

KRONIKA

1. ČESKÝ AMK ŽEN

I. ČESKÝ AMK
ŽEN

1 9 6 9



za volantem

45 LET ZA VOLANTEM



Hodně to i se mnou zaujalo redakce časopisu "Za volantem", když umělkyně při串ní schůzce žen-motorkářek se zástřívku mistrovského sportu Eliškou Šimkovou. Hlavně schůzce v pašinovci dohází znít nejdříve u místní kroužek žen-motorkářek, když říkají například, že by se uprostřed nás vzdálit mohly akce pro ženy - nebo konání jízdy. Nejsíť kroužek žen má řidičský průkaz a běží se jízdy, pročež nemají práva. Hobby by sice jízdy se sužovat mohlo, ale když jí pak řidičský průkaz dala do rukávku, mohou zavést, ten ne řidičského rodiče ani nenechají, kdyžže o něm skvěle svědčí ve zkrátku nebo v rukou svého sedadla než ziskem mimo význam.

O tom nebylo daleko k činům, kroužek vyzval zájemkyň, které se chtějí učestnit konání jízdy jízdy se společnou instruktorkou na svazce na Letňanech. Přijelo více než třicet holčiček a moc si ten nejprve pěvnicko-tanec, neboť závodky nejenomé parotky, ale bláznivě sebevraždu. Naše se hlasily za nové členky kroužku.



Patronka a spoluzakladatelka
1. AMK žen



Schechterem byl ziskat, i základní jeho členky, a také z nesmírně pekla se
zvít v únoru 1969 "Pražský český automobilový žurnál".

Předstědkyní bylo zdejší záškolní mistrové sportu Eliška Šimková,
následkem předstědkyní mistrové sportu Lidor Alenčíkovič-Rukávčík
a šefredaktorka českopisů Zdeňka Kmenta Alena Havelková.

12.4.1969

- Pro úplné začátečníce opět koncidení jízdy zručnosti, tentokrát na avóčku autoskoly v Jinonicích.
 - Pro ty o malo zkušenější křížek se konala lehčí orientační soutěž - zajímavá o zábavu, dotevření hodnotnými cenninami:

EVA RALLYE

1. ROČNÍK



CORTINA



F I A T

9. 10. 1969

Členská schůze - přítomno 42 členek

- Zajímavý přednáška vedoucího redaktora časopisu "Za volantem" na téma: "Technika jízdy a příprava vozidla na zimní období".
- Informace o soutěži "VEČERNÍ PRNHOU S VEČERNÍ PRNHOU", kterou pořídil autoklub Bílá Lábut'. Přihlásilo se 8 žen k soutěži a 4 ženy jako pořadatelky.

25. 10. 1969

Autoklub Bílá Lábut' nám poslal poděkování za pomoc při pořádání soutěže.

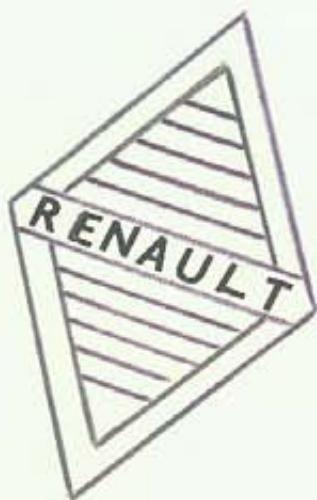
13. 11. 1969

Členská schůze - přítomno 60 členek

Pani Eliška Junková nám vyprávěla o kidičských zkouškách v Anglii.

Promítání filmu o údržbě automobilu (karoserie o mitřek motoru - zajistilo paní Löffelmannová).

Informace o instruktázi v Klicanech u Prahy - údržba vozů v zimním období (přihlášeno 9 žen).



24. 11. 1969

P. Tomášková byla vyslána za naši klub na zasedání sportovní komise městského výboru AMK Praha.

29. 11. 1969

Sídky zručnosti - 9.00 hod. u přenosové věže na Štrahově.

Instruktorkami byly zkušené řidičky našeho klubu - Dr Tejmarová, Víšková, Boušková, Čížková, Kinzlová, Würtherlová a Tomášková. Zkoušelo se hlavně couvání, parkování a projetí některých křížovatek.

Od mnoha řidiček byly venčeny dotazy na školu smyku a tak začátkem příštího roku uspořádáme zvláštní podnik.

11. 12. 1969

Členská schůze - 40 členek

Příprava na recírek.

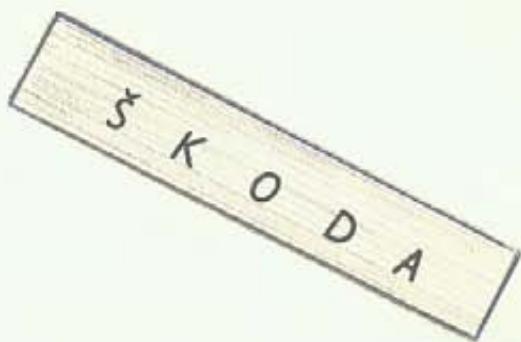
12. 12. 1969

Mikulášská

Restaurace "Na Podbabské" v Proze Dejvicích, Jugoslávských part. 8 - vstupné 5,- Kčs - přítomno bylo asi 36 členek.

O dobrém průběhu se starala Marta Dobčová.





18. 12. 1969

*Na MV AMK Praha byl podáván písemný statistický účet
našeho klubu za rok 1969.*

počet registrovaných členek:	116
výchova řidiček:	mototuristiká:
2 kurzy údržby	1 místní akce - 50 účastníků
přednášky a besedy	1 okresní akce - 120





eva řídí...

Z vašich dopisů

Z každého dopisu, který dojde do redakce a zádá pomoc, radu, navrhuje nová zlepšení i dělí se o své starosti, máme radost. Ale přece zvláštní pozornost se těší tlusté desky s několika desítkami zvláštních dopisů. Na rozdíl od většiny ostatní redakční pošty mezi těmito listy není ani jeden podepsán mužem. Jsou to vlastně přihlášky, které došly do našeho I. českého automotoklubu žen, popřípadě k některým jeho akcím. A jak už to bývá, většina z nich nemá jenom stručná a strohá, ale zděluje i pocit písatelek. Možná, že by se muži, dospívající synové a někdy i rodiče divili, co tráví jejich blízké. Ale nechme o pocitech fidiček hovořit je samotné. Protože jejich dopisy nebyly určeny k otisku, neuvaďme jejich jména. Neradi bychom jim za jejich důvěru způsobili rodinnou nepříjemnost.

„Jistě víte, proč vám psí. Četla jsem o založení automotoklubu žen. Měla jsem opravdu nesmírnou radost. Je mi 19 let a strašně ráda bych se chtěla přihlásit. Bydlím na Moravě, ale přesto, že je to dost daleko, chtěla bych přijet. Je to nutné s autem? Mám sice Volhu, se kterou mám možnost kdykoli jet, ale jistě sami víte, že všichni rodiče mají strach, aby se něco nestalo. Nevim, zda budete mít čas mi odpovědat, ale byla bych vám za to opravdu vděčná.“

Tolik jedna z nejmladších zájemkyní. O něco starší se svěřuje: „Prosím vás tímto malým psaníčkem o přijetí do klubu. Velmi ráda bych se s vámi zúčastnila orientační soutěže — i když toho moc neumím. O mém sebevědomí se nedá mnoho mluvit — točí se stále jen kolem mých tří dětí. Proto velmi ráda mezi vás příjdu.“

Tato písateľka má asi děti ještě malé, ale ani tam, kde jsou v rodině převážně dospělí, to zřejmě fidičky nemají lehké: „Asi před půl rokem jsem udělala fidičské zkoušky a pak jsem nějaký čas nejezdila. Nyní jsem se dostala k vozu, ale zase mám jinou potíž. Jedenak jsem za půl roku vyšla z praxe a za druhé vůz má jiné fidičení, což mi dělá potíže, takže mají fidičský průkaz, nefidim. Přestože mám doma dva fidiče, nemohu se na

ně obrátit se žádostí, aby se mnou měli trpělivost a trochu se mi věnovali. Mají strach mít to půjčet a když už je konečně přemluvím, tak mne tak znervózní, že toho raději nechám. Myslím si však, že je to velká škoda, když už jsem se to naučila, abych byla odkázána na to, kdy se urácejí mne svět.“

Při této však nevývahy jenom ve vlastní rodině, to vši každá fidička z vlastní zkušenosti. Proto je tak pochopitelný povzdech další: „Jsem velmi ráda, že podobný klub pro ženy existuje. I když jsem těž členkou značkového klubu FIAT, stále cítím mírné přezírání ze strany fidičů mužů k ženám fidičkám.“

Dopisy však zdáleka nejsou jenom smutné. Naopak. Vše je v nich nadšení a radost. Jako v tomhle: „Přijala jsem s jádrem zprávu o založení automotoklubu žen. Myslím si, že je to výborná myšlenka a automotoklub by mohl mít velké možnosti. Ráda bych se zúčastnila některé akce pro začátečnice, i když je to ode mne velká troufalost. Myslím si však o sobě, že mám dostatečný smysl pro humor, který je pro tyto situace nezbytný. A hlavně se ráda účastním soutěží, i těch, v nichž nemám šance, ne pro ceny, ale zřejmě z vrozeného pudu soutěživosti.“

Plný srdečnosti je i další list: „Četla jsem článek o prvním automotoklubu žen a velmi mne zaujal. Je mi 47 let a od mládí fandím motociklu. Auto, to je moje celoživotní touha. Přesto jsem se vlastního vozu nedočkala. Až nyní jsem získala fidičský průkaz. Ovšem vlastní vůz ještě nemám, o ten vedu uporný boj s manželem. Potřebovala bych získat praxi a zkušenosti, abych si mohla vůz půjčit, nežli si nějaký starý se ženu. Byla bych moc šťastná, když byste mne mezi sebe přijaly. Jsem si jista, že by to byla pro mě velká radost a pochopení. Strašně moc se těším na odpověď a toužebně si přeji, aby to byla odpověď pro mne přiznivá.“

Nedivte se, prosím, že tento dopis je bez ládu a skladu, ale od chvíle, kdy jsem četla článek o vás, jsem tak rozechvělá jako malá holčička a budu počítat dny, kdy by mohla přijít

od vás odpověď. Strašně ráda bych se stala členkou vašeho klubu.“

Dopisy dostává redakce od žen různého věku a povolání, téměř z celých Čech a Moravy. I když mezi nimi vznikly autokluby žen v Písku a Táboru, chystá se podobná akce v Brně a dalších městech, je to vše zřejmě málo. A hlavně o nich fidičky neví. V listech však nejsou jenom přihlášky, ale i mnoho iniciativních návrhů, i když některé zatím nemůžeme uskutečnit. Jako třeba tenhle: „Velmi mě zajímají automobily. Ráda bych se naučila řídit, ale po finanční stránce je to pro mne neuskutečnitelné. Měla bych návrh, abyste pro členky automotoklubu uspořádaly nějaké levnější kurzy autoškoly. Myslím, že by to uvítalo velké množství žen.“

A protože skutečně nelze ocitovat všechno z té velké hromady dopisů, z nichž některé jsou podepsány třeba i několika ženami z jednoho pracoviště, přečtěte si na závěr list, který je určen celému kolektivu členek automotoklubu. Psala jej M. Kotouzová, fidička, která přijela na orientační soutěž konanou na jaře až z Chomutova a uviděla i odborníky svou listou a spolehlivou jízdou s vozem Volha, s nímž při zkoušce zručnosti předstíhla i fidičky mnohem menších a tedy pro takovou soutěž vhodnějších aut.

„Vážené kolegyně z automotoklubu žen!“

Dovolte mi, abych po soutěži, když jsme se navrátily opět do normálního všedního života, vám napsala pář fádek. Předem bych ráda poděkovala všem, kteří se připravovali a organizovali na této soutěži podíleli. Bylo to opravdu, když jsem se někoho takového zúčastnila a způsobil mi opravdu radost, že i my ženy se dovedeme v takovém zápolení vyrovnat svým partnerům.

Velice mne mrzí, že jsem se nemohla zúčastnit členské schůze, kde se jistě celá soutěž probírala a hovořilo se i o proviněních na trati. Osobně jsem si vědoma několika přestupek nebo přehlédnutí na trati, nevím však, co bylo zjištěno vašimi kontrolními orgány.

Přestože jsem se neumístila na žádném z předních míst, přineslo mi to určité poznatky, které byly spojeny s prožitím krásného a vzrušujícího dne i přes nepřízeň počasí. Drobné dáry mi budou stále připomínat moji účast na první takové akci. Jíž dnes se těším na soutěž další, ne proto, že musím vyhrát, ale z radosti a záliby v volantu.

Na závěr mého dopisu přeji našemu I. českému automotoklubu žen hodně štěstí a jejím členkám dobré silnice a spolehlivou jízdu bez nehod.“

Připojujeme se k tomuto přání paní Kotouzové s tím, aby i manželé, dospívající synové, přátelé ze značkových klubů a vůbec všichni muži fidiči měli pro fidičky více pochopení a aby se splnila touha všech, které zatím jenom touží po autu.

Neboť dopisy fidiček, dnes už většinou dálno členek I. českého automotoklubu žen, dokazují, že ženy jsou stejně nadšené motoristiky jako jejich mužské protějšky a že dovedou pro benzínové opojení přinášet stejně oběti.

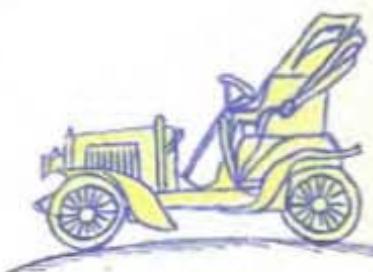


1970

29. 1. 1970

Výborová schůze - příprava orientační soutěže v dubnu

- na UV AMK zaslána písemná žádost o přidělení soutěžního vozu ŠKODA pro nejlepší posádku v letošním roce.



8. 1. 1970

Členská schůze - přítomno 10 členek

Z důvodu chřipkové epidemie nedostala řeč říada členek pozvánky a proto byla tato schůze velmi slabě navštívena.

Dr Friml z odrážkohu poradil ve své besedě na téma: "Automobil a právo" - mnohé konkr. velmi zajímavé případů.

18. 2. 1970

Členská schůze - přítomno 50 členek.

Pani Přteská hovořila na téma: "Jak se oblečet do auta?"

18. 3. 1970

Členská schůze - přítomno 43 členek

Byl promítán zajímavý film o silničním

provozu.

- Příprava na mototuristickou soutěž "EVA RALLY", která se bude konat 25. 4. 1970.

5. 4. 1970

Clenšká schůze - přítomno 36 členů

Předsedka ppkh. ch. Z. Šváthová:

povídala silničního provozu, zvláštnosti silničního provozu v cizině a dojmy z Osaku.

25. 4. 1970

EVA RALLYE

II. ROČNÍK

Orientační soutěž na 120 km - nejdélejsí než bylo kdy. Výber potvrdil několik podniků s ujzbky, které budou sloužit jako ceny a zároveň by propagovaly (Hedce Moravská Třebová, Ferolitová Liberec, Slovenská Žilina, Vlněnice Brno, Moravský Šumperk, Keramo Kostelec n/L. Tesla Nýřany u Přerova atd.).

Bylo to akce úplně neobvyklá, skoro nová, užitečná a nové resela. Začala vlastně už než před rokem. Tehdy se členky Paního autoklubu žen v Praze při redakci časopisu "Za volantem" rozhodly, že musí učítlet také něco pro všechny řidičky. Ženy za volantem stále přibývají a hlasují o ty mimoprožské se nikdo nestará. Manželé jinu možnost dokonce pějí volant jenom tenkrát, když je nutné něco obstarat, nebo samotný řidič se trochu napít alkoholu.

a bojí se méně ženino řidičského umění než případně zkrátky řidičského průkazu. Tak tedy z neudržovaní může vznikat EVA - RALLYE.

70 vozů - 12 různe ženských posádek - závody s místem
120 km dlouhé trati rozdělena do 3 etap - průměrná rychlosť během každé
umístění:

1. Hedda Vinclová se spolujezdcem Rychlou - ŠKODA (1. míst. kategorie)
2. manželé Křížkoví - Šeab
3. Jana Zierinová a Lida Kulhanková - ŠKODA
(nejvíce výkonnější ženská posádka)

Soutěže se zúčastnila hlas. Olga Čunková a její dcera Šárka Čunková.



-Mladá fronta -



Pozor, ženská, alebo

EVA-RALLYE

April je významný mesiac a časového rozdelenia. Medzi príjde s Členkou I. Českého extrémistického vydávania poslednú aprílovú zprávu zo sveta, svojej autoritárskej vlasti, novinami Evidencie.

Na starte na objektiv rozhledny získal význam. V městech a obcích byly dokonce len ženy. Právě měleným párem z Prahy, ale i z Bratislav, Moravského Třebov, Písku, Českých Budějovic, západních Čech. Tažké 120-km tráta malým zlomkem minula, když v ten den mohly celkové časy. Právě vzdály cestující cestující, ale i ženy, které sice vyzkoušely výlet v třetí činnosti — například televizní hlasitkářka Olga Čáliková a farmářka Šusterová.

Záleží to tu hneď po siednej, jasnej zručnosti medzi kalhotami a dvojte ľanového autamky. Keďže vodiča je náša obľúbená s rukou pre prášnikom v ťažke. Nie súci považovať za možnosť haviť sa spoločne s týmto autom medzi také prášnikom prášniky zanechajúť. Ako je to najpraktickejšie skončiť sa vzdialosť miestok, keď bude dostať len jedna, tie sú kdeľsí rýchlosť zistila hľadka ŽS a konkrétny miestok. Okrem ponúkajúcej vzdialosť ťažkej zredukované takom rýchlosťom, keď súčasť prášnikom preplňané, vtedy pôsobí pôsobí pôsobí pôsobí rýchlosť. Nejakosť taký rýchlosť nový rýchlosť rýchlosť pri prenášaní uvažuje množstvo.

zo znakovom dopravných predpisov to rábce slavne nebojo. Do čela príhal sič všetky, moci deťať diskvalifikovať pri neskorý prichádzanie, nie 24 ľudstváčok nadalivo pred nimi pri prechádzaní z vedaľom na hlavnú cestu. Dokonca len 31 z nich viedie správne odpovedať na väčšiny zo súčasných a dopravných predpisov.

A tak mezi nejdůležitějšími výročími, od športového času
rok 2000, až po státnická pravidla, zřízení nového
českého říšského výboru, vzniklo všechno, co
je důležité pro všechny české sportovce a všechny
sportovní organizace. Mnoho nových trenérů, mnoho

Premise, když se nebohl dole záchytka na tislo římská. Malí supozici, ale byla obětíčena starší kočkoušek už je do červeného bandy a pravdě dcerou pořízenou vikendem za významu se nikdy nevyplati, získal po svých tréninkových hodinách o koh výstřelovém lachem, rechodením rovnou zadraženou.

Trell ročník Eva zájaly bude u rok. Usporiadatelia v ročníku by medail súbor privítali so najviac kolegami zo Slovenska.

SYLVA GROSZOWA
Foto B. KLEA

Demokratie

Eva Rallye aneb Monte Karlštejn

ONE: „Nejdříve jsem, na této jiné
straně, doufal byl pro nás velkou ne-
bezpečnost, a tak jsme byly proti star-
ším národním nebezpečím, než těba
při Maďarských závodech ve vod-
ním slalomu. Připravil jsem orel-
y, kteří mě všechno vyzvedly. Voda je
všechno, co mám.“

For more information about the study, contact Dr. Michael J. Hwang at (319) 356-4000 or email at mhwang@uiowa.edu.

*

'Práce'



CTYŘI HLAVY NAD BÍAPOU — zábr O. Plachta z druhého ročníku mototuristické soutěže žen nazvane Eva-rallye. Usporádal ji I. český automotoklub žen v Praze při redakci sedmdesát třídiček z celých Čech a Moravy. Zúčastnilo se ji zpravidla rozhodující podobné akce pro řidičky usporádat i v jiných místech. Nejblížší bude v Třeboni počet 350. výročí

ČISTĚ ŽENSKÁ ZÁLEŽITOST?



Byla to akce úplně neobvyklá, skoro nová, užitčná, a navíc veselá. Začala vlastně více než před rokem. Tehdy se členky Prvního automobilklubu žen v Praze při redakci časopisu „Za volantem“ rozhodly, že musí učelat také něco pro všechny řidičky. Žen za volantem stále přibývá a hlavně o ty mimopražské se nikdo nestará. Manželé jim mnohdy dokonce půjčí volant jenom tenkrát, když je nutné něco obstarat nebo samotný řidič se trochu napiil alkoholu a bojí se méně ženina řidičského umění než připadně ztráty řidičského průkazu.

ČISTĚ ŽENSKÁ ZÁLEŽITOST?

ten, Hebe a Táboře, v Písku, než domů. A práv v nich si řidičky neví užívat na nepochopení možnou malou žalářskou praxí. Tak tedy vzniklo Eva-rally — motocuristický soutěž pro ženy, které se mohou mít účastnit pouze jako spolujezdci v hlasovém poražení, jinak auto i sestřenou soutěž řidi jenom ženy.

start Eva-rally byl v jinonické autoškole, jež cesta vedla směrem na Karlovy Vary. Pojedoucí sestřičky jsou trochu jiné než býval zvykem. Vídly to všechno má za cíl získat zdravost, sebevědomí, zapakovat si dopravní předpisy a přitom se dobro probavit.

Laguna začala hned o sedmou hodinu ráno. I když měl být původně začátek o pětadvacáté, pořadatelky se přivítaly s před sezonou až bylo u startu i tak později. Je nezbylo než očekávat rozhodujícího propočtu start na první jízdě závodu. Byla to jiná pomírně specifická — vymotat se v autem mezi koňkami, projet pravými koly po překážkách, dostat se v autě výstřelovou čarou. Obět byla v tom, že žádka musela držet v rukách růžovou prstinku. A jestkož ruce je mazlivé i bezpečí za volantem plně zakázáno, musela i tu doprovázenou neporušovat k cíli. A to si vyžádalo nějakou koncentraci.

Přiměřená rychlosť při soutěži měla být 40 km za hodinu, takže všechny. Také se dočkal očekávaného všechny soutěž Žádka, které sem přijely vlastně z celých Čech a Moravy a navíc jedna ze Slovenska. To ještě nebezpečně říkala říkala. Tak hned známá televizní herečka Olga Čuráková zhlásila svou návštěvu Alkmaarských, její opětovnou výpravu po českých popisích řady a od opětovnosti trvaly. Nebyly jediné. V Neuměřích také mohly sestřičky najít ponaučení Jirouškova kousku Šenáka. A všechny jely po silnici využívajíce popis řady, připomínky z nejhrubších směrů. Až se místní obyvatelé a samozřejmě říkalo přihlížejí kamarádi měli dveře. Všechny lidé zdejší měly na oknici. Nejdříve, že si budou upřímně od ponaučku a dalšími nejhrubšími řadami, zahrál říkala Věra, jak dolehlý překážkový rychlost v obci. Do druhého je jich jenom velmi málo.

Dobří města byla na jeho kontrole. Kdy měl se vozce bezpečnostní pásky, mohel předvídět, že je opravdu ponaučka, říkala chce ažná spěchat ve voze říkala. Když už bylo všechny říkaly jed. Spěšné obrázky v písničce od řady a jiné ponaučky „steplanti“, musela podávat a říkaly při říkání říkám. Všechny.

Jenže trouva tamě kontrola měla nevelkou a říkala tedy mohly předvídět, jak se říkají říkají do kopce. Skoro celé polovinu toho lepe to mohlo, bylo pozpátku. Patron motocuristů až hodinu říkali říkám, že právě na tomto závodu, zde ani nikdo jinde v zápisu boje nadobro k dopravním nehodám.

Poslední zkouška kontroloující pořadec byla typicky ženská a zdejší se, že musí využívat i řadu, které neodpovídaly na říkaky z dopravních předpisů. U vše se stala pořadatelka, jak byla oblečena ta, která vozu odstartovala.

Budík přiznáno, že si nevídala vědět. A mnohá na to říkaly doplatily, že



Naše jediná na svém postopech dobré vydala. Ta jediná byla Magda Vinšová se spolužákem Rychlourem. Utěšila na trati jenom jeden třetí bod, zatímco ostatní dva ročníky měly výhodu s bez ztráty. Ale za to osudem bylo pát třetiných bodů. Získala je i dr. Kuňková, gynioložka, která měla znak nejrychlejší a nebezpečnou jízdu zručnosti. Stejně dopadla i dcívka Jana Červinová — Lids Kulišánková, nádej reprezentantky ve vodním slalomu, paní Špačková, ing. Kvassnicková a paní Doláková, která jela s Volhou a měla mezi rukou několik kuželek s pralinkou v ústech nebožtíček. A tak se umístily všechny na za Magdou Vinšovou, která získala mimoto soutěžní pohár i pohár z hulinického skla a rezervní pneumatiku na svůj voz. Dálkou deset kiliometrů získala stejně hodnotnou cenu, jen pohár byl jiný. A díky pochopení manžela závodu a podniků dostala odměny celkem 45 lidem a 10 dětem. Aho, odměnění bylo i některi muži, protože dvaceť prvních spolužadec dostalo knížky. Knížky užaly, že příjde některi muži jeho spojenci dočasně osvědčují. Proto byl za minutu i nároč, aby se přistí kvalifikace jízdy vzhled bez pánsk. Frý je spolužáka mužů a žen určena stejně při soutěži ještě v životě.

Sylva Čtěšzová
Foto Otto PLACHY



Soborný ráno bývá v plánových třech a čtvrt. Tentokrát se až s jízdou jde před všechny hodiny osudní vozy všech značek, závodů i excentů. První průlákův automobil klub na v Praze zde totiž připravil start s celočeskou soutěží motoristické soutěže pro seny — Iva-rallye.

Potazdánský byly seny, fidálky byly také seny a jednou havárii zahrádili a některi sportovci byli mali. Ale sportovní výzvám se totiž využívají výzvami při startu třídy rallye Monte Carlo. Nejdůležitější se však zde daly vznést sportovní hvězdy, ale nechyběly ani hvězdy divadlosti a televizní, například herečka Jarmila Šustárová nebo Olga Šestáková.

Třídu se základem fidálky dominovaly, že už všechností svou obstarávat a pralínkové kousky jenom proto, aby nebyly příliš velkým nebo mnoha kouskům, ale bez závad, to myslí je jiný. Měly i při té největší výzvedčnosti jet tak, aby pralínkové kousky nevypadaly. Ale obrah rukou v kruhu o zájistce nemusel, vzdály to všechny třídy výzvad.

Narazit až byla situace třeba při rozjíždění a kopec. Ze závodních číslic jich polehlav zdaleka třetinu body za málo plynuly výjed, některé měly rozjíždění couvaly.

Nemála by to být významná výzvadka automobilů? Ale nebudou se výzvadnu nazývat, jak tomu nazvadit z toho, že vše nelze dosáhnout fidálkům nebo ve výrobě lékárničku a část dalších v něm mohou tak nazývat fidálky vzhled, splavové obvazy a výzvadky jídlo.

Popis cesty by pro všechny českého stavy, ale přesto do kontextu připomínky vozy

za posádku z okresu Svitavy přijala z houštem na hlavu. Trénování při jízdě zručnosti Mimochodem, vzdálenost se Svitavskou nebyla největší, přijely vozy z všech Čech a Moravy, jeden avíc z Bratislavské.

A když na závode zasídlily mistrovské sporru Eliška Jeskova, předsedkyně klubu sen, předala výzvadku seny, všechny přiznaly, že to stalo za tu závodu. Třetí dnešní 120 km bylo vyrobeno dobré, organizace celkem klíčala, byly dosaženy legrace a zábavy i krásné seny, všechny mnoha závody. Vítězka M. Vlčková na vozě Škoda 1202 ziskala místo prvního pakáře a pakáře z hornického skla ještě i novou závazníku posuvenatku od krajinského střediska Beroun, dalších dvanáctek závazníků dostaly všechny všechny pro motoristiku i pro kuchyně a sl. až sl. aspoň také všechny trochu ratolesti na silu. A nad to všechna poslalováno za poslance redakčního týmu, že závody se umístita číslové měsiční přesné počítání výzvadkových číslicnic. Dovídá fidálka, které přijely do cíle po časovém limitu bylo diskvalifikováno. Odškodny se však tam, že při výzvadku počítaly závazníkův číslový číslo.

(Na snímku jedna z kv.)

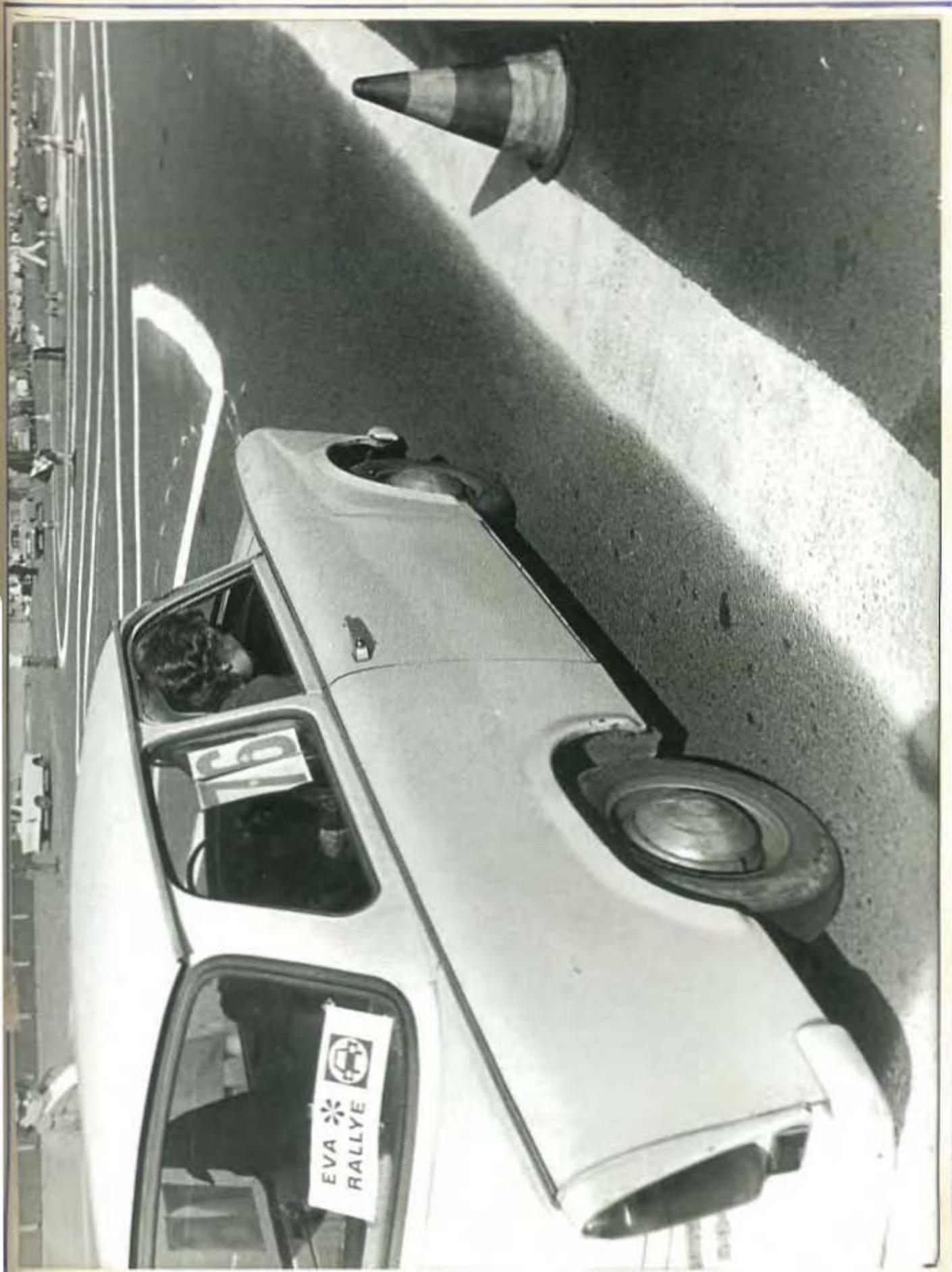
S. GROŠOVÁ, snímek O. PLACHY ➤

S pralínkou mezi zuby

z největších smrků. Však mohou to dostačit od fidálků spolu s jedním lementem! Spolujsadce čase rovnala 2,80, když voda přejížděla v čase omezenou rychlosťí zpět kamenem hedvajm téměř komunálním. Hedvaj přiznáno, že i lidéka VŠ konzervátorů využívají nového rychlostníku rehberu na trati s povolenou rychlosťí mnohem výše 30 km.

O potlivé připravová na soutěž kovové i tv.





14. 5. 1970

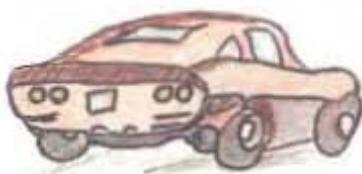
Členská schůze - přítomno 57 členek

Zhodnocení soutěže "EPA RALLYE".

20. 5. 1970 uvedlo ČSL. televize v pořadu "Naše reje" reportáž z II. návštěvy soutěže.

26. 5. 1970

Jízdy zábavnosti - v Praze jsme se sešly v přenosové místnosti Strojové k. ročníku jízdy zábavnosti



12. 6. 1970

Členská schůze - přítomno 52 členek

Příprava výletu s tajným cílem, nebo dvojdenní setkání v příjemném přírodním prostředí autokempingu X - vzdáleném asi 100 km od Prahy.

13. - 14. 6. 1970

Výlet s tajným cílem: Odjezd z parkoviště na Letenské pláni - před stadionem Sparty. Na startu jsme každá dostala dvě obálky:

1. obálka s úkoly pro trvatý výlet s tajným cílem;
2. obálka s nazvem cíle fotenou jen v případě zbloudění.

Letní výlet do blízkoho hradu v masekách. (Soutěž o nejlepší maketu)



cíl: ZVÍKOV



Právni sportovního programu se jela též jízda
zručnosti - 2x tréningové a 2x soutěžné.
(Bez spolujezdů.)



červenec

Výstava "Dověk a automobil" -

3.-10. 9. 70

"Modrý team"

festuje Nostalgie ŠC8 a Š12



foto: MUDr. Tepnarová, ČSČ, H. Tomášková, P. Vášková, J. Čížková, S. Groszová,
L. Přehořová, A. Hanáková, D. Jeslinská
red: H. Löffelmannová

Po 8 dnech začátkem září se v denících, krajském a okresním tisku, rozhlasových a televizních novinách objevovaly pod titulem „Modrý tým v moskvicích“, „Vítáme odvážné lidické ženy v modrém u nás“ nejrůznější zprávy o nebyvalé akci svého druhu, o devíti členkách I. českého automotoklubu žen při časopise Za volantem, které se vydaly na 3000 km dlouhou testovací jízdu s třemi vozidly moskvicí republikou. Těšily se nejen žádoucí sdělovacích prostředků, ale i široké veřejnosti. Na jejich adresu padaly četné dotazy, na které ani nereagovaly odpovídat. Tazatelů bylo totiž mnoho, avšak času málo. A protože kramář Autoexportu, Motokova a Mototechny držela nad jejich cestou patronát i naše redakce, patří ji dnes slova. Vždyť byla vlastná iniciátorkou celého podniku a také se této cesty zúčastnila v osobě mé malichernosti.

Často se nás diváci a novináři ptali: „Proč právě moskvicí a jak jste přišly na nápad testovat je takovým takřka originálním způsobem?“ Myšlenka se vrodila na výstavě Člověk a automobilem, když se členky I. českého automotoklubu žen kochaly pohledem na předváděné exponáty. Už dávno před tím se mezi sebou hovoryly na téma, že by také ženy měly dostat svou příležitost promluvit do věci, která až doposud byla u nás doménou mužů, techniků, výzkumníků a odborníků. Jako by i ony nemohly říct svůj názor na vhodnost konstrukce a jízdni vlastnosti automobilu. V tom smyslu formulovaly pak svůj návrh zástupcům Motokovu. Až kupodivu uniknuly na zamítavé stanovisko. Nápad přivítala i Mototechna a začal dostávat konkrétní podobu: laický test ve formě náročné soutěže. Když soutěž, tak na výkoných automobilech, aby ženy mohly dokázat, co dovedou. Nabídka zněla:



dva Moskvicety typu 412 a jeden 408-I. Rozhodnutí padlo 3. července. Dovolené byly v plném proudu. Do týdne musela být vypracována trasa soutěže s cílovými a průjezdními

místy i přesnými časovými limity. Rámcem slánsku po podniku, který srychleně zhotovil pro členky ty jednoznačně ohlezené v modré barevné mototechny. Po marném putování Lišickými výstavními trhy se dost organizátorkám soutěže přiznali přijati v pražské provozovně Drah 222, která byla ochotna vyřídit lásku v rekordně krátké době.



Modrý tým

mista pátodenně neváhavých testech kastrem si tedy členky ty zvaly sladký spolek v nemácké správě.

Noc bychom ihaly, právě tehdy současné využívá významná na gendární „Modrý tým“, který v dresech modré harvy, ale v mých aerovkách podnikl v roce 1 osmipětileté cestu díluhou 14 000 z Prahy přes severní Afriku, Spojené Francii a Německo spět do I-



by, a t za 48 dní. Valantem vzdaly ižiny: Eli Slavíková, Zdenka Veltis-Tiefenbachová a Věra Záhorová-Vlčková. Za spolejjezdským měly Evi Ektnerovou, Helgu Martenovou a Iku Kasalierevou. Průvodcem expedice byl cestovatel a spisovatel František Ektner, technickým poradcem Ing. A. Kavaller. Přeštate naše cesta země překročit hranice republiky,

vaného rozrakování a hodinových debat se konečně dostavil den startu. Na Staroměstském náměstí v Praze se 3. září v 15.30 kromě zástupců Avtoexperta, Matokova a Mototechny

rozloučily a norodobým MODRÝM TÝMEM i tři účastnice původního Modrého týmu a nechyběl ani František Ektner (na foto vlevo). Však si také ženy v moskvitských verzích s sebou pro štěsti jako talisman platinový odznak leteckého Modrého týmu a nabádavý připomínka Výry Žetkové: „Nepodlehejte stavbám chvílkám, které přijde, v kolektivu jděte, v kolektivu dojedete!“ Snad jsem až v té chvíli už dostatečně svědomovná, do jakého zápolení se postavím. Rychlosťní průměr 80 km za hodinu jsme si stanovily samy, denní limit 700 až 800 km vysílal rezort od nás. Ovšem až další dny ukázaly, že jsme si lehké daly pékně vysoká.

Za volantem v jednom voze Moskvic 412 se střídaly MUDr. Jaroslava Ježmarová (vedoucí týmu) a Ája Tomášková, v druhém Irena Čílková a Alena Višková, ve třetím vůze Moskvic 406-1 Lida Abrahamová a Dagmar Jeslinková. Třetím členkám osádky, Marii Lößelmannové (vedoucí týmu), redaktorce deníku Práce Sylvě Gmazové a mně, byly svěřeny vysílačky pro spojení mezi osádkami, jakéž i deníky pro záznam testuvacích a kontaktních okounů. Kninu toho se staraly o vyřizování formalit při ubytování a o příslušenství. Protu jsme před odjezdem svítaly dárkové balíčky Pražských cukráren a sudovkáren, n. p. Laktos a Průmyslu mléčné výroby.

Zahajovací etapa do Pardubic, dležitých 124 km, byla jen malým výletem za Prahu. Až s ustynam a uzávěrem jsme přijímaly první kytičky o ohromná srdce z pera. Pozornosti a zájem pracovníků Mototechny však nebraly konci. Co průjezdni nebo cestovní etapa, to mělo překvapení. I místní obyvateli byli u našeho příjezdu předem zpraveni, takže jsme o divákům neměly nouzi. Doslova jsme mnohdy před nimi utí-



1 v moskvicích

zadichy jene se znova odváhne této „první dámšské výpravy“, až také proto, že někdožití její účastnice Věra Žetková je členkou našeho klubu. Tak se tedy historie průkopníků motorkářů, skoro apadlá v zapomnění, znovu vrátila a dala nový podtext své akci. Rikaly jsme si: „To je naprosto začátek“. Ovšem, nechval dne před výjezdem a neříkej hop, dokud jsi nepřeskočil.

Po týdnech příprav, počlivě stojí-

kaly, protože někde program byl neúpravený. Jednotlivé průjezdy nebo dojezdy do cílových etap potvrzovali pracovníci Mototechny razítkem a podpisem do palubního deníku. Cestou jsme i během cesty narazily na „něnápadnou kontrolu“, která zřejmě bděla nad tím, abychom si trasu nezkrátily.

Nejhorší při každé podobné soutěži je třetí den. Nemilosravně se dostáváte krize. Nevyhnula se ani následujícímu týmu. Nejdívala, když jsme se pořádaly, miněno v posteli, mohly prospal pouze 3 hodiny denně maximálně. Téměř etapu co etapu jsme startovaly již ve 3 hodiny v noci. Přitom pocházely s novináři, pracovníky Mototechny a pozvanými hosty nekončily večer dřívě než před 16. hodinou.

Třetí den se tedy dočkala svého uplatnění látkařská správa, aby se řidičky mohly vystřídat v pravidelném odpočinku. O to víc práce přibyla třetím členkám osádky. Sledovaly podle mapy traf a rozptýlovaly svou družku za volantem, aby ji nepřepadl záhadný nebezpečný spánek, byť na setinu vteřiny. Nejlepším lékem proti únavě byl zpěv a smích.

Za jasného dne, za tmy, mlhy, deště, mrholce, průtrže, bouřky, prudkého větru, za všechn klimatických podmínek, které může poskytnout měsíc září, dokázaly řidičky dodržet stanovený průměr. Přitom traf byla udržívána od stejn z mapy, bez blízkých znalostí soudobého stavu silnic. Vedia právě tak státními jako okresními silnicemi v nejrůznějších stupních dezelatnosti či rozestavěnosti, horskými serpentínami a vlášenkami s prudkým klesáním a stoupáním, za běžného provozu, s vozidly sériové výroby, která nebyla pro tuto jízdu speciálně připravena ani před tím zvláště pečlivě udržována, která došla „do těla“ při předešlých říděních testech a služebních jízdách.

Jedno vozidlo 412 mělo před předáním členkám týmu ujeté přes 21 000 km, druhé kolem 18 000 km. Řidičky je dostaly před startem k dispozici na zkoušku a seznamení prakticky jen na sobotu a neděli. Moskvic 408-I si děvčata odvezla doslova z železničního vagónu a vlastně za den a noc jej zajela na 1200 km. V těch okolnostech právě spotřeba neviděla celého testu, který je navíc v roce náročnosti srovnatelný s mezinárodními automobilovými soutěžemi. Poznatky o vozidlech se teprve zpracovávaly a budou zveřejněny v příštím čísle našeho časopisu.

Zdánlivě šlo pouze o test automobilů Moskvic. Avšak těžkon zkouškozprávy i jednotlivé osádky. Poprvé absolvovaly v tomto sloužení svou jízdu mezi městy, pojistily všechna so věžišti musela teprve učít a nejedna z členství si jistě v duchu konfroncovatila své ideální představy s holen skutečností. Bylo však třeba si uvědomit, že nejedeme pouze za sebe, ale za všechny ženy, které nám cestou držely palce, za všechny motorkisty, které se snažily dokázat, že ženistvi ovládají neméně spolehlivě jako muži.



Po slavnostním rozloučení na oficielé trámové konferenci a čestní zástupců AVTOEXPORTU, MOTOKOVU, MOTOTECHNY a ostatních hostů, nastoupilo devět žen — členek testovací jízdy — do dvou Moskvic 412 a jednoho Moskvic 401 a vydalo se na 5 000 km dlouhou trasu republikou. Jízda odstartovala 1. 9. 1970 v 15.30 hod. na Staroměstském náměstí v Praze cestovatel F. Elstner.

Traf testovací jízdy kříž rozmístěna do osmi etap, prechází všemi krajskými městy republiky, kulturními centry, lázeňskými a rekreačními místy. Cíl testování a propagace jízdy moskviců byl v Brně 10. září v areálu výstavistě u příležitosti brněnského veletrhu.

Denní průměr jízdy byl 700 km, rychlosní průměr je 100 km/hod. Testovací jízda vedla kromě uvedených tras také síticemi v horských oblastech, které na řidičky kladly mimořádné nároky. Navíc byla na sumáre speciální terénní vložka. Celou akci organizovaly zařízení dva velké obchodní orga-

MOTOTECHNA a MOTOKOV. Posadky testovaných moskviců tvořily členky Prvního českého automotoklubu žen při časopisu Za volantem, jehož předsedkyní je Eliška Juchová.

Moskvice dokázaly že jsou svými jízdními vlastnostmi, snadno obsluhou a nekomplikovaným řízením vhodné také pro ženy řidičky. Prajet celou trut za sedm dní a odrážet jízdní počínání vyžaduje nejen zkušené řidičky, ale také dobré technické a jízdní vlastnosti vozů.

OTTO SARA

Modrý tým

K MOSKVICŮM

ALENA
HAVLÍKOVÁ

Devitičlenný tým I. českého automotoklubu žen má tedy za sebou svou první festovací jízdu. Pět tisíc kilometrů republikou v osmi dnech nebylo právě málo. Ale už je to pryč a nyní nezbývá než shrnout našerné poznatky.

Ovšem nečekávejte od žen, že budou hovězit zaváděcím jako odkornici. Neměly za úkol měřit akceleraci, či brzdění dráhy. Dívaly se na vozidla jako zákaznice, jako budoucí uživatelky. Zárukou seriózního a hodnotěrného posouzení jsou jejich předchozí motoristické zkušenosnosti.

Taxikářka Ivana Čížková a lidická z povolání Alena Váliková se „ostříleny“ už jako jezdkyň na terénních motocyklových soutěžích a vystřídaly nejdno vozidlo dvou i čtyřstupňové. Na dvou kolech bojovala o své uznaní i Lída Abrahámová-Kutková, držitelka zlaté medaile ze žestidloňí, která ji přinesla titul mistrovny sporu. Její speciály byly v Moskvici 408-I Dogmaru Jesliakovou, vedoucí Mototechny v Písku, už před lety dostala skotskou, když po ní přepravovala vny z maďarsko-slovenské automobilky do prodejen MUDr. Jeroníma Tejmarová, CSc., všechno volantem pěknou rádkou roků a zúčastnila se muha mototuristikých soutěží. Dvoujnásobné vítězství

si jako žena odnesla z Rallye lázní v Karlovy Vary v roce 1969. Aja Tomášková pak ve své osobě dokazuje, že i za dva roky může téměř z nováčka vyrůst dobrý řidič, když má talent, lásku k motorismu a dobré vedení. Přišla mezi členky klubu vloni v lednu u příležitosti kondičních jízd, které pořádal pro začátečnice. Hned potom v dubnu absolvovala svou první soutěž Eva rallye, která ji dodala očekávanou do dalšího sportovního zápolení. Jediná ze členek týmu jezdí na moskvici, čtyřistačtyřicetice.

Další tři členky týmu sice nežíly, ale i tak měly svá fásky. Marii Läifelmannovou, pracovnicí autoškoly v Praze na Žižkově, když manželce svého manžela, známého motocyklového závodníka, bylo pak navíc střenu vedení celé skupiny. Nezahálela ani novinářka Sylvie Groszová, která denně přímo za jízdy vyfukávala na psací stroji své pastřky z cesty, aby je včas důlnopisovala redakci Práce do Prahy. Na mne, z mé profesy, ještě připadlo zpracování testu podle zápisu z palubního deníku a poznatků jednotlivých osádek pro uveřejnění v časopise.

Před odjezdem dostal každý vůz od zástupců podnikového ředitelství

Mototechny propozice a předtiskněný formulář o 24 bodech. Do volných kolonek jsme potom zanesly své odpovědi. Každá osádka vypracovala svůj posudek samostatně, bez dohovoru s ostatními. Teprve v režácké za volantem se posudky sešly.

U mnohých bodů lze sloučit odpovědi jak osádek Moskviců 412, tak osádky Moskviců 408-L. Pokud jde o karoserii, pochádám jeji trar poněkud za konzervativní. Jak nás však informovali zástupci Avtoexportu, má být v Sovětském svazu do dvou let postavena automobilka ve spolupráci s firmou Renault, ze které bude využíván moskviců v „novém kabátě“ a s novým podvozkem. Ještě se zlepší i interiér vozidla, který by mohl být výtvarem lépe sladěn. Čtyřdvěřové řešení karoserie umožňuje dobrý přístup do vozidla, avšak při vystupování překáží klima stabovače sken a vystupující se často udeří do kolena. Na jízdě pohodlí si v podstatě nezážijeme. Všechny ovládací prvky jsou z místa řidiče dobře přístupné. Jejich uspořádání vyhovuje osobám různé vysoké postavy. Avšak zadní sedadlo je z tvrdého, nepřirovnatelného materiálu, což není příjemné, zvláště při dlouhých cestách. Přední sedadlo by mohlo být anatomictěji tvarovaná. Jinak jsou zadno posuvnateľná, ale nelze se sedít sklon opřadatel. Na druhé straně jsme ocenily jednoduchost přestavění sedadel na řížkovou úpravu.

Přístrojová deska je přehledná a účinná, s postupujícím počtem přístrojů. Z bezpečnostního hlediska však novyhovuje umístění oválného topení i větrání, a pak to, že není celé čalouněna. Zpětné vnitřní zrcátko je malé, se špatně opracovaným rámečkem, o který by se řidič mohl poranit. Malo by být antireflexní. Když už jsme u otázky viditevnosti, čelní sklo neposkytuje dostatečný panoramatický výhled. Přední sloupky karoserie jsou příliš široké. U jedné ze čtyřistadvacátek čelním sklem zatačí, protože nebylo upřezeno ulšenovacím rámečkem, který byl při předešlých zkouškách poškozen a nebyl čas už namontovat jiný. Za závažný nedostatek považujeme, že vozidlo tak motoricky vykoané nemá bezpečnostní pásy. Avšak všechny moskvici, dodávané na trh od 1. 1. 1971, budou prý už jimi vyhavovány.

Ná závěr k interiéru vozidla pak patří požadavek bezprůvanového větrání (topení je účinné) a připomínka kuřáků, že pro cestující na zadních sedadlech chybí popelníček.

Zavazadlový prostor je objemný,



merný, snadno přístupný a uzavíratelný. Páka k jeho otevírání nemusí být ale tak robustní. Uložení rezervní pneumatiky v zadzadlovém prostoru není nevhodnější. Zbytečně se o ni špiní vícl. V každém případě by bylo vhodné opatřit ji ochranným pouzdrem. Což je asi postřeh vyleštěný prakticky znásily.

Přístup k motoru a jeho připojení pokládám za dobrý, až na přístup ke čtvrté svíčce. Na setrácení uzávěry kapoty by měl dohlédnout predprodejní servis. Nádrž benzínu je sice dobře chráněna před krádeží, avšak umístění jejího hrdu má své nevýhody. Otvor hrdu kryje tabuľka se základní poznávací značkou, kterou lze odskočit pouze po otevření víka zadzadlového prostoru, a to při tankování zdržuje.

Nojvice dotazů od zájemců bylo na motor, převodovku a brady nových typů 412. Tedy, co k tomu můžeme říct.

Spojštění motoru za studena nám nedělalo poniže. Motor se neprehříval, jeho teplota se pohybovala na 80 °C, byl primářen hlučný. Obdivovaly jsme široký pracovní rozsah jeho otáček. Například v horských úsecích jsme projížděly zatačky 20 km rychlosti, aniž bylo nutno přefanovat z trojky na dvojkou. Podle tachometru jsme na druhý rychlosťní stupeň dosahovaly 80 km/h, na třetí 110 až 120 km/h a čtvrtý až 160 km/h. Ve svém motorickém výkonu má vozidlo časnovou rezervu, která se projevuje vynikajícím odpichem, vitaným zejména při přejíždění. Tato akcelerace nám jistě závidělo leckteré silné vozidla, které jsme zanechaly daleko za sebou díky, než se jeho řidič vymatnával k aktivnímu protestu. Jeho parádní pak ještě násobila stížka matků prestité: jako tu ostuda být předjet ženou!

Dlužno říci, že Moskvic 408-I se v tvrdé konkurenci s vozidly 412 dříve vysokou výborně. Zatímco oba motoricky silnější vozy (obsah 1478 cm³, výkon 75 k při 5800 ot/min) měly ve výkonně stálé rezervu, Moskvic 408 (obsah 1357 cm³, výkon 50 k při 4750 ot/min) ohněm naplnila. Přitom se vlastní zajižděl, protože do chvíle startu na Staroměstském náměstí měl najelo pouhých 1300 km, zatímco jedna čtyřistadvacetka kotem 1800 a druhá přes 21 000 km. Neštisláknut Dagmaru Jeslinkovou a Ladou Abrahámovou vůz litovaly, protože přes svá citlivá řidičská srdeč nemohly pohnět, že dostává totik „do téla“.

Ve všech třech testovacích listech se objevily připomínky k převodovce. Řidičky vozů 408-I pohládají konstrukci fuzení pod volantem za starost. Osádky čtyřistadvacetek pak namítají, že dráhy jednotlivých rychlosťních stupňů na řadicí páce (u těchto modelů na podlaze) jsou příliš dlouhé.

Foxoznost u typu 412 si zaslouží provozní noční brzda. Vzhledem k posilovači je velmi řídká. Ten zřejmě některým řidičům dělá starosti. Okrem, checo to trochu cítí, a jak podotkla Alena Višková, dokonce trochu ženské jemnosti při sečlapování pedálu.



Vpravo zleva doprava: I. Číčková, S. Grossopová, L. Abrahámová. Vpravo zleva doprava: MUDr. J. Tejárová, A. Višková, M. Löffelmannová, A. Tomášková, A. Havlíčková, D. Jeslinková

Pokud se týče ovladatelnosti vozidel při cestovních i výškách rychlosťech na přímých rovných úsecích, dříve dobré stopu. Na silnici, kde jsou rigidy, mají vůz moskvic při větší rychlosťi trochu horší příčnos stabilitu, v zatačkách se nakládají (což je dáno i světlou výškou vozu) a jsou náročnější na boční větr. Jelikož je pěrování přijemně měkké, poslabaří by vůz říčnější tlumice. Vzhledem k povrchu zadní nápravy, která se podobně projevuje i u vozidel Ford Cortina, Simca, Opel apod., by nedostatek možná vytřítil příčné stabilizátory. Automobily Moskvic 412 byly jist

vybaveny novými širšími pneumatikami sovětské výroby na způsob rádiálek (8,45–13), takže ve srovnání s Moskvicem 408-I (s pneumatikami 8,00–13) měly lepší podmínky, zejména při brzdění a vedení za klužné vozovce.

X dalším hodum testu, obsahujícím datony na výfukové potrubí, chlazení, spojku, diferenciál, karburátor, síťče a elektrickou výzbroj, nemáme co býchom dodaly. Snad jistě poznámkou, že by byla lásdoucí větší intenzita zvukové heukátky a vnitřního osvětlení.

Spotřeba pohonného krmiva u Moskvic 412 je výrazně vyšší než u jiných vozů.



viči 412 není vzhledem k obsahu i výkonu motorem vysoká. U jednoho vozidla dosáhlo v průměru 10 litrů na 100 km a u druhého byla dokonce ještě nižší, jen 9,1 litru. Přitom před průjezdem Vysokými Tatrami se pochýbovalo na 8 litrech. Olej Super Mogai nemusely oba vozy během testovací jízdy ani vyměňovat ani doplňovat. U typu 408-I byl stav ve spotřebě benzina (asi 13,5 l) a motorového oleje samozřejmě odlišný. I chod motoru byl blučnější. Ale není se co divit, když vozidlo, prakticky v záběhu, podávalo špičkový výkon. Byly jkmo plesvýděleny, že motor po návratu poputuje do generálky. Avšak po závěrečné kontrole v Praze nás potěšila zpráva, že automobil jde jako „pila“, že to spravila výměna ventilového zdvihátka, přesně oprava v ceně 300 Kčs. Až k nákni nevše bylo vozidlo podle slov pracovníků ze servisu výherně zajato.

Casto jsme narazily při rozhovorech s novináři nebo motoristickou veřejností na otázku, jaké jsme měly s sebou vybavení a keik náhradních dílů. Vybavení bylo standardní s běžným příslušenstvím. Vezy jsme malé i velké nářadí, montážní přenosnou lampu, komplet žárovek a zapalovač svíčky. Nic z toho jsme naštěstí nepotřebovaly. Z Prahy nás prvních 200 km ve žlutém Moskvici 412 kombi doprovázeli sovětský technický průdce Vladislav Těgin a vedoucí OTS Motokoru Jaroslav Štemberk. Další dny podle plánu vypracovaného itineráře a časového rozvrhu čekali na určitých místech, hlavně v cíli jednotlivých etap. Večer co večer kontrolovali na všech vozidlech brzdy a dotahovali kroubečné spoje. To jen z bezpečnostních důvodů. Zádné závady nebyly, až na prasklé lanko páky k otevírání zavazadelníku. Doprovodný vůz neskryval ve svých stranách žádné agregáty nebo jejich díly, ale posuze dvě rezervní pneumatiky a běžný komplet náhradních součástí, které s sebou měla každý počátný motorista při obvyklých delších cestách na dovalance apod.

Za týden jsme tedy na svých vozech ujely totík kilometrů, co řidič stěží za půlročního roku. Na silnicích z poloviny okresních, se špatným povrchem, za mlhy, deště, i mrholení. Jen zkušený motorista ví, co vypěti si vyzádá udržet rychlostní průměr 80 km po totík hodin dnes a denně. Není to jen dobrá vizitka pro řidiče, ale i vozidla. Zakrátko členky týmu se svěřenými automobilisty také krestly. Vycitily, co vůz potřebuje a ten se je zase naopak naučil poslušchat. Zdalek bez „úrazu“ terénní vložka na Šumavě a potom další na Moravě, vedoucí polai, znudné kamionitou cestou, se stoupáním až 16 stupňů, kterou si na nás vymyslela motoristická redakce pražské televize.

Všechny tri moskviče se ukázaly jako výtrvalci a spolehliví tahouni do každého terénu. Typ 412 pak navíc ještě poskytuje svému majiteli potěšení z ostré sportovní jízdy. Na tu si však každý potroufá, zejména na nášich silnicích, takže maximální rychlosť 120 km za hodinu u Moskviče 408-I může běžnému motoristu uspojkit.



D O T A Z N Í K .

Jméno a příjmení :

- 1/ Důvod Vašeho členství v klubu :
- mým koníčkem je motorismus
 - chci se zdokonalit v řízení auta
 - mám ráda dobrou partu
- 2/ Dovoli Vám Váš manžel řídit auto kdykoliv a kdekoliv ?
- ano
 - ne
- 3/ Řídíte-li auto , je Váš manžel sedící vedle Vás ?
- klidný, neboť Vám důvěřuje
 - nervozní /ale nekřičí na Vás/
 - nervozní / křičí na Vás /
- 4/ Řídíte-li auto a vedle Vás sedí Vaše dobrá přítelkyně , která též rozumí řízení auta , jste vy :
- nervozní z její přítomnosti
 - klidná v její přítomnosti - mlčíte a soustředíte se na jízdu
 - klidná a živě se bavíte
je ona :
- nervozní z Vaší jízdy
 - klidná, neboť Vám věří
- 5/ Dostanete-li se do nějaké zapletené dopravní situace
- znervozníte a nevíte co dělat
 - jste klidná a vyčkáte vyřešení
- 6/ Jedete-li autem a druhý řidič / muž / učelá dopravní přestupek , případně tím naruší plynulost Vaší jízdy :
- děláte na něj mimické posuny
 - kříčíte na něj a nadáváte mu
 - přehlížíte ho a myslíte si své
- 7/ Kolikrát jste platila pokutu ?
- 8/ Kolikrát jste se nabourala ?/jako řidič/
a/ vážně b/ lehce
- 9/ Dopouštíte se vědomě dopravních přestupek ?
- často x
 - občas x
 - nikdy
- x- uvedte, který dopr. přestupek .
- 10/ Jezdite autem a podíllete se na jeho udržbě ? / mytí , drobné opravy /
- ano
 - ne
- II/ Jste řidičem :
- který může kdykoliv řídit auto
 - svátečním / t.j., že řídíte jen když Vám to okolnosti dovolí, neb Vás k tomu nutí /
 - který vlastní řidičský průkaz , neřídí / ať už z jakýchkoliv dův
- 12/ Při jízdě zjistíte poruchu na rm
- víte čím to asi je
 - nevíte čím to je
- 13/ Je-li to porucha menšího rázu /v kola, svíčky,předstih/
- odstraníte ji
 - neodstraníte ji
- 14/ Chcete být členkou našeho klubu v ..
- ano
 - ne
- 15/ Chcete,abychom v tonto roce uspořádaly spol. večer na uzávěr r. 70.
- ano
 - ne
- 16/ Zúčastníte se raději
- sama
 - s manželem
- 17/ Měla byste možnost zajistit na sobtu a neděli / mino sezónu / pod. tu , kde bychom se všichni sjeli připadně uspořádali spol. večer /propůjčení chaty by se zaplatilo/
- ano / uvedte kde a kdy
- 18/ Chtěla byste v r. 71 pracovat ve výboru :
- ano
 - ne
- 19/ Při pořádání Eva rallye v r. 71
- pojedu jako řidička
 - pojedu jako spolujezdec
 - nepojedu vůbec
 - pomůžu jako pořadatelka
- 20/ Dejte návrh na program , který by zpestřil naše člen. schůze. x/
- 21/ Dejte návrh na uspořádání spol. x/
- 22/ Uveďte všechny své připomínky k do- vadní činnosti klubu . Co se Vám lí- a co nelíbí . Buďte upřímná ! =
- O t á z k y označené x/ zadovězte na druhé straně . Označte je vždy číslem .

Odebíráte časopis Za volantem: a/pravidelně b/nepravidelně
c/ neodebírám

- Hvoly a úroční zpráva:

Předsedkyně: Alena Havlíková
tajemnice: A. Tomášková
pokladnička: Dubenová
jednatelekra: Tachová

19. 11. 70 - členská schůze - přítomno 40 členek
Informace o akci: "Škola smyku"

28. 11. 70 ŠKOLA SMYKŮ - sraz v 9:30 hod.

"prostoru mezi strahovskými stadiony
uspořádaly členky 1. AMK žen za pomocí
mužů z autorského 3. "Školy smyku".





17. 9. 70 Členská schůze - přítomno 40 členek

- Informace o "Femina rallye"
11. ročník - pořádá Automotoklub Holice v Čechách.
- Beseda 9-ti účastnic jízdy "Modrý team" s ostatními členkami klubu.

23. 9. 70

Zájezd se vlastníci i czechi (nebo autobusem v 6^{oc} hod.) ráno sraz u brány č 7 v Mladé Boleslavi - 45 členek.

15. 10. 70 - výroční členská schůze - přítomno 50 členek

- Tělo naší výroční schůze se zúčastnil též zástupce HV AMK SVAZARM - s. Čepela.
- Na městskou konferenci bylo zvolena za 1. AMK žen jako delegátka A. Tomášková.
- Informace o mikulášském večírku.
- Zpráva o dotazníkové akci.

Dotazník než.

Při čtení odpovědí byla velká zábava.



Plan a metodiku připravil St. Ryba.

cvičíště č. 1

- nácvik správného brzdení na nozece
s kluzkým povrchem

instruktor: J. Procházka

cvičíště č. 2

- nácvik vydání vozidla ze smyku

instruktor: J. Kováček



2





cvičisté č. 3

- neček manévr při překážce
instruktor: M. Hrabě





ŽENY PŘEDBĚHLY ZIMU

I když to většina z nás neříká nahlas, všechny v hloubce duše více, že předstihnutí muže i v oborech, na kterých si nejdou zahrádat, není takové umění. Důležit? Každý řidič si myslí, že jízda s autem je záležitost čistě mužské. Ale stačí si uvědomit, kolik mužů už třeba jenom u nás vlastnilo řidičský průkaz a přeče pro většinu odborníků v celém světě jejich jedna neříkají vůbec nic. Zato si dobre pamatují ně čtvrté desítky jméno jedné drobné roztomilé ženy — Elišky Junkové.

Zvítězit nad muži není tak těžké, ale zato je obtížně zvítězit růba nad rozmary počasí. To všechny, právě proto, že rozmarnost patří k vlastnostem, které jsou nám obvykle připisovány. Ceho se však dnešní ženy lknou? Členky Českého automotoklubu žen při redakci časopisu Za volantem se rozhodly dokázat, že je nevšední ani to náležové počasí. A protože nejlepší obrazem i v našem případě je útok, celensky.

Už v době, kdy o mrazu a sněhu nebylo dosud ani zmínky, uspořádal klub první mezinárodní školku smyku. První hned dvoujádrovou. Taková škola je možna pro ženy totíž ještě nebyla vůbec a se škololem smyku ostatní automotokluby s takovým předstihlem nezačaly. Takže i členové ČV Automotoklubu Svazarmu tuhle pohorost mimořádně oceuli.

Ovšem, rozhodnutí samo o sobě nestačí. Naštěstí tedy byla vydána pomoc mužů z autoškoly 3 v Břevnově, kteří projevili mimořádnou iniciativu. Nechtěli totíž spoléhat na náleží-

a spolu s ženami umydlit a připravit cvičnou asfaltovou plochu tak dekorativně, že se změnila v hladké kluziště. Udělali dobré, že netekali na mezi, protože jako naschvál bylo v tu schotu poněkud teplo, i když soukal studený vítr.

Stanislav Ryba z břevnovské automotokluby si předem přesně výpracoval plán a metodiku celé akce. Nechal se zmást ani tím, že se muž řidičů dostavilo také několik manželů, snoubenců, potomků a dokonce i psů a každý z nich, všechno člupatého Valdy paní Pittlové, mohl zřejmě vlastní představu o jízdě na náleží. Vlastní, nikoliv příliš růžovou představu mohly samozřejmě i řidičky, které už nějakou tu jízdu v zimě prošly a hlavně už se seznámily na vlastní kůži s tím, co je to smyk.

Stanislav Ryba, Josef Procházká, Josef Voráček a Miroslav Hrabě se té padesátky aut neztratili. Zase ostatně měly k dispozici i cvičiště s různými skupinami výcviku. Na prvním, pro ty nejméně zkušené, se malá řidička mohla naučit správně brzdit na kluzkém povrchu. Pro zkušenější byl nácvik využití vordida ze smyku a třetí skupinka trénovala manévr vyknutí se nezáležitě překážek.

Za začátku se zdálo, že je plocha před stadiónem na takové cviky trochu úzká, protože i když mnohá řidička věděla, co je na hladkém povrchu vozovky čeká, v prvním okamžiku přeče jen ztratila rozvahu. Rovněž gumové kužely se dostávaly v prvních chvílích do styku s koly častěji, než by kdo očekával. A jedna

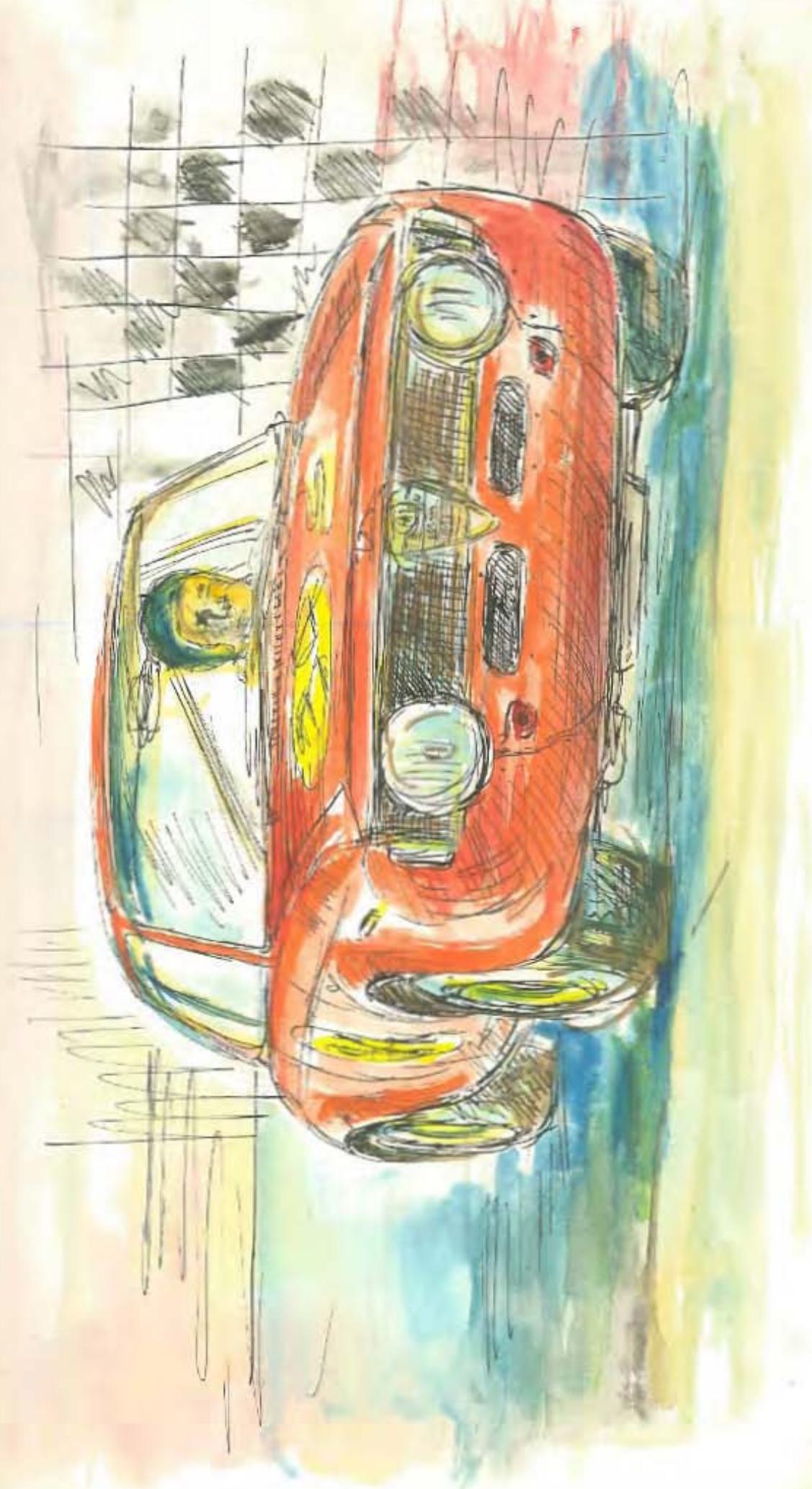
z řidiček se tak lekia nenadala překážky před sobou, že téměř narouvala do vozu za sebou, ačkoliv takovou ruskou nikdo nepředpokládal.

Kolem několika minut se však situace uklidnila. Jenak instruktøi překázali, že jen dobiti psychologové a dovedou dodat všeobecnou tam, kde chrbi, i zkrostit ty, které si počinají příliš suverénnù. Řidičky nejspak poznaly, že to vlastně je zábava, když se kole snykají po hladkém povrchu, a co lepšího, že je to časový pocit, takovou zdánlivě nebezpečnou situaci zvládnout. Zmizel strach i scepticismus, a tím se z ohávaného problému stala najednou zábava. Jako když někdo dříve odhalil za světla, že to noční strádlo byla jenom otýpka slámy.

Samořejmě, že za tu krátkou dobu se z nikoho nestal mistr jízdy na náleží a že nelze předpokládat hromadnou účast řidiček při soutěžích sportovních vozů na plochých rybníků. O to ostatně také vůbec nešlo. Všechny účastnice vědely, že při těchto akcích mohou získat jenom řidičské minimum, základ. Vídly docela jiná je situace při jízdě v plném provozu než v uzavřeném prostoru, kde navíc ostatní mají pro případné chybky plné posobení, protože je snad dobré ze své vlastní sázenosti.

Ale zrovna získání jistoty při jízdě za neobyvátkých podmínek nemí tak málo, jak by někdo mohl tvrdit. Přesně to vystihla jedna z členek výboru, hlasitě vzdychajíc: „Jo, věděl tohle všechno už na rally v Karlových Varech, tak jsem nemusela přijít o dobré umístění v soutěži a mít auto tak dlouho v opravě.“ Neboť nebezpečí snyku nehrozí jenom v zimě a neuniknou mu ani ti, kteří s prvním náležem uloží auto k zimnímu spánku. Smyk na mořské letní silnici i na vlnkém podzimním lesi může mít stejně těžké následky jako na ledě. I ten však iž už většina účastnic zvládne. A tak, až uvidíte někde na kluzkém povrchu auto ve smyku, můžete téměř bezpečně prohlásit: „No, zase mužská za volantem ženská by si s tím přeče urála poradit.“ Jestli ne každá, tak většina z těch, které absolvovaly výcvik. [grs]





Příprava na souboj s náledím **Dámy mají náskok**

Býlo studené sobotní ráno, žoukal ledoročí otrr a rozhlas oznamoval, že všechny silnice na našem území jsou silzdné. V Jevu na Strahově boudilo několik žen s koštary a kybly mydlník. Nechystaly se na předodnošní „gruntovní“ betonové plochy mezi stadióny, ale měly stejně neobvyklé úmyty — namydlit plochu tak, aby bylo možné zkoulet na ni smyky aut. Členky i automobilistům žen při redakci časopisu Za volantem se totiž rozhodly nečekat na mraz, ale už předem připravit Hrdíčky na všechny obtíže zimního provozu.

Velké pochopení pro tuhle myšlenku projevili pracovníci Autokoly Svatopluk 3, z Prahy-Breunova. Nejenom, že poradili, ale příslí osobní pomocí. Podle jejich rad vznikla hned tři celistvá. Na té první instruktor Josef Prachářka učil řidiče, kteří brzdit na náledí, na druhé Josef Voráček nacvičoval vývedení vozidla ze smyku a na posledním Miroslav Hra-

bě pečoval o to, aby Hrdíčky vzdály manévr i na kluzkém povrchu se vyhnout nenezdě pěšáků. A Stanislav Ryba si statečně celý ten podnik vzlal na povel, což nebylo tak snadné, když si představíme, že se na kluzkém betonu mohlo okolo padesát aut s ženami za volantem a mezi nimi ještě lezci, toufci zachytit i toto nevykáme hemžení. Přitom ho nezmádilo ani když jedna z Hrdíček stáhla mezi dvěma smyky hbitě vyměnit miminku na zadní sedadlo vlnká pleny z dítětem. Důvod její růženec z dítětem ocenili, ale ani mokrému potomkovi se příliš nedivili.

V poledne mělo mít praktické škole smyky skončit. Jenže Hrdíčky bylo téměř třeba u-

hánět kolmaty. Většina z nich našla ve smykcích zálibené a přestalo se být náledí. Zástatl jim prý strach jen z jednoho — aby do jejich automobilu na náledí nevletí nějaký příliš sebevědomý Hrdíček, který nad takovou přípravou potradavě ohnuje nos.

SYLVA GROSEDOVÁ



INU KDYŽ MA ŽENA ZÁVODÍ, jsem z tím všecky starosti... Zvláště mám děti. Pomáhám různě starší dcera a pomádil dokonce i manžel, tak se nakonec i závod stihne.

Snímky Viliem Kropff

3. 12. 1970 Na četnicí přání členek našeho autoklubu byl uspořádán kurz první pomoci. S orgami zaci nem přimítl "Český červený kříž".





10. 12. 1970 MIKULÁŠSKÁ

Tentokrát se večírek konal v restauraci
"U Medvídků" - Praha 1 - St. Město.
Vše připravila a zajistila Ch. Dubenová.
Skoro, že salonek je velmi malý a muži
museli být odkládáni dole v restauraci.

kronikářka r. 1969÷70
A. Osmíková

Krátce přijíždějí hold nejraději od krásných a mladých žen. A tak bylo samozřejmě, že na Rallye lázně uspořádané jako hold Karlu IV., přihlásil své členky i První český automotoklub žen při časopisu Za volantem. Pokud snad všechny svým zjevem nespisovaly podmínky králové, vypadal to ze známé zkušenosti, že než se u nás kdokoliv zmůže na vlastní automobil, není už příliš krásný, a tím méně mladý.

Budík hned v úvodu podotknuto, že start žen na Rallye lázně byl předznamenán číslem pro pověření, třináctkou. Přihlásilo se totiž třináct řidiček, přihlášky dosly třináct dní před uzávěrkou a dvojice funkcionárek klubu Dagmar Jeslinková a Lída Abrahámová-Ruková dostaly dokonce startovní číslo 13. Mohlo tedy někoho překvapit, že nejlepší žena fl-

sledkem, dostala na mokrých dřežních kostkách smyk. Návštěvnici Karlových Varů to místo dobře znají, je to na Panoramě, tam, kde se pražská stínice prudce svážuje k lázeňské čtvrti. Ne celou hodinu předtím tam havaroval soutěžní vůz domácích jezdců se startovním číslem 8. Charlotta Dubenová měla na své cortině startovní číslo 41 a oproti předchozímu jezdci, který při havárii poškozil i protijedoucí trabant, zdála smyk úspěšně. Zraněn nebyl nikdo, ale ty zbyvalci kilometry už nedojela, protože se zlomenou pravou polohou se jezdil nedíl.

Směla pravidelně dojížděla i další. Dvojice Hanžálková a Adamová musela vzdát pro poruchu spojky, manželé Knižkovi a posádka Groszová-Macháčková doplatili na nedostatek zboží v Mototechně. Zís-

Třináct řidiček u krále Karla IV.

díčka, která získala putovní pohár, sice nebyla členkou klubu, ale zato se umístila ve své kategorii celkově jako třináctá? Byla to Marie Šťastná se spolujezdky Janou Bočkovou z Berouna. Hned za ni se však umístila Emilie Práchová z klubu žen. Uspěšná byla i další členka Eva Sebechlebská na Octavii combi.

Směla stihala však ostatní. To, že počasí soutěži nepřálo a děstí zima vyloučily jinak dobrou náladu, projevilo se na posádkách všech 168 vozů. Ale bylo to znát i na způsobu jízdy, na neobvykle vysokém počtu drobnějších, ale i větších nehod. Mezi ty, které skladají už podruhé hold Karlu IV. s nadšením, ale i s mimorádnými obětmi, patří členka pražského klubu žen Charlotta Dubenová. Při minulé Rallye lázně prvně ve svém životě musela opravovat pichnutou duši. Nebyla to malibkost, mít defekt zrovna při soutěži, kdy jde o minuty, a čas, jak věděl všechny soutěžící, spěchá dojíždět rychle než je jeho zvykem. Tenkrát se ji podařilo kolo vyměnit a soutěž dojet. Letos byla situace horší. Už téměř ke konci, dva kilometry před cílem, kam dojedla letos s velmi hezkým vý-

kali totiž trestné body za žpatný stav řidového, které již delší čas marně shánějí ke koupi. Ale taková už je soutěž a kdo se ji zúčastní, musí počítat i s tím.

Konečně — mali nebyli tentokrát o mnoho úspěšnější. Loňský vítěz dvou pohárů a absolutní vítěz se musel spokojit se sedmým mistrem ve své kategorii, řidičkou, která bývá se svými malými vozy nejúspěšnější, museli smutně přihlížet, jak jejich skupinu vyhrál — trabant. Navíc absolutním vítězem, všežem IV. kategorie nejsilnějších vozů a ještě všežem poháru Františkových lázní se stal Hans Joachom Bischof z NSR na autě BMW. Jak vidno, král Karla IV. nepřál ženám a neprojevil se ani jako ulastenec.

První český automotoklub žen však přece bez úspěchu nezůstal. Umístil se jako druhý za Autoclubem Selb z NSR jako organizace s největším počtem soutěžících. Takže svým způsobem ta třináctka byla přece šťastná. Třetí místo totiž patřilo opět západoněmeckému klubu Ac Hof, takže, jak už to někdy bývá, v tomto hodnocení obhájily naše ženy čest všech jezdců z Československa. Navzdory všem těm komplikacím.

SYLVIA GROSZOVA



1971

