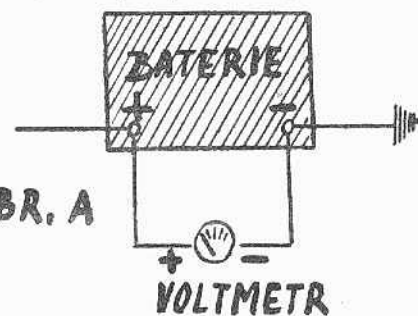
Elektrolyt se prakticky nemusí měnit po celou dobu životnosti akumulátoru, pokud nedošlo k jeho znečištění. Úbytek kapacity, vzniklý samovolným vybíjením je v prvních dnech po nabití 2–3 procenta za den, po deseti dnech asi jedno procento a po 30 dnech asi 0,5–1 procenta. Průměrná ztráta se běžně uvažuje 0,5 až 1 procento.

Závěrem bychom vás chtěli upozornit, že po otevření zátek akumulátoru, pokud je ihned opět neuzavíráme, dbáme, aby se žádná nečistota nedostala do článku, přikrytím čistým hadrem. Jen pro ilustraci: přítomnost 0,5 procenta železa v elektrolytu (pár spadlých železných pilinek apod.) znamená do 14 dnů úplné samovolné vybití akumulátoru a nákladnou opravu vyjmutím celého článku.

Životnost akumulátoru spočívá, jak je v předchozím uvedeno, především v dodržení nabíjecích a vybíjecích hodnot, které jsou při normální funkci dynamu dány hlavně prací regulačního relé. Proto se ještě zmíníme o základní kontrole jeho funkce, abychom věděli, že akumulátor není přebíjen ani nedostatečně nabíjen, nebo nedochází-li k vybíjení přes vinutí dynamu a kostru.

Ke kontrole si opatříme vhodný voltmetr na stejnosměrný proud s rozsahem 3–30 V. Při motoru v klidu připojíme vodiče od voltmetru (obr. A) na kabelová oka u vývodu akumulátoru (plus na plus a minus na minus). Voltmetr nám ukáže napětí v klidu, které je určeno okamžitým stavem nabití baterie. Nyní nastartujeme motor a zvolna zvětšujeme rychlost otáček. Okamžik sepnutí relé se projeví změnou v rychlosti pohybu ručičky voltmetru. Nyní napětí naprázdno změříme, že při běžícím motoru odpojme od baterie napájecí vodič (obr. B), který není spojen s kostrou. Voltmetr přitom zůstává trvale připojen na obě kabelová oka. Přidáváním a ubíráním plynu zjišťujeme napětí, které regulátor dává k akumulátoru, nejsou-li zapnuty žádné ze spotřebičů. Potom ještě při provozních otáčkách motoru zapojíme základní spotřebiče — dálková světla, stěrače, větrák topení, radio a ukazatele směru a hodnoty, které čteme na stupnici voltmetru porovnáme s hodnotami předepsanými pro náš typ regulačního relé při určitých otáčkách.

Seřízení, pokud se hodnoty liší, raději svěříme odborné dílně, pokud je vše v pořádku, máme jistotu, že baterie v tomto směru má zajištěny optimální podmínky.



# ZPRÁVA VÝBORU

## o činnosti za uplynulé období a dalších úkolech rozvoje svazarmovské činnosti

V souladu se závěry V. sjezdu Svazarmu předkládá výbor ZO Svazarmu Renault klub Praha výroční členskou schůzi zprávu o činnosti za uplynulé období a dalších úkolech rozvoje svazarmovské činnosti. Zpráva je podávána za funkční období od 29. 11. 1972 do 30. 1. 1975.

Posláním naší výroční členské schůze je přispět co největší měrou k dalšímu upevnění společenské úlohy Svazarmu, k organizačnímu a politickému růstu základní organizace, ke zvýšení její aktivity a akceschopnosti v práci a k všestrannému rozvoji branně výchovné činnosti.

Aby bylo těchto cílů dosaženo, provedl výbor organizace objektivní zhodnocení uplynulého vývoje, shrnul získané zkušenosti a poučení a připravil pro členy organizace reálný program dalšího rozvoje činnosti.

Výbor pracoval v průběhu funkčního období v počtu 23 členů a 3 členů revizní komise. Během tohoto období z funkce odešli 4 členové, za které byli kooptováni náhradníci. Výbor se pravidelně scházel 1x za měsíc, v náležitých případech pro zabezpečení nárazových úkolů vyšších orgánů Svazarmu nebo před významnými klubovými akcemi i častěji. Dva členové výboru soudruzi KURKA a TROJAN byli stálými členy obvodního aktivu Svazarmu na Praze 3 až do listopadu 1974, kdy byla naše základní organizace převedena do působnosti OV Svazarmu Praha 4. Významných jednání OV Svazarmu na Praze 3 se též zúčastňoval předseda organizace s. MATĚJČEK. Činnost zástupců v práci obvodního výboru Prahy 3 byla předsednictvem OV kladně hodnocena a přispěla k vzájemné aktivní spolupráci. Současně s převedením naší ZO na Prahu 4 byla v listopadu 1974 provedeno jmenování ss. KURKY a TROJANA do Obvodní motoristické rady Praha 4 za účelem nepřerušené součinnosti naší ZO na plnění úkolů OV Svazarmu. Rovněž s. MATĚJČEK je od převedení organizace v běžném styku s předsedou OV Svazarmu Praha 4 pro zajištění aktuálních i dlouhodobých úkolů svazarmovské práce.

Výbor organizace se ve funkčním období sešel celkem na 27 pravidelných schůzích, jejichž předmětem jednání bylo především zajišťování úkolů vyplývajících ze schváleného plánu činnosti na léta 1973—1974. řeše-

ní otázek, souvisejících s členskou základnou a s celkovým obsahem práce svazarmovské organizace a zajišťování úkolů stanovených vyššími orgány.

Značná pozornost byla výborem organizace věnována korespondenci, která nám jako značkovému klubu docházela ve velkém počtu od našich členů i nečlenů. Pisatelé se většinou obražili na klub se žádostí o přihlášku, s technickými dotazy či prosbou o úzkoprofilový náhradní díl. Na všechnu tuto korespondenci je řádně odpovídáno buď jednatelem klubu, nebo jednotlivými členy technické komise. Zvláštní uznání za tuto náročnou a obětavou práci náleží s. TROJANOVÍ. Několikrát byly zaslány i menší náhradní díly, které členové výboru obstarali v Mototechně či jinde a na dobírku zaslali žadatelé. Převážně se jednalo o pisatele ze vzdálených míst, ze SSR s krajně nepříznivou možností jejich získání jinou cestou. Členové klubu se na výbor obražili převážně s administrativními záležitostmi, při jejichž vyřizování, především na úseku členské evidence a průkazů AMK a Svazarmu, vykonal velký kus práce s. MUDROCH. Na výbor klubu se písemně členové obražili i s podněty na zlepšení činnosti klubu, s připomínkami k náplni členských besed, technických porad, klubových srazů, výletů apod. Všem těmto podnětům dopisům je věnována maximální pozornost, jsou projednávány na schůzích výboru a v souladu s organizačními a materiálními podmínkami organizace jsou podkladem ke zlepšení další práce.

Členská základna se ve sledovaném období pohybovala mezi 450—500 členy. Současný stav je 509 členů. Z toho z Prahy 306 členů a z ostatních krajů včetně okresů Praha-východ a Praha-západ 203 členů. Tento počet našich členů se podle typů vozů člení na:

135 majitelů vozů	R 4CV
3 majitelé vozů	R 5CV
10 majitelů vozů	R 4
39 majitelů vozů	R 6
225 majitelů vozů	R 8
3 majitelé vozů	R 10
22 majitelů vozů	R 12
34 majitelů vozů	R 16
15 majitelů jiných značek	
23 majitelů vozů	Dacia

V oblasti evidence členské základny nás v nejbližším období očekává náročný úkol výměny členských průkazů Svazarmu, která bude uskutečňována v souladu se směrnicí ÚV Svazarmu. Informace o provedení výměny členských průkazů v naší organizaci a s tím spojenými úkoly na úseku členské evidence, je předmětem samostatného příspěvku v programu naší výroční členské schůze.

Členské schůze a besedy klubu byly pořádány jedenkrát měsíčně s výjimkou prázdninových měsíců, a za sledované období se uskutečnily celkem 22krát s průměrnou účastí 180 až 200 členů. V prvním roce funkčního období se konaly ve velkém sále restaurace v Riegrových sadech, později opět v sále ZK Tesla Strašnice, v Čáslavské ulici na Vinohradech, vždy pravidelně poslední čtvrtek v měsíci. Na pořadu členských besed byly především otázky celoklubové činnosti, organizační záležitosti a zvláštní pozornost byla věnována úkolům, které byly na organizaci kladeny nadřízenými orgány, v loňském roce především přípravě a výsledkům V. sjezdu Svazarmu.

O další náplň členských besed se staraly odborné komise, které má výbor celkem čtyři, a to organizačně kulturní, technickou, sekce 4 CV a revizní. Jednotlivé komise se podílely na činnosti organizace takto:

**Organizačně kulturní komise** se v průběhu období 1973—1974 snažila o aktivizaci členské základny organizovaním řady zajímavých pořadů se snahou o rozšiřování vlivu základní organizace na větší okruh zájemců. Toto její úsilí se vždy nesetkalo s náležitou odezvou u našich členů, kteří se některých akcí, zejména společných výletů, zúčastňovali v malém počtu, a tak znehodnotili obětavou práci soudruhů CSIRIKA, HOLOVKY a PAJERA.

Organizačně kulturní komise zajišťovala program členských besed, jejichž náplní byly různorodé přednášky zástupců odborných organizací z oblasti opravárenství, používání barev a laků na opravy vozidel, odrušení vozidel, provozu a údržby pneumatik, dopravních předpisů a vyhlášek, psychologie řidiče, používání léků motoristy a první pomoc, besedy s automobilovými závodníky, se zástupcem kanceláře firmy Renault, s kapitánem čs. DC týmu a další. Většina člen-



ských besed byla doplněna unikátními filmy s motoristickou tematikou. Besedy na závěr roční činnosti byly pak organizovány zábavnou formou za účasti významných profesionálních umělců a za vydatné pomoci členů našeho klubu — manželů BOUŠKOVÝCH.

Mimo tyto pravidelné besedy se organizačně kulturní komise věnovala pořádání brané motoristických akcí. V roce 1973 proběhla škola smyků, v roce 1974 se pro nepřízeň počasí neuskutečnila. Tato akce je členstvem oblíbená, avšak je závislá na počasí, neboť je pořádána na zamrzlých rybnících. Dalšími akcemi s brané motoristickou tematikou byly čtyři jednodenní výlety spojené s orientační soutěží jízdu a návštěvou zajímavých a památkových objektů (elektrárna Křhanice, hvězdárna Ondřejov, Karlštejn, Babiččino údolí, Adršpašské skály a pevnost Dobruška). Nedostatkem těchto akcí byl nízký zájem členů, který se projevil účastí 10–20 osob na výletech.

Vyvrcholením vždy celé roční činnosti organizace je pořádání srazů majitelů vozů RENAULT. Ve sledovaném období byly pořádány dva srazy, v roce 1973 v Rejstějně na Šumavě a v roce 1974 v Redkovském mlýně na Českomoravské vysočině. Oba tyto srazy se zúčastnilo 1221 osob a 439 vozů. Přes tento vysoký počet účastníků srazů je i zde záporům malá účast členů naší základní organizace, jichž se například srazu v roce 1974 zúčastnilo jen 10 procent.

Organizačně kulturní komise se rovněž aktivně podílela na naplnění srazů, především v jeho kulturním programu, který již dosáhl vysoké profesionální úrovně. Na těchto srazech jsou vedle motoristických a kulturních pořadů pro dospělé, pořádány též rozsáhlé hry a soutěže pro mládež a děti účastníků, které jsou zajišťovány ve spolupráci s Domem čs. dětí na Pražském hradě za vydatné pomoci s. MARKALOUSE a manželky našich členů. V rámci srazů jsou též uskutečňovány sportovní hry, brané soutěže a jízdy zručnosti řidičů a řidiček, při nichž značný kus práce vykonávají ss. BÍSEK, CSIRIK, HOLVKA, MRAZEK, bratři PETRŽELOVÉ, manželé SKOCHOVI a další členové výboru a klubu. Je těžko slovy ocenit nezištné úsilí všech dobrovolných funkcionářů, kteří vedle své odpovědné práce ve výboru organizace zajišťují náročnou pořadatelskou službu při těchto významných klubových akcích. Za všechny je nutno vyzdvihnout ss. DOUBKA, DOLANSKÉHO, KEDLESE, KRUPKU, KUNDIÁKA, KURKU, ZÁKOUTSKÉHO a další členy výboru, bez jejichž obětavosti by se naše srazy a celá klubová činnost nedala uskutečnit, a je na členech, aby si vůči jejich práci pro kolektiv uvědomili míru odpovědnosti své svazarmovské angažovanosti a aktivity na činnosti organizace.

Úrovní našich srazů odpovídají i vysoce hodnotné ceny udělované při pořádání soutěží, které se předsedovi klubu podařilo získat od mnoha významných organizací.

Domníváme se, že i na poli společenských prospěšných práce dosáhla naše

organizace dobrých výsledků, ať již jde o účast v brigádní činnosti či při získávání dárců krve z řad motoristů nebo naše finanční pomoc v akci traktor pro Vietnam, za kterou jsme obdrželi poděkování od MV Svazarmu.

Celkově se naše práce odrazila v uplynulém období i propagačně ve sdělovacích prostředcích: Pořad z našeho srazu na Šumavě byl dvakrát vysílán Čs. televizí v Televizních novinách a v Auto-moto revue. Třikrát byla naše činnost hodnocena zvláštními články v časopisu Svět motorů a několikrát v denním tisku. Kromě toho byla v Čs. rozhlasu vysílána obšírlá relace a interview s předsedou klubu o činnosti organizace a její spolupráci se servisem Renault Autodružstva Praha.

V rámci naší dohody se servisem Autodružstva Renault v Motole bylo dosaženo ve sledovaném období několika významných výsledků. Servis se zúčastňoval svými mechaniky našich srazů, při nichž pomáhal naší technické komisi v prohlídkách a opravách vozů účastníků a současně zajistil prodej náhradních dílů a pomohl tak především mimopražským účastníkům v řešení jejich problémů. Na základě pochopení a ochoty vedoucího servisu s. ZVÁRY a ostatních pracovníků opravy byly uspořádány dvakrát servisní dny jako Dny otevřených dveří v Motole pro naše členy. Mechanici nám v tyto dny pracovního klidu provedli bezplatné prohlídky, seřízení a opravu u 106 vozů. Práce byly provedeny vysoce odborně a ke spokojenosti těch, na které se dostalo. Záporům loni pořádaného dne byla účast některých sobeckých členů, které jsme prakticky po celé dva roky na žádné akci neviděli a kteří této akce využili k časově náročným opravám na úkor ostatních účastníků, respektujících stanovenou zásadu, požadovat na mechanikách servisu jen provedení běžných servisních úkonů. Přitom však tato skutečnost nebyla logickou příčinou k tomu, aby někteří členové, na které se nedostalo, nevybíravě napadli v servisu předsedu klubu a celý výbor za to, že pro členy nic nedělají. Tím dobrovolnou snahu výboru a Autodružstva rozhodně nepodpořili. Výbor se zabýval touto situací a v krátké době stanovil kritéria hodnocení aktivity členů na celé činnosti organizace pro využívání poskytnutých výhod.

Technická komise se v rámci členských besed starala o pravidelnou technickou poradu a o zvláštní přednášky, zaměřené na některé specifické provozní a opravářské problémy. Vedle této pravidelné činnosti na besedách, členové technické komise pomohli mnoha členům klubu radou i skutkem při náhlých problémech s jejich vozy, často v každé denní i noční době. Mimořádně cenná je práce technické komise na srazech, kde zajišťuje prohlídky, seřizování a opravy vozů. O jak rozsáhlou činnost se jedná vyplývá z toho, že jen na posledních dvou srazech opravili a seřídili na 300 automobilů.

Za činnost v technické komisi je nezbytné vyjádřit uznání soudruhům

BENEŠOVI, CVRČKOVI, K. DUŠKOVI, MAYEROVI, MELICHAROVÍ, MIKOTOVI, NAKLÁDALOVI, VŠETEČKOVI, bez jejichž neúnavné práce si již nelze činnost klubu představit.

Významnou a vysoce náročnou činností technické komise je tvorba technických textů pro vozy Renault, které jsou od ledna 1974 vydávány pro naše členy na úrovni obrazových manuálů za autorské spolupráce soudruhů BENEŠE a VŠETEČKY. Tyto texty jsou neocenitelným pomocníkem pro naše členy, když ne hned, tak s přibývajícím počtem ujetých kilometrů na jejich vozech.

Výbor organizace vidí možnosti dalšího rozšíření činnosti především v oblasti pravidelných technických prohlídek vozů členů klubu. Tato snaha je však přímo vázána na konečné zajištění vlastní svépomocné dílny, kterou klub tak nutně potřebuje, a kterou se mu, za celou dobu jeho 16leté existence, nepodařilo, v obtížných pražských podmínkách, zajistit. V posledním období se nám podařilo najít v Praze na Kačerově vhodný objekt, ze kterého je možno vybudovat vlastní dílnu a klubovnu podle našich představ. Výbor na základě souhlasu členské schůze, vstoupil do konkrétního jednání s orgány NV hl. města Prahy a ONV Praha 4 o pronájmu pozemku a zakoupení současně nemovitosti. Současně s tím jsme požádali MV Svazarmu Praha o finanční příspěvek na materiální vybavení svépomocné dílny, jehož poskytnutí nám již bylo schváleno. Další vybavení dílny chceme pořídit z našich prostředků. Budeme mít snahu vybavit dílnu potřebným nářadím, měřicími přístroji pro určení stavu motoru a ostatních částí vozu, regloskopem, zařízení na měření geometrie a dalším speciálním vybavením v souladu s našimi finančními možnostmi, ale především s přihlédnutím k přístupu našich členů k řešení tohoto závažného úkolu a jejich aktivní spolupráci. Páje o to, abychom spojili své úsilí a brádnickou svépomocí, včetně zajištění stavebního materiálu, provedli nezbytné stavební úpravy objektu s cílem vybudování solidního prostoru, ve kterém si budeme sami sami udělat většinu běžných prohlídek, seřízení a oprav na svých vozech za pomoci technické komise.

Současně s tím musíme dbát i na hospodářskou stránku zřizované dílny tak, abychom tuto náročnou oblast činnosti a výdaje spojené s provozem objektu mohli ekonomicky zabezpečit.

Sakce vozů 4 CV je nedílnou součástí základní organizace a byla ustavena v jejím rámci s cílem pomoci udržovat členům-majitelům již prakticky historického vozítka, jejich stroj v provozuschopném stavu za situace, kdy výroba byla již dávno zastavena, náhradní díly nejsou a peníze na nový vůz se rovněž nedostávají. U řady z nich jde o nedostatek vůle odtrhnout se od něčeho, co si zamilovali, oblíbili a s čím se za dlouhá léta zžili. Šlo o racionální opatření sdružení sil a prostředků jako přirozaný projev sebezáchrany. Přitom vedení sekce koncipuje svou činnost tak, a hodlá tímto způsobem pokračovat.

# USNESENÍ

## výroční členské schůze a plán činnosti základní organizace Svazarmu Renault Praha na rok 1975—1976

Základní organizace Svazarmu Renault Praha na své výroční členské schůzi, konané dne 30. ledna 1975, schválila zprávu výboru o činnosti za uplynulé období a zprávu revizní komise o hospodaření organizace a stanovila, v souladu se závěry V. sjezdu Svazarmu, další úkoly rozvoje činnosti základní organizace, orientované zejména na tyto oblasti svazarmovské práce:

výrazně zlepšit ideově výchovné působení organizace tak, aby bylo prováděno cílevědomě a soustavně přitažlivými formami a prostředky agitace a stalo se věcí celého funkcionářského aktivu. Za hlavní cíl politickovýchovné práce považovat rozvoj aktivity a angažovanou účast členů na činnosti organizace i na společensky prospěšné práci;

rozvíjením technické a branně motoristické činnosti usilovat o neustálé rozšiřování vlivu základní organizace na větší okruh zájemců. K tomuto cíli zaměřit nové a lákavé formy práce, které by přitahovaly širší okruh zájemců. Základem tohoto masového působení ZO učiní technické možnosti dané výstavbou svépomocné dílny a pořádání takových nenáročných branně motoristických her a soutěží, pro něž je v silách ZO vytvořit organizační a materiální podmínky, kterých se bude moci zúčastnit co největší počet zájemců, včetně mládeže a žen;

jako součást Národní fronty rozvíjet spolupráci s orgány lidospřavy Prahy 4 a svou činností přispívat k realizaci jejich volebního programu. Svou obětavou prací a vše-

strannou propagací naší svazarmovské činnosti napomáhat k upevnění postavení Svazarmu a vyvolat tak u všech složek Národní fronty přesvědčení o zodpovědné práci svazarmovské organizace; dosáhnout trvalé aktivity všech členů na činnosti základní organizace a při plnění závěrů V. sjezdu a stanov Svazarmu a těmito zásadami usměrňovat vnitřní život klubu.

Uvedené cíle činnosti naší základní organizace učinit předmětem kolektivního úsilí celého výboru klubu a všech členů organizace.

K zabezpečení těchto základních oblastí svazarmovské práce výroční členská schůze ukládá výboru zajistit v nastávajícím období tyto konkrétní úkoly:

1. Pořádat jednou měsíčně, mimo měsíce prázdnin (červenec a srpen) členské besedy a v jejich rámci uskutečňovat pravidelné přednášky z oblasti motorismu, dopravních předpisů, opravářství a dalších zájmových oblastí členů, doplněných promítáním sportovněmotoristických a naučných filmů.

Odpovídá:

*kulturně organizační komise*

2. Brigádnickou svépomocí provést přestavbu klubové dílny na Kačerově včetně vybudování nájezdové rampy a dalších stavebních úprav objektu.

Odpovídá:

*stavebně organizační komise ve spolupráci se všemi členy klubu*

3. Ve svépomocné dílně uspořádat kursy Opravář Svazarmu I. stupně.

Odpovídá:

*technická komise*

4. Jedenkrát týdně pořádat ve svépomocné dílně technické prohlídky vozů členů aktivně zapojených do ostuňní činnosti organizace.

Odpovídá:

*technická komise*

5. Desetkrát ročně vydat členský Zpravodaj se snahou o další zvýšení jeho obsahové a výtvarné úrovně.

Odpovídá:

*redakční rada*

6. V rámci časopisu pokračovat v pravidelném vydávání technických textů pro vozy RENAULT.

Odpovídá:

*technická komise*

*a redakce časopisu*

8. a) jedenkrát ročně uspořádat školu smyků pod vedením významných automobilových závodníků;

b) dvakrát ročně uspořádat jednodenní klubový výlet spojený s branně motoristickým programem;

c) ve dnech 8.—11. května 1975 uspořádat společně se ZO RENAULT-klub Brno výlet do NDR k návštěvě družebního Autoklubu Drážďany.

Odpovídá:

*kulturně organizační komise*

9. Ve dnech 19.—21. září 1975 uspořádat XIV. sraz vozů Renault v Řeštejně na Šumavě s branně motoristickým a kulturním programem a se soutěžními pořady pro mládež.

Odpovídá:

*srazový výbor Rady klubu*

Plnění schváleného plánu činnosti pravidelně sledovat na měsíčních schůzích výboru organizace a o průběhu jeho zajišťování informovat členskou základnu na členských besedách a prostřednictvím klubového časopisu.

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

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

PRODÁM 2 disky na Dacii (100 Kčs), řízení (250), přední tlumiče (150), olejové čerpadlo (100), poloosu (50), horní přední ramena (250), pravý přední brzdový třmen (200), na Renault 8.

Ing. JIŘÍ STÝBLA

PRODÁM na R4CV: přesuvné kolo 1. rychlosti, 4 disky s pneumatikami, svislé čepy, kulové čepy řízení, rychlostní skříň, ojniční ložiska (šály), dveře přední a zadní.

Viliam KUNDLÁK,

KOUPÍM na R5CV Dauphine blok, případně celý motor, svislý čep, boční silenbloky zadní nápravy, čtyřstupňovou převodovku.

FRANTIŠEK MATOUŠEK,

KOUPÍM zachovalý skelet na R8 (bez blatníků, dveří).

Zdeněk PAZOUŘEK,  
SSL Benešov u Prahy.

PRODÁM na R4CV: originál autozahrádku, nově protektorované pneumatiky 5,0 X 15, křížové klouby, 5dřevé disky, starší poloosy a další díly. Zn.: Piště jen vážní zájemci — stavím.

BOHUMIL KADLEC,

PRODÁM na R4CV hrušku a talíř, hřídel vodní pumpy, sadu pístních kroužků normál, ojniční ložiska — sada o průměru 34,75, dále ventily dělané, upravený rozdělovač z MB 1000 na R4CV a drobnosti na R8 956 ccm — 5 stěracích pístních kroužků normál nové.

MARTIN PREISS,

KOUPÍM na R8 kolébku a jeden plášť 155/15 OR 6 s dobrým vzorkem.  
K. SCHULZ,

PRODÁM na R8 — 1130 (r. v. 1964: nové — 2 přední tlumiče, těsnění kolem dveří 3 ks, 2 silenbloky k pravému hornímu rameni, 2 obložení hran před. dveř. otvorů, 2 blíkače, rozdělovač s víčkem, horní hadice k chladiči, ozdob. lišta na čelo, duše 155/15, boční část karosérie u levého zadního okna, spínač (kontrolka mazání), seznam všech náhradních dílů — použité: zahrádka (na stěchu), 2 zadní pera.

Ing. ZÁKOUTSKÝ,

KOUPÍM zachovalou R8 — nabídky piště na adresu redaktora.

PRODÁM na R8, typ 1130 — pravý zadní blatník (300 Kčs), karburátor Solex (500 Kčs), přítláčný talíř spojky (100 Kčs).

JAROSLAV VRÁNA

VYMĚNÍM novou sadu ventilů na R4CV (sací a výfukové plus nová vodítka) za 4 staré plošky průměr 54,5.  
JIŘÍ FLÁŠKA

tel. do zam.: 42/031 1. 12

PRODÁM na R5CV Dauphine: kompletní dobré sedačky, nové pístní kroužky (průměr 58 mm), čepy, kompletní převodovku třírychlostní a další dílce. — KOUPÍM na Dauphine: přední sklo, hadici termostatu a topení, přední blatníkové lišty levou i pravou.

ULRICH OLDŘICH,

PRODÁM — RENAULT 4CV z roku 1958 v dobrém technickém stavu. Motor po GO, karosérie v dobrém stavu. Různá vylepšení.

A. SOLNIČKA.

Praha 10-Vršovice,  
telefon do zaměstnání 22 85 54

## UJE | SEKCE 4CV OZNAMUJE | S

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

## ZNAMUJE | SEKCE 4CV OZNAM

vat i v budoucnu, že se soustřeďuje na specifickou stránku udržování vozů za těchto nepříznivých okolností, přičemž vede členy k účasti na všech společných akcích klubu, ať jde o členskou schůzi, výlety, srazy apod. Tedy žádná separace, ale podpora jednoty a společného programu.

Proto sekce usměrňuje svou činnost tak, aby i časově byla s celkovou klubovou činností pokud možno sladěna. Výrazem toho je, že prodej náhradních dílů je nyní pravidelně situován před členskou schůzí (k podpoře větší účasti), k informacím včetně svolávání schůzek je využíván klubový Zpravodaj jako jediný zdroj písemného styku, vedoucí sekce se pravidelně účastní zasedání výboru základní organizace jako její člen.

Pravidelně 2X měsíčně je organizován prodej náhradních dílů spojený s technickou poradnou, konzultacemi a výměnou zkušeností.

Pokud jde o rozsah činnosti, je možno jej stručně charakterizovat těmito údaji:

Nákup náhradních dílů od počátku činnosti do konce listopadu 1974 je reprezentován částkou 52 447,55 Kčs, prodej za stejné období dosáhl objemu 32 177,15 Kčs. O veškeré této činnosti se vede řádná evidence. Základní počet členů-podílníků činil 65 a po celou dobu se úbytky zhruba, ne však zcela, vyrovnávaly přírůstky nových. Dnes je aktivních členů asi 60, z toho majitelů R4CV 53.

Úbytky jsou přirozeným důsledkem toho, že řada majitelů se přece jen rozhodne pro jiný typ vozu. Tento úkaz se nevylhává ani členům vedení sekce, kterou bylo nutno z tohoto důvodu v listopadu 1973 rekonstruovat a za odešlou valnou část zvolit nové členy včetně vedoucích. Při této příležitosti je na místě těm nejobětavějším, k nimž patří především ss. BEDNÁŘ, DUŠEK, DÍDEK, HEJHAL, i ostatním upřímně a srdečně poděkovat a jejich dobrovolnou práci ocenit.

Pokud jde o budoucnost, hodlá sekce až do přirozeného zániku ve své činnosti pokračovat zhruba způsobem, k němuž v poslední době dospěla a který se osvědčuje.

Ze strany sekce 4 CV je celkem pochopitelný zájem na určité kapacitě uvažované dílny pro "čtyřky" k technickým prohlídkám a drobnějším údržbovým pracím. Při tom členové sekce chtějí zároveň výroční schůzi ujistit, že se nechtějí jen podílet na hotové výhodě, ale s tradiční už aktivitou a elánem přiložit ruku, ještě raději obě, k vytvoření této potřebné materiálně technické základny celé svazarmovské organizace Renault klubu.

Zpráva o hospodaření organizace a činnosti **revizní komise** je předmětem zvláštního příspěvku v programu výroční členské schůze.

V rámci své činnosti vydává výbor organizace pro své členy **Renault Zpravodaj**. Vychází 10X ročně a je rozestřán členům klubu zdarma. Redakce časopisu se snažila postupem doby o soustavné zvyšování kvality časopisu jak po stránce obsahové, tak i grafické úpravy včetně kvality tisku. Vedle této činnosti se redakce časopisu zabývala též grafickými návrhy a tiskem řady dalších tiskovin pro srazy klubu a ostatní akce.

Zásahu na dosažené výrazné úrovni časopisu a dalších tiskovin má s. ŠEBESTA, který svou fundovanou a obětavou prací zajišťoval jak redakci, tak mnohdy i vlastní tisk časopisu v případech, kdy tiskárna nebyla schopna splnit naše termíny, a přičinil se tak o stálý styk organizace se svými členy.

Po stránce obsahové byl zaveden nový rubriky, byla uskutečněna soutěž čtenářů a za pomoci autorské dvojice BENES—VŠETECKA byly uveřejňovány technické texty pro opravy vozů Renault. Redakce byla průběžně zásobována materiálem pro zveřejnění, který dodávali ss. DOLANSKÝ a MATĚJČEK. Redakce měla výhodu v tom, že řada těchto materiálů byla pro časopis speciálně překládána ze zahraničních pramenů. Technické rady, které pro časopis dodával s. BENES, doplňují potom obsah časopisu z hlediska odbornosti. Můžeme tedy konstatovat, že byla vytvořena redakční rada, která dobrovolně a v datně pomáhala redakci při tvorbě jednotlivých čísel. Vzhledem k další tvorbě považujeme za nezbytné udržet činnost této redakční rady, její okruh ještě rozšířit a tuto její činnost koordinovat s redakcí. Přitom rádi uvítáme příspěvky do časopisu též od našich členů a ostatních čl. Renault klubu.

Veliká pozornost byla v časopise věnována i inzertní části pro vzájemnou technickou pomoc členů, která bude i nadále našim čtenářům k dispozici.

Z hlediska grafické úpravy časopisu dochází během dvouletého období zpočátku k racionálním změnám v došavádí úpravě, které v průběhu doby vykrystalizovaly do té podoby, v jaké vyšlo první letošní číslo. Kvalita tisku byla vyhovující a odpovídala daným podmínkám malofaštové techniky. Oceňujeme i práci a pomoc redakci, kterou nezištně prokazovali náš člen s. OULEHLA, který zhotovoval sazbu pro některé významné důležité články.

Redakční a vydavatelská činnost

byla rozdělena mezi s. ŠEBESTU a s. BALONA. Výsledky jejich práce musely těsně navazovat na činnost expedice časopisu, která vzhledem k napjatým termínům kladla značné nároky na osobní čas manželů SKOCHOVÝCH. Velkou obětavost projevili s. BALON, který nelitoval svého volného času, byl hlavním jednatelem s tiskárnou, v posledních měsících i odborem propagace Autodružstva Praha.

Díky osobnímu jednání předsedy naší organizace s předsedou Autodružstva Praha nám byla v roce 1974 zadána placená inzerce Autodružstva v našem Zpravodaji, která nám umožnila částečně finanční krytí za tisk časopisu. Vzhledem ke snížení finančního rozpočtu Autodružstva je na rok 1975 částka na inzerci omezena, a tak budeme nuceni chybějící náklady na tisk časopisu krýt z jiných zdrojů.

V dalším období chceme při tvorbě časopisu pokračovat v nastoupené cestě s tím, že bude dán ještě větší důraz na obsahovou náplň a rozsah Zpravodaje a budou stanoveny pevné termíny redakční uzávěrky, předání předloh do tiskárny a expedice.

*Závěrem je třeba poznamenat, že přes řadu uzhání i poděkování, kterých se výboru ve sledovaném období dostalo od členů klubu, od ostatních Renault-klubů a nadřízených mistrů, jsme si vědomi, že se nám mnohé záměry přes poctivou snahu nepodařilo zajistit v plném rozsahu a k úplné spokojenosti. Mnohé úkoly a náměty bude muset převzít k dalšímu řešení nově zvolený výbor klubu. Přitom na stávající období bude náročné na splnění úkolů, které před základní organizací stojí při naplňování závěrů V. sjezdu Svazarmu. V duchu těchto závěrů musíme jednání naší výroční členské schůze a přijaté usnesení přispět k dalšímu rozšíření celkového obsahu práce základní organizace, ukázat cesty k intenzivnějšímu uplatňování vlivu naší organizace na širokou veřejnost a být prvním výrazným krokem k naplňování požadavků nových stanov.*

*Plnění schválených cílů činnosti naší základní organizace na rok 1975 až 1976 musí být předmětem kolektivního úsilí celého výboru klubu, za předpokládané aktivní spolupráce celé členské základny a nadřízených orgánů.*

*Za náš prvořadý úkol považujeme růst aktivity členstva i jeho zodpovědnost za plnění společenského poslání organizace a výsledky její práce.*

PRAHA, 30. ledna 1975