

založ. **Cezeta** 1997
Česká (Č) sekce
SKÚTR KLUB

Cezeta - řský občasník
časopis pro majitele a přátele retroskútrů

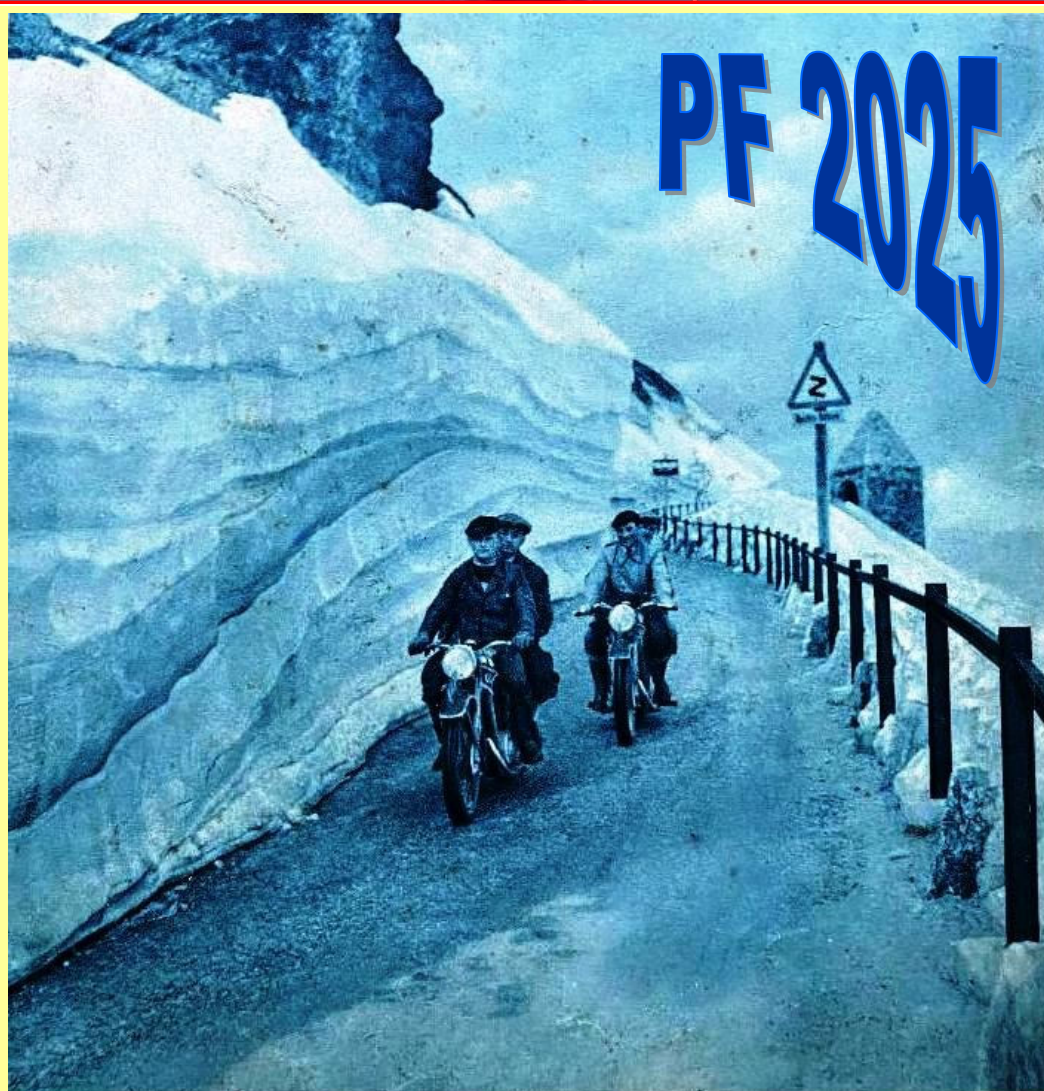
číslo **90**

ZIMA 2025

VYCHÁZÍ OD ROKU 2001
ČÍSLO VYŠLO 12.1.2025

KONTAKTY:

marcel@skutrklubcezeta.cz



EDITORIAL

Milí přátelé skútrů, motocyklů, dobrého čtení a neotřelého humoru, tedy všichni vy, které ještě nepřestalo bavit (ani po více než 20 letech) číst: **Čezetářský občasník.**

Strašně to utíká...konec roku 2024 a my tu máme další jubilejní číslo Občasníku č. 90. K tomuto číslu mě napadá jen jediná věc ...na konci září jsem se na jedné přednášce v Automuzeu Škoda potkal s Ing. Petrem Hrdličkou, který je bývalým šéfem vývoje škodovky a který se velkou měrou zasloužil o vznik Favoritu. Pár dní před přednáškou (12.9.) oslavil své 90. narozeniny. Sice už mu to „neběhá“ jako za mlada, ale když se chopil mikrofonu, tak bylo jasné, že si stále vše pamatuje a že to má v hlavě srovnané. Takže dodatečná gratulace a obdiv.

Marcel Malypetr

OBSAH:

Editorial	1
Úvod	2
Co jsme dělali I.	3
Jízda v koloně	8
Co jsme dělali II.	12
Čtenáři nám piší	16
90 let firmy Orion	26
PF 2025	28
Čezeta	30
Střípky z historie RVHP	36
Zajímavosti	49
Plán akcí ČSSČ	58
Epilog	60
Závěr	61
Přílohy	62 - 74



Vše nejlepší, hodně zdraví a mnoho šťastných kilometrů v roce 2025!!! ...přeje redakce ČO



ÚVOD VÁNOČNÍ

Myslím, že by to chtělo trochu vánoční poezie. Pamatujete si ještě tuto krásnou vánoční básničku Vánoceasi jednu z našich nejhezčích??? A když si k tomu ještě přidáme obrázky Josefa Lady nestýská se vám po takových Vánocích???

Vrchlický Jaroslav
(*17.02.1853 - † 09.09.1912)

Vánoce

Hlas zvonů táhne nad závějí,
kdes v dálce tiše zaniká;
dnes všechny struny v srdci znějí,
neb mladost se jich dotýká.

Jak strom jen pohne haluzemi,
hned strásá ledné křišťály,
rampouchy ze střech visí k zemi
jak varhan velké píšťaly.

Zem jak by liliemi zkvětla,
kam sníh pad, tam se zachytil;
bůh úsměv v tvářích, v oknech
světla,
a v nebi hvězdy rozsvítil.

A staré písně v duši znějí
a s nimi jdou sny jesliček
kol hlavy mé, jak ve závějí
hlas traticích se rolniček.

Můj duch zas tone v blaha moři,
vzdech srdcem táhne hluboce,
a zvony znějí, světla hoří -
ó Vánoce! Ó Vánoce!

Koledování bylo výsadou jen chudých dětí a některým bylo těch několik vykoledovaných mlsků jedině, co o vánočních svátcích užily.

Vydání tohoto čísla Občasníku se trochu opozdilo, ale mělo to několik důvodů. Ten hlavní je asi to, že díky dvěma kolegům, kteří se hrdě označují jako Martin a Libor, Libor a Martin se od léta loňského roku trvale snaží náš klub rozhádat, ale vy se to postupně dozvíte z různých poznámek u článků, z dopisů uveřejněných v kapitole „Čtenáři nám píší“ a nakonec v závěrečném „Epilogu“, kde vás čtenáře budu informovat o tom, jaký dopad to může mít na váš oblíbený Čezetáfský občasník .

Každopádně mohu s naprostou určitou tvrdit a napsat, že

skončila zlatá éra České sekce Skútrklubu Čezeta

a že to už nebude nikdy stejné jako dřív, protože takovou nevraživost, zlobu, zákeřné jednání a urážky, které si Martin do klubu s sebou přinesl kdesi z Prahy, jsme v klubu dříve neznali. Smutné je, že se k němu tak ochotně a velice angažovaně přidal i můj dlouholetý (bývalý) kamarád Libor, se kterým jsme sice tento klub nezakládali (přišel až později), ale určitě jsme nejdéle fungujícími členy tohoto klubu.

Nedá se nic dělat, v našem klubu se projevíly stále se zhoršující vztahy mezi lidmi. V naší rozhádané společnosti se není čemu divit :-(-:(

CO JSME DĚLALI

V tom stále ještě musím psát „letošním roce“ čili roce 2024 jsme si tu aktivní motorkářskou sezónu trochu protáhli, poslední celovíkendový sraz se konal skoro až na konci září.

Ovšem počasí nám přálo ještě dál, a tak jsme stihli ještě další dvě moc pěkné podzimní vyjíždky. Sice počet účastníků na vyjíždkách nebyl nijak ohromující, ale o to lépe se nám dařilo udržet se v koloně a nikde se neztratit.

84. SRAZ ČSSČ JIŽNÍ MORAVA 20. -22.9. 2024



Sraz na Jižní Moravě organizoval kolega Martin Švambera. Bylo to lákavé z pohledu toho, že byla sezóna burčáku. A tak prvním nepříjemným překvapením byla zbytečně vysoká cena za ubytování v hotelu **Pod zámekem ve Vranově nad Dyjí**.

Já jsem měl sraz s Vlastou Hartmanem a jeli jsme na exkurzi do vodní elektrárny, kde pracuje a kterou nám tedy nabídl kolega Zdeněk Paulus. Pak jsme ještě v Nasavrkách přibrali dva další kolegy a jako pětičlenná kolona jsme se vydali na jižní Moravu. Cesta probíhala dobře, Vranov a i hotel jsme našli, ale většina kolegů tam už byla.

Ubytovali jsme se a chtěli jsme se navečeřet a posedět, ale tady jsme narazili na problém. Večeře byla pro nás plánovaná až po jiné skupině někdy od půl osné. Personál byl ten večer velice nepříjemný a my jsme s rodinou odešli večeřet do vedlejšího Country Saloonu, kde jsme byli velice rychle, dobře a relativně levně obslouženi300 g řízek byl opravdu vynikající.



Pak jsme se vrátili zpátky a personál nám vyčlenil chladný salonek, kde můžeme být oddělení od zbytku restaurace. No ale Vranov, vinařská oblast a neseženete burčák :-). Tak jsme pili pivo, ale to bylo rozčarování, na burčák jsme se těšili.



Ráno snídaně, zase až po jiné skupině. všechno bylo vyjednéno, sice tam donášeli, co chybělo, ale na tu cenovou kategorii hoteluostuda. Nakonec jsme se všichni nějak najedli a vyrazili směr Znojmo, kde naším prvním cílem bylo Motoristické muzeum, které předcházely zvěsti o tom, že je velice hezké. Někteří z té naší skupiny tam už byli, ale myslím, že tam šli znovu. Je tam opravdu na co koukat a hlavně všudypřítomné hevery vozidel, snad několik set, každý jiný, to je opravdu hodně zajímavá sbírka. Nevím, jestli má někde jinde ve světě obdobu :-).



Muzeum bylo bohužel postiženo velkou vodou, je dole u řeky, a tak různé velké stroje, parní, stabilní motory, turbíny apod. umístěné ve sklepě muzea byli ještě před pár dny pod vodou, byla tam ještě všude čerpadla a hlavně ve sklepě nepříjemná

NA OKRAJ

Vranovská přehrada



Vodní nádrž Vranov (též Vranovská přehrada) hovorově nazývaná "Vrancl" byla vybudována na řece Dyji v blízkosti městečka Vranov nad Dyjí v letech 1929–1933. Hráz přehrady je vysoká 60 m a v koruně je dlouhá 292 m. Vzniklá přehrada je dlouhá 29,8 km a zasahuje pod hrad Bítov do údolí Želetavky a pod zříceninami hradů Cornštejn a Frejštejn u obce Podhradí

Rozměry

Rozloha	762,5 ha
Délka	296 m
Šířka	41 m v základně 7 m v koruně
Objem	132,696 mil. m ³
Povodí	2 211,80 km ²
Prům. hloubka	50 m

Ostatní

Typ	přehrada
Přítok vody	Dyje
Odtok vody	Dyje

nad Dyjí. Podle rozlohy je desátá největší v České republice. Přehrada slouží vedle energetických a vodárenských účelů k rekreaci. Rekreční střediska se koncentrují do okolí Vranova nad Dyjí, Bítova a Podhradí nad Dyjí.

Úvahy o výstavbě řady vodních děl v údolí Dyje mezi Frejštejnem (Podhradí nad Dyjí) a Znojmem probíhaly již v Rakousko-uherské monarchii. Původně bylo navrženo pět stupňů, přičemž Vranovská přehrada byla stupněm nejvyšším. Za duchovního otce tohoto díla je označován rakouský stavební inženýr Ferdinand Schmidt (1887–1941).

NA OKRAJ

Muzeum motorismu



Na ploše bezmála 1500m² najdete 40 předválečných automobilů, desítky motocyklů, bicyklů, stabilních motorů. Dále traktory, parní stroje, motory pro pohony mlýnů, benzinové pumpy, smaltované reklamní tabule, kočárky, šlapací autíčka, dětské hračky a další stovky exponátů týkajících se motorismu a to do roku výroby 1950.

Zajímavostí je největší sbírka heverů u nás (možná i v Evropě). Dobovou atmosféru doplňují vtipně instalované figuríny oblečené ve stylu třicátých let.

Skutečné fandy potěší sbírka dobových prospektů, řídičských průkazů a desítky dalších tiskovin, týkajících se motorismu.

Uvidíte téměř 5000 exponátů!

Obrázky z rekonstrukce



vlhkost. Asi to větrání bude chtít chvíli času, nedá se tam asi ani udělat průvan, aby to trochu rychleji vysychalo. Ale bylo se na co dívat a všem je možno návštěvu toho muzea doporučit. Je navrženo takovým empatickým způsobem s figurínami, zvířaty apod.

Je to třeba naprostý opak motorkářského muzea na Křivoklátu, kde jsou vlastně vystavena jen vozidla a nic kolem. Je to takový ten jiný přístup k návštěvníkovi. Křivoklát je pro odborníky a veteránisty, Znojmo je pro celé rodiny, protože i děti tam určitě něco zaujme, nehledě na velkou výstavu hraček.





Po návštěvě muzea jsme přešli k **Louckému klášteru**, kde je jednak turistické centrum, jednak sídlí vinařská firma Znovín a jednak tam zastavuje turistický vláček, kterým jsme se chtěli projet. Měli jsme asi



hodinu čas do odjezdu vláčku, někteří si tam zakoupili nějaké občerstvení a vláčku jsme se nakonec dočkali a vyrazili na okružní jízdu **Znojmem** a okolím. Průvodkyně stále něco hlásila do reproduktoru, a tak jsme se dozvěděli spoustu zajímavých informací, a to třeba i o domech ve staré zastávce, které jsou historicky významné a kterých bychom se jinak asi ani nevšimli.



Vláček měl i jednu delší zastávku ve městě, takže jsme si zašli konečně na decánka burčáku. Když jsme se vrátili k Luckému klášteru, tak někteří si zašli na klobásu, my jsme si koupili třílitrový kanystřík burčáku, což jsme považovali za to správné množství pro tříčlennou rodinu a trefili jsme se.



NA OKRAJ

Loucký klášter



Základní informace

Řád: Premonstráti
Zakladatel: Konrád II. Ota
Založení: 25.10.1190
Zrušení: 29.7.1784

Loucký klášter je premonstrátský klášter ve znojemské městské části Louka, který byl založen roku 1190 přemyslovským knížetem Konrádem Otou (syn Konráda Znojemského) a jeho matkou Marií. Byl jedním z významných klášterů ve střední Evropě a jedním z největších klášterů v ČR, i když celý jeho komplex nebyl nikdy dostavěn. V současnosti se jedná o historickou památku, kterou vlastní město Znojmo, jež část kláštera pronajímá vinařské firmě Znovín. V roce 2017 byl prohlášen národní kulturní památkou České republiky.

Založení kláštera

Ota, kníže český, kdysi markrabě moravský, založil 25. října 1190, společně se svou matkou Marií, premonstrátský klášter v Louce na počest Panny Marie a svatého Václava. [1] Důvodem založení byly zbožné důvody, v listině je psáno: „pro spásu svou a svých předků.“ Podle Josefa Žemličky se jednalo o Otovu snahu povznést své sídlo, zhustit farní síť a zlepšit duchovní péči ve starém sídelním území větší části znojemského údělu. Této možnosti odpovídá i vývoj kláštera ve 13. století, kdy dochází k růstu počtu jím spravovaných far. Záhy po založení byl klášter obdařen řadou majetků a 27. dubna 1195 ho pod svou ochranu přijal papež Celestín III.

NA OKRAJ

Areál československého opevnění a železné opony v Šatově



Areál československého opevnění Šatov je muzeum československého opevnění budovaného v letech 1935–1938 na obranu před nacistickým Německem, ležící v blízkosti jihomoravské obce Šatov. Areál je ve správě Technického muzea v Brně a zahrnuje dva pěchotní sruby MJ-S 3 „Zahrada“ (od roku 2005 zpřístupněný pro veřejnost s expozicí věnovanou československému opevnění na jižní Moravě, historii objektu a využívání čs. opevnění po druhé světové válce) a MJ-S 2 „Úvoz“ (v současnosti nepřístupný) a dva objekty lehkého opevnění, tzv. „řopíky“.

Pěchotní srub MJ-S 3 byl příležitostně přístupný již v letech 2000–2004, kdy vstup při různých výročích zajišťovala Vojenská správa Znojmo.

V září 2004 byly pěchotní sruby MJ-S 3 „Zahrada“ a MJ-S 2 „Úvoz“ zapůjčeny Armádou České republiky (AČR) Technickému muzeu v Brně (TMB). Realizovány byly opravy a rekonstrukce interiéru objektu. Provedeny byly nátěry plechového obložení stěn a jednotlivých betonových stěn. Úprav se dočkalo i bezprostřední okolí, odstraněny byly náletové křoviny. Opravy prováděli pracovníci TMB společně s členy Klubu historického vojenství Brno.



Pak jsme se vrátili k našim motorkám a vyrazili jsme do Šatova na oběd. Jenomže restaurace byla zavřená, měli dovolenou. To byla opravdu zvláštní doba na jižní Moravě. Všude říkali, že před týdnem bylo vinobraní, a teď tu všude „chcíp pes“, turistů na kolech mraky, všude se motali po silnicích a hledali hospody stejně jako my, aby se najedli a napili. Krásné počasí a hospody zavřenéprotože je po vinobraní :-(- nechápu. Když jsem byl před mnoha lety pozván kamarádem vinařem na vinobraní do Nechor (u Prušánek), tak se jednalo o sběr vinných hroznů. Vinobraní pro turisty a hosty znamená jen konzumaci vína a burčáku....a pak se už může zavít, není co pít a co slavit :-(-. Velké zklamání :-(-.

Když jsme konečně našli restauraci, kde bylo otevřeno a kde se vařilo, čekali jsme trochu déle na jídlo, a když jsme se najedli a konečně vyrazili k dalšímu cíli naší výjízdky, **Muzeu železné opony v Šatově**, který byl vzdálen jen snad kilometr od restaurace, přijeli jsme pozdě a bylo již zavřeno.



Martin prý měl ještě v zásobě další místa, kam jsme mohli zajet, ale poměrně dlouhá návštěva Znojma, a pak ty problémy s restauracemi nám to neumožnily. Já myslím, že to ale nevadilo, protože návštěva i prohlídka Znojma za to stála.

Rozhodli jsme se tedy k cestě zátky do Vranova a tu majitelé navigací a chytrých telefonů přišli s hodně blbým nápadem, že se pojedete přes Rakousko, protože je to o kousek blíž a jinak bychom zpátky museli jet po té samé silnici. **To bylo špatně, protože nikdo neměl uzavřené pojištění pro cestu do zahraničí a ne každému se takové cestování líbí. Byli jsme postaveni do situace....bud' pojedete za námi přes Rakousko a nebo si jed'te sami kudy chcete :-).** Takhle to nemá na srazu vypadat :-(-. Proto jsem taky napsal určitá pravidla, jak jezdit a jak se chovat v koloně, která najdete hned za touto reportáží.

Vlastní jízda po Rakousku byla také ukázkou, jak to nemá na vyjízdce a v koloně motorkářů vypadat. Martin nastartoval navigaci, ručičku tachometru nastavil na rychlost 75 km/hod. (to vím od kolegy jedoucího přímo za ním, takže měl stejnou rychlost) a vyrazil bez ohledu na to, co se děje za ním :-(-. A tato rychlost je prostě na tak dlouhou kolonu moc vysoká. Chvilí to fungovalo, ale pak Pavel jedoucí s manželkou přestával stíhat a měl trochu větší mezeru od jezdce před ním, kterou se snažil vždy na rovinkách dohnat. To psychicky nevydrželi dva kolegové, Jarda a Jirka a předjeli nása bez jakýchkoliv upozornění, že někdo nestihá, nám začali všichni ujíždět. Takže jsme vzadu zbyli tři, Pavel, já a Ondra. Když už jsme nevěděli kudy kam a ani neplatilo to, jak jsem doufal, že ostatní třeba na nás počkají za odbočkou na vedlejší silnici tak našťastí Pavel měl navigaci, kterou nainstaloval a přes rozkopané silnice a zákazy vjezdu jsme se dostali k českým hranicím.

Možná že bych ještě mohl připomenout, že poslední jezdec v té ujíždějící přední koloně, který nás měl vidět v zrcátku, ale vykašlal se na nás, měl dostatečně rychlý motocykl, aby mohl tu ujíždějící kolonu předjet a zastavit. Kdyby neměl Pavel navigaci, asi bychom tam bloudili o hodně déle. I tak jsme ještě bez navigace minuli správný přechod a přeježděli hranice až na přechodu „Hluboká“, který je o hodně dál na západ od Vranova.

Chování prvního a posledního jezdce v koloně, která nám ujela, považuji za velice neférové a nezodpovědné. Nejde přece jen o to, jestli mohl někdo jet rychleji nebo ne, ale byli jsme v cizí zemi, bez pojištění, mohl mít někdo závalu a nebo

i havárii a být zraněn. Všichni si dobře pamatujeme, že k tomu také nedávno došlo. Víme, že může dojít k požáru motocyklua proto celá parta jezdí v koloně a chová se jako zodpovědný kolektiv. Až do teď tomu tak bylo !!!! Martin to asi neví, je třeba mu to připomínat.

Takže abych tuto smutnou a nepříjemnou část srazu uzavřel tím, že doufám, že toto „**nekamarádkské rakouské extempóre**“ se už nikdy nebude na žádném dalším srazu opakovat. Jezdíme na vyjíždku, ne na rychlostní závody.

Když jsme se konečně dostali do Vranova se zpožděním, tak už zase tentokrát plno ostatních kolegů uteklo do jiné restaurace, ale to už se mi nikam nechtělo, tak jsem si musel vybrat večeři z té ubohé nabídky jídel, kterou měl hotel. Ještě že jsme měli ten burčák, aby mi zlepšil náladu.

Jako vždy, už sobotní večer nebyl tak veselý a plodný jako bývají ty večery páteční, tak jsme šli spát trochu dřív. Ráno snídáně zase stejná jako v sobotu, čekání na párky, čekání na vejčeka, v neděli aspoň nedošla hořčice jako v sobotu. prostě výběr hotelu byl proveden tzv. „horkou jehlou“ :-)



Pak už byl čas se spakovat a vyrazit směrem Čechy, ale tentokrát jsme si nezapomněli udělat fotku. Při minulém srazu ve Lhenicích jsme žádnou společnou fotku neudělali, ono vlastně nebylo kde, protože jsme se snad nikde všichni během dne ne-



sešli a ráno před odjezdem si na to nikdo nevzpomněl a hlavně nevěděl, jak to bude na oslavách ČZ vypadat. :-).

Někteří vyrazili přímo k domovu, naše taková asi největší skupina se rozhodla využít nabídky našeho kolegy Honzy Homolky, který byl na srazu veteránů mezi **Telčí a Třeští v obci Hodice**, abychom se tam zajeli podívat. Bylo to takové malé vesnické setkání veteránů, ale bohužel, kromě otevřené cukrárny tam nebylo vůbec nic, takže jsme asi po hodině vyjeli směrem k domovům. Společně.

Chtěli jsme se rozdělit někde před Vlašimí, ale nakonec jsme se rozhodli, že všichni pojedeme do Zruče nad Sázavou podívat se k **Chabeřickému mlýnu**, abychom viděli, jestli tam záplavy nenapáchaly nějakou škodu. Restaurace byla zavřená (od 10.9.2024 až do května 2025), a tak jsme chtěli jet do pivovaru Kácov, ale restaurace tam má v neděli zavřeno.... nechápu. Tak jsme nakonec objevili ve Zručí nějaký Sport bar, kde jsme se dobře najedli a ještě chvíli poseděli. Pak jsme se už vydali každý směrem k domovu. Tak skončil poslední sraz roku 2024.

Hodnocení žádné není. To je všechno v článku. Nebudu si přidělovat práci hvězdičkami, když Liborovo vyjádření: „**Piš si tam, co chceš, nám je to jedno!!!**“ je jasné a jednoznačné. Tak proč plýtvat zbytečně vlastní energií. Energie je drahá, je třeba s ní šetřit.

Skutečně psaní Občasníku není moje jediná důchodcovská činnost, ale pokud budou členové našeho klubu pokračovat ve svém jednání, které předvádějí od léta 2024, tak už stejně za chvíli nebudu mít o čem psát, protože pro skupinu pokrytců, kteří si něco špitají za mémi zády, nemá opravdu sebemenší smysl plýtvat svým časem a vymýšlet nějaké novinky. Ale jeden čtenář (viz kapitola „**Čtenáři nám píš!**“) má dobrý návrh

NA OKRAJ

Motoráček v zimě



JÍZDA V KOLONĚ, VYJÍŽDKY APOD. - TROCHU OSVĚTY

Pro toto téma neexistují asi žádné oficiální psané předpisy, ale je to vždy na dohodě účastníků. Ovšem na internetu můžete jistě návodů a pouček o jízdě v koloně najít, např. http://www.k1400.cz/clanky/zivot/jizda/v_kolone.php.

Ale i my při našich srazech tuto problematiku často řešíme a bohužel, málokdo pravidla dodržuje. Ovšem pro naše veteránské vyjíždky platí asi trochu jiná pravidla než pro kolony rychlých moderních motocyklů, které jsou převážně na netu zmiňovány.

Byl jsem na akci „Zavírání silnic“ organizovanou Motoklubem Pekelné doly. Jelo se z Mimoně do Litoměřic, Vpředu auto s majákem, za ním narovnané čtyřkolky, pak sólo motocykly spořádaně seřazené cik-cak, nikdo nepředjížděl, jelo se parádně rychlostí kolem 80 km/hod. Ovšem všechny kruháče byly zcela uzavřeny policií nebo motokráfema, kteří měli asi povoleno použít červené zastavovací policejní terčeale s takou akcí se nemůžeme s našimi rychlostmi, kolonou, ani zajištěním rovnat. Proto považuji za vhodné si tak nějak zopakovat tato pravidla, která budou vyhovovat našim podmínkám.

Jak jste se dočetli, tak při návratu do Vranova při posledním podzimním srazu došlo k nepříjemnému odtržení části kolony právě díky nedodržování těch základních pravidel. Tak se na to podíváme zblízka:

Normálně bych čísloval pravidla od jedničky, ale tady začnu nulou. Proč? Protože se objevil problém, který jsme dříve neřešili, ale je třeba na něj upozornit. A začíná to už přípravou vlastního srazu a informovaností účastníků

Pravidlo 0

Ještě před vlastním srazem je třeba, aby organizátor srazu informoval všechny účastníky o tom, že má v úmyslu vést **vyjíždku mimo území České republiky**. Nevím přesně, jak to funguje s doklady v mobilu, jestli jsou platné i v cizině, nepoužívám to, ale důležitá je otázka pojištění. Stát se může cokoliv. Pojištění má svůj význam. A pokud to někdo riskne bez pojištění, je to jeho věc, ale uvědomme si, že při společných akcích je třeba, aby se všichni cítili dobře a komfortně a to musí organizátor srazu všem účastníkům umožnit. A roztrh-

nout vyjíždku na ty, kteří to risknou do ciziny a ty, kteří pojednou po území ČR je diskriminace části účastníků a to určitě nechceme. A rady typu, že se dá pojištění sjednat okamžitě přes mobilto na mě nezkoušejte. Neumím to a učít se to nebudu a myslím, že nejsem sám.

Pravidlo 1

V koloně jede vpředu vedoucí vyjíždky, za ním se ostatní **řadí od „nejpomalejších“ k těm rychlejším**. Mělo by to fungovat asi v tomto pořadí: rikši, sajdkáry, sólo motocykly a skútrya u těch zase je třeba řadit nejprve motocykly, kde jede spolujezdec, pak ty slabší a pomalejší stroje, popř. řidiče, kteří jezdí pomaleji (třeba



z důvodu stáří ...není už všem 20). A na konci by měl jet ten, kdo má rychlejší motocykl a může v případě potřeby dohonit a předhonit kolonu a zastavit ji, Popř. by to měl být ten, kdo je nějak propojen s vedoucím vyjíždky (mobil, vysílačka).

Pozn. 1 To sice možná na srazu bylo při cestě po Rakousku splněno (mobily v helmách), ale nebylo to nic platné. Kromě toho hardwaru v helmě je třeba mít i software pod helmou.

Pozn. 2 Jsme skupina motorkářů a skútrařů, nemáme žádná „tvrdá“ pravidla klubové příslušnosti apod. a všichni účastníci našich srazů jsou si rovni, a tak řazení v koloně je nezávislé na tom, jestli je motorkář pravidelným účastníkem všech srazů nebo jede s námi jen občas.

Pravidlo 2

Tady začnu závěrem předcházejícího bodu: „Rychlost stáda (kolony) řídí rychlostí nejpomalejšího jedince“ a je maximální předpoklad, že **kolona se neroztrhává z důvodu rychlosti**, jako se to stalo v Rakousku :-).

Jaká je tedy **správná rychlost v koloně???** Tady jsem vymyslel toto

krásné heslo: „**V koloně přebírá funkci tachometru zpětné zrcátko.**“a vždycky se všem říká: „Hlídejte si svého kolegu za sebou!!!“, ale k tomu všemu je třeba se do zpětného zrcátka dívat. Ten, kdo kolonu vede, vidí možná tak 5 jezdců za sebou, 15 už jich nevidí, a pokud je někde zahledne v táhlé zatáčce apod., tak si určitě nemůže být jistý, že za ním jedou všichni.

Na druhou stranu je špatně, aby si vedoucí vyjíždky namontoval navigaci na říditka, jel podle ní jak robot, na tachometru udržoval rychlost 75 km/hod. (jako v Rakousku) a myslel si, že pro úspěšný průběh cesty tak udělal maximum. Neudělal. Zadní jezdců už se dostávají do situace, kdy dohánějí kolonu rychlostí kolem 100 km/hod. a to není dobře. Je to vyjíždky, není to závod!!!! A pokud jedu neznámou krajinou, je to jednak už rychlost poměrně vysoká a jednak nemám šanci se ani rozhlédnout po okolí a přicházím tak o možnost si tu vyjíždku a sraz užít a vidět něco nového.

Pravidlo 3

Za křižovatkou, železničním přejezdem, překážkou na silnici apod. se čeká!!! Ti, co projeli prostě musí zastavit a počkat a přesvědčit se, že všichni ostatní už např. křižovatkou projeli.

Samozřejmě, že pokud je kolona dlouhá a roztrhaná je třeba se zastavit i v případě např. odbočení z hlavní silnice na vedlejší silnici, dobré je třeba jen na chvíli zastavit u okraje silnice třeba po ujetí 15-20 km. Zkontrolujete si kompletnost kolony, někdo potřebuje upravit helmu nebo oblečení, vzít si sluneční brýle, něco zkontrolovat na motocyklu nebo třeba říct vedoucímu vyjíždky, že jede na rezervu a potřebuje k benzince.

Opět opakují. Jezdíme pro radost, je to vyjíždky, měli bychom si ji užít a ne protrpět, měli bychom cestou něco nového vidět a přinést si z cesty jen příjemné zážitky. Já si myslím, že tady nám udělal „medvědí službu“ vynález navigace. Když se dříve hledala cesta na mapě, tak se prostě zastavovat muselo. Samozřejmě, že navigace je komfort, přínos, bezvadný pomocník, průjezd neznámými městy si už ani bez ní neumíme představitale nezneužívejme její výhody. Využívejme její výhody a nestaňme se jejími otroky, abychom podle ní jezdili přesně jako roboti a nebo to aspoň nechme kolonám motorkářů na rychlých

nových spolehlivých motorkách, jsme pořad veteránisti, i když někdy jezdíme na strojích modernějších.

Pravidlo 4

Řazení v koloně ve městech a na volné silnici se trochu liší. Na volné silnic asi problém není, tam jedeme za sebou a vše se řídí rychlostí kolony, typem a šířkou silnice, hustotou provozu apod. Tam bych problém neviděl.

Problém je ve městech. Tam je třeba se řadit **CIK-CAK** (to samozřejmě neplatí pro motocykly se sajdkárem). Má to dva důvody. Jednak při jízdě zkrátíme kolonu a máme před sebou větší prostor pro dobrzdování a jednak při příjezdu na křižovatku můžeme dojet ve „dvojitupu“ co nejbližší za sebou, tvoříme tím jakýsi celek, který má šanci se pak také rychleji rozjet a přejet třeba na zelenou a není pak třeba na nikoho za křižovatkou čekat. Tady bych se chtěl za toto řazení opravdu přimluvit, protože někdy se na křižovatkách opravdu loudáme a vypadá to, že jedeme v koloně poprvé v životě a že nám „kouká sláma z bot“ :-)

Pravidlo 5

V koloně se zbytečně nepředjíždí !!! Jak jsme si už napsali dříve, tak seřazení v koloně má svá pravidla a každým předjetím měníte předem určené pořadí, čímž ta pravidla toho seřazení porušujete a ještě k tomu jste špatným příkladem k těm ostatním, kteří si pak řeknou, když on může předjet, tak já taky a dopředu se tak dostávají rychlejší motocykly, což pak vede k roztržení kolony, jak se stalo v Rakousku.

Pak také ten, kdo měl za sebou pomalejšího jezdce a měl za úkol také zpomalit a tím zase upozornit toho před sebou, že někdo nestihá, tak má najednou za sebou rychlejšího jezdce, který ovšem nesleduje kolegu za sebou a celá tato přední část kolony se zrychlí a bezohledně těm pomalejším ujede, jak se stalo v Rakousku. A když pak někdo na dresu těchto kolegů řekne, že mohli přidat víc plynu (nebudu jmenovat autora tohoto výroku), tak to může říct jenom blbec!!! Já myslím, že bezpečnost a naše snaha, aby všichni dosáhli plánovaných cílů cesty v pořádku a bezpečně, by měla být tím prvořadým cílema jak jsem už psal, kdo chce závodit, může kde koliv jinde, to je věcí každého soudruha, ale při společných vyjíždkách na srazech se to opravdu nehodí.

Ještě snad na závěr toho pravidla jedna poznámka. Ten zákaz předjíždění platí z důvodů rychlosti. Samo-

zřejmě, když uvidím závalu na motocyklu kolegy přede mnou, nebo budu potřebovat rychle zastavit kolonu a dojet tedy vedoucího kolony, nebo potřeboju dát vědět, že mi dochází benzin apod. , tak samozřejmě předjet mohu a musím.....ale pak bych se zase měl vrátit zpátky na své místo v koloně.

Víte dobře, že se nám na starších motocyklech třesou zrcátka a je s nimi mnohdy špatně vidět. Tak nekomplikujte život tomu jezdci před sebou, který vás sotva v zrcátku rozpozná, aby tam viděl každou chvíli někoho jiného.

Já bych teď ta pravidla asi shrnul, aby to bylo hezky pohromadě:



- 1. Řazení v koloně od nejpomalejšího.**
- 2. Rychlost podle zrcátka, ne tachometru.**
- 3. Za křižovatkou se čeká na ostatní.**
- 4. Ve městech řazení CIK - CAK.**
- 5. Zbytečně se v koloně nepředjíždí.**

Samozřejmě, jak už jsem psal , tak mnoho problémů řeší např. zabudované vysílačky popř. mobility v helmách. Před několika lety jsem vysílačky koupil, ale snad ani jednou jsme je nepoužili (jednou jsme měli půjčené), ale i tak je jejich použití diskutabilní a když se kolona roztrhá, je to dnes už během chvíle taková vzdálenost, že tam vysílačka už nemá dosah. je to prostě vše navázané na sebe. Jak nám navigace zrychluje kolonu a přesuny, tak by bylo třeba zlepšit komunikace mezi jezdci v koloně. A protože asi nikdy nebudeme mít všichni v helmách intercom, tak nám zbývají ta zrcátka na motocyklu, která tam musíme mít všichni a to hlídání si toho kolegu za sebou je neefektivnější, neúčinnější a taky nejjednodušší a nejlacinější.

Doufám, že jsem na žádné důležité pravidlo nezapomněl, a pokud ano, tak napište a společně můžeme tuto naši „kuchařku“ o jízdě v kolonách upřesnit a vylepšit. Asi budu pro příště v reportážích uvádět jmenovitě ty kolegy, kteří budou pravidla v koloně porušovat.

Dodatek

Teď ještě takový nápad. Mluvili jsme kdysi s Honzou Pyšným o možnosti absolvovat kurz bezpečné jízdy. Honza už takový kurz kdysi absolvoval a moc si ho chválil. Dnes (13.10.) jsem o tom mluvil s pracovníkem BESIPu na jejich stánku v rámci akce „Zavírání vozovek“ a on mi doporučil akci **„Učme se přežít“**, což jsou celodenní bezplatné kurzy. Více informací

na najdete na : <https://www.ucmeseprezit.cz/>.

Objednávky prý začnou přijímat v březnu příštího roku, a tak mě napadlo, že bychom mohli takový kurz také absolvovat. pro skútristy je tam kurz odlišný, ale to se asi týká skútrů nových s variátorem. Ale myslím, že už skoro všichni máme nějakou motorku, historickou nebo novou, ale nácvik manévrování, brzdění, projíždění zatáček apod.a také mezi tím nějaká ta teorie se může hodit nám všem. Museli bychom si ale nějaký termín na tvrdo zamluvit. Ještě jsem to nezkoumal, ale je nás plno důchodců, možná by nám vyhovoval i nějaký všední den. Promyslete to, podívejte se na web, do března je čas.

Už Vladimír Ilijič říkal: „Učit se, učit se, učit se!!!“ A já si myslím, že nikdo z nás není takový machr za říditky, aby se nemohl něčemu přiučit a poslechnout si rady profesionálů.

NA OKRAJ

Jak jezdit v koloně ... rady od BESPu

Pomalejší dopředu

Nejpomalejší motorka (jezdec) jede ve skupině vždy jako první. Buďte ohleduplní a myslete na to, že je potřeba přizpůsobit tempo. Na společně vyjíždce nikdy nezávodíme. K tomu je určen uzavřený autodrom!

Rychlí dozadu

Nejrychlejší stroj (jezdec) jezdívá vždy naopak na konci balíku, ostatní totiž vždycky lehko dojede a skupinka se neroztrhá. Platí tady pravidlo kolony – ten, kdo dojíždí, jede zpravidla nejrychleji.

Bezpečný odstup

Během jízdy nesmí být jezdci nalepení za sebou, skupina využívá celou šířku svého pruhu a motorky musí mezi sebou držet bezpečnou vzdálenost. Řazení by mělo probíhat tak, aby všichni měli co možná nejlepší výhled dopředu a přehled o aktuální situaci.

Zrcátka

Nekontrolujte přehnaně často v zrcátkách, zda se skupina netrhá. Věnujte se hlavně dění před sebou, to je podstatnější. Pokud neznáte trasu, počkejte na sebe na důležitých odbočkách.

Dorozumívání a signály

Domluvte si předem signály, kdy budete brzdit, odbočovat, kdy budete potřebovat tankovat (každý má jinak velkou nádrž). Velkým pomocníkem jsou v tomto ohledu interkomy – je možnost se snáz domluvit a čelní jezdec může ostatní včas varovat i před případným nebezpečím.

Respekt

Pokud rádi jezdíte v partě, smířte se s tím, že se budete muset podřít a budete se dvojnásob chovat tak, abyste nebyli nebezpeční pro ostatní.

NA OKRAJ

NTM - Centrum stavitelského dědictví Plasy



„Kdo zná, neničí“ hlásá motto nad vstupem do nové Expozice stavitelství v areálu národní kulturní památky Klášter Plasy v západních Čechách. Národní technické muzeum zde, ve své nové pobočce v duchu uvedeného motto prezentuje postupy a principy především tradičního stavitelství.

Vzorový projekt památkové obnovy nazvaný „Centrum stavitelského dědictví v Plasích“ byl za podpory Strukturálních fondů EU realizován od roku 2009 do podzimu 2015. Zahrnoval adaptaci dvou značně zdevastovaných, leč památkově velmi hodnotných areálů hospodářského zázemí bývalého kláštera – pivovaru a hospodářského dvora. Vzniklo tak unikátní pracoviště, v jehož programové naplně se prolíná prezentační a edukační funkce muzea se zážitkovými aktivitami zaměřenými na širokou návštěvnickou obec. Byl zde vytvořen vzdělávací a volnočasový areál, který propojuje tematicky zaměřené muzejní expozice s historickými dílnami tradičních stavebních řemesel, jež kromě prezentace svého vybavení nabízejí rovněž vyzkoušení konkrétních řemeslných dovedností.



52. VYJÍŽDKA PLASY U PLZNĚ 12.10.2024



Jarní i podzimní vyjíždky bývají vždy jen takové akce narychlo, kde hlavním argumentem je počasí, pak samozřejmě i volný čas členů, na jaře se setkáváme i s problematikou chybějící STK u některých kolegů, a tak nás na podobných akcích nebývá příliš mnoho. Sice je to škoda, ale zase pro přesun mezi jednotlivými dílčími cíli, popř. hledání volného stolu v restauraci je to jednodušší.

Vyjíždky do Plasů byla dlouhodobě plánována, protože v pobočce NTM byla instalována výstava motocyklů, která končila na konci října, takže už zase nebylo tolik času. No a dalším impulsem bylo to, že na tento termín plánovali stejnou akci i kolegové ze Sidecar Clubu Nasavrky, tak jsme se dohodli, že se v Plasech potkáme.



Když jsem po ránu vyjžděl, byly „nemotorkářské“ 2-3°C, ale navýšením počtu vrstev oděvu se to nechá krátkodobě zvládnout :-). Nasavrčáci to měli trochu dál a vyjžděli už asi v 7 hodin. Poslali mi pak fotku z cesty.



My s Vlastou jsme vyjžděli až v 9 hodin a měli jsme sraz u Libora na kávičku. Tam jsme samozřejmě chvíličku poseděli, a pak už jsme jeli coby Česka sekce společně.

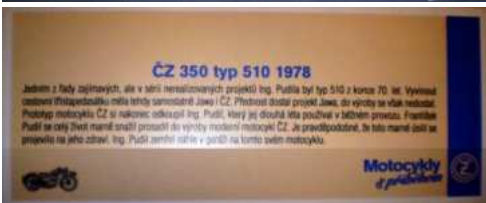
Když jsme přijeli na místo, byli jsme tam dřív než kolegové ze sajdkárklubu, a tak jsme nelenili a hned jsme se vydali na prohlídku jak muzea, tak i výstavy motorek. Výstavní plocha není velká, množství vystavovaných strojů je tak omezeno, ale určitě to za prohlídku stálo a měli jsme si tam o čem povídat a co obdivovat. A co se týká muzea stavebnictví, tak někteří ho už viděli, někteří ne, a tak jsme si ho raději znovu prošli, abych si oživilí vzpomínky.



To jsme se jen nejdřív s Jardou trochu pomazlili s místními kočkama :-)

A pak jsme se už vrhli do muzea, ale přiznám se, že jsem fotil hlavně motorky, přece jenom jsme tam jeli kvůli nim.





Po prohlídce výstavy, kterou si kromě nás (jak vidíte) nejvíc užívali dva sajdkáristi Karel a Zdeněk, jsme se přemístili do protějšího Knížecího pivovaru na oběd.

Zarazilo mě, že všichni jsme dostali talíře, jen Libor dostal guláš v kastrůlku (jako absolvent reálného gymnasia jsem si vzpomněl na báseň „Dědova mísa“až tobě se ruka třástí bude, synek ti mísu udělá :-)) a netušil jsem proč. Karel mi to pak vysvětlil...guláš s knedlíkem je na talíři, ale guláš s rendlíkem je s chlebem :-):-:-)



Když jsem se posilnil, šli jsme se ještě podívat do vedlejší budovy na zcela nově zrenovovanou krásnou Tatříčku.



Trochu jsme tam diskutovali s pánem od ostrahy, a tak když jsme vyšli z budovy, kolegové z Nasavrk byli už pryč. Tak nám už nezbývalo nic jiného, než se také nacytat na odjezd. Jen jsme se dohadovali, u které benzinky si dáme kafe, a pak Libora napadlo, že bychom se mohli zastavit o kamaráda Míry.

Majitelé a znalci mobilní techniky nacytali mobily, aby zjistili, že to vlastně je jen malá zajíždka, a tak vedoucí úlohu smečky přebíral Vlastík, který nainstaloval navigaci na skútra a vyrazili jsme na kávičku k Vokáčovým do Broum. Ještě jsem ale zapomněl, že kolega Jarďa Levák přijel na

NA OKRAJ

Krásné historické rarity rezavějí...škoda



NA OKRAJ

Zastávka pro motorkáře

... Moto Meeting Point se nachází v Litoměřicích v bývalém železničním tunelu. Tunel byl jednokolejný mezi železničními stanicemi Litoměřice město a Velké Žernoseky, na trati Lysá nad Labem – Děčín.

Průchod železnice Litoměřicemi narazil na odpor měšťanů vést koleje podél břehu Labe v husté městské zástavbě. Společnost Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB) byla nucena prorazit tunel pod historickým centrem Litoměřic. Práce byly zahájeny v dubnu 1872 v zahradě kapucínského kláštera. Prvního ledna 1874 byl zahájen provoz na Rakouské severozápadní dráze tunelem, který byl prorazen v délce 350 m a byl nejnáročnější stavbou na celé trati. V blízkosti západního portálu byla postavena železniční stanice Litoměřice město. Po zdvoukolejnění trati byla postavena nová železniční stanice se stejným názvem před východním portálem na ulici Marie Pomocné.

S nárůstem přepravy byla potřebná modernizace trati. Tomu stávající tunel nevyhovoval. Po druhé světové válce byla dvojkolejná trať vedena z litoměřického dolního nádraží přeložkou po pravém břehu Labe přes novou zastávku Litoměřice město. Tunel a původní zastávka byl opuštěn v roce 1958. Tunel byl využíván jako sklad ovoce a zeleniny. Po roce 1990 byly v něm konány výstavy a následně byl využíván jako sklad a garáže. V roce 2017 město Litoměřice plánovalo adaptovat tunel na podzemní garáže pro 158 aut. V průběhu příprav se však ukázalo, že cena, kterou by město zaplatilo z vlastní kapsy, více než dvojnásobně převýšila původní odhady a projekt garáží se nerealizoval.

V roce 2021 zde vznikla zastávka pro motorkáře s občerstvením.

svém nově zrenovovaném soutěžním péráku 350, tak jsem ho musel ještě před odjezdem vyfotit.



Když jsem dojeli k Mírovi, postěžoval si Vlastík, že se mu zdá, že má nějak málo nafouknuté kolo u skútra, že už to dlouho nekontroloval. Tak si změnil tlak a naměřil krásných 0,6 Atm. mělo by tam být asi o 2 Atm. víc :-). Tak se dofukovalo a dofukovalo, ale záhy se objevila příčina v podobě jakéhosi neidentifikovatelného předmětu zapáchnutého v běhounu.

Vlastík sebevědomě vytáhl svůj opravářský spray na „píchnutiny“, ale byl bez tlaku. Tak jsem vytáhl ten svůj ...ještě pozůstatek ze služebního vozu - a v něm ještě nějaký tlak zbyl. Takže kolo bylo provizorně opraveno, ale stejně to otvorem malinko foukalo. Ovšem se zastávkami u benzínek a dofukováním, to nakonec vydrželo Vlastovi až domů.

Kávičku jsme vypili, kolo trochu opravili a byl už opravdu nejvyšší čas na cestu domů. Takže jsme vyrazili, já jsem jel s Vlastíkem až do Boleslavi od benzinky k benzince, kde jsme vždy dofukovali tlak, ale jak jsem už psal, Vlastíkovi oprava vydržela a dojel až domů. Takže konec dobrý, všechno dobré.

Myslím, že vyjíždka nikoho nezklamala, jen Vlastíkovi přidělala trochu práce a starosti. Moc hezká akce !!!

ZAVÍRÁNÍ SILNIC (USÍNÁNÍ NETOPÝRŮ) MIMOŇ 13.10.2024

Této tradiční akce pořádané **Motoklubem Pekelné doly** jsem se letos zúčastnil z našeho klubu sám. Sraz byl už po několikáté v Mimoní na náměstí a jelo se do Litoměřic.

Tam jsem najeli do bývalého železničního tunelu, který je nyní nazván „Zastávka pro motorkáře“. Vzadu je umístěn bar, ale vzhledem k počtu účastníků (v tunelu jsem napočítal cca 160 motocyklů) bylo i venku před tunelem občerstvení v podobě dvou stánků. Klobáska byla dobrá :-)

Na odpoledne bylo ještě plánováno vystoupení skupiny dělostřelců z Terezína, ale nečekal jsem na to a jel domů. Ovšem ta „Zastávka“ by se měla určitě stát někdy cílem našich motorkářských vyjížděk. Beru si to jako úkol tam někdy naší partu dovést.



53. VYJÍŽDKA VELKÝ OSEK 24.10.2024



Letošní říjen nám ještě dovolil znovu se posadit za řídkta našich strojů. Při minulé vyjížďce do Plasů si

Vlastík stěžoval, že to má vždycky nejdál. Asi má pravdu, i když na druhou stranu...chatu má kousek od Boleslavi, a tak ho vždycky nutím, aby přespal na chatě, že pak pojedeme druhý den spolu a budeme to mít stejně daleko :-)

A tak jsme se bavili s Liborem, že bychom ještě někam vyjeli, uvažovali jsme, kdy má Jarda volno a společně s předpovědí počasí to vyšlo na čtvrtek 24.10. No a Libor z toho krásně vybrusil a řekl mi: „Víš co, vymysli na čtvrtek nějakou vyjížďku tam u vás, aby to měl Vlastík jednou nejbliž a nestěžoval si !!! :-“

Tak jsem se musel zamyslet a vzpomněl jsem si, že mi jeden kamarád nabízel kdysi prohlídku malého soukromého muzea motovetránů ve **Velkém Oseku** (kousek od Kolína), což má opravdu Vlastík docela blízko. Ale to by bylo asi málo a bylo třeba, aby kolegové vyjeli dřív, takže ještě zbývalo naplánovat oběd. Podíval jsem se na trasu Brandýsek - Velký Osek a volba byla jasná....**Hrabalova Hájenka v Kersku** a pro mě konečně zase letos šance na jejich výborné brynzové halušky :-)

Vlasta jel z chaty, a tak jsme vyjžděli před desátou hodinou, abychom byli na 11. hodinu v Hájence. Tam jsme všichni (i s Liborem a Jardou) přijeli prakticky současně a šli jsme na oběd.



I když kolegové nebyli nadšení z dršťkové polévky, nakonec se snad všichni dobře najedli, já jsem si na haluškách opět velice pochutnal. Po obědě ještě Jarda chvíli ladil zadní pérování u svého péráka, a pak už jsme vyrazili směr Velký Osek.

Majitel sbírky byl bohužel pracovně vytížen, a tak svěřil roli průvodkyně a hostitelky své manželce. Ta je stále ještě v rekonvalescenci po ortopedické operaci, a tak nás obsluhovala a obskakovala se dvěma francouzskými holemi. No, kdybych to věděl, asi bych na naší návštěvě netrval a vymyslel jsem něco jiného. Ale paní byla velice příjemná, ochotná, dostali jsme kávičku a prohlíželi si sbírku motorek podle vlastního uvážení. Bylo to moc příjemné setkání a posezení u kávičky.

Pak jsme ještě zajeli k mojí dceři, aby kamarádi viděli, jak hospodaří a to byl vlast-



ně závěr celé akce. Vlastík už potom jel rovnou domů....aby to měl jednou nejbliž :-)

a my ostatní jsme vyrazili po takových šoustkách směrem na Mělník. Já jsem kamarády doprovodil až do Mělníka, dali jsme si ještě na benzince kávičku a rozjeli se k domovům. Já myslím, že opět moc hezká vyjížďka. Škoda, že nemohl jet Karel, ale montoval kotel přesně podle nařízení Evropské unie, aby zachránil globální oteplování a uhlíkovou stopu, tak jsme ho omluvili.

NA OKRAJ

Stačí jen čtyři jednoduché zkoušky a budete v člověku čist jako v otevřené knize.

Jediné, o co musíte dotyčného požádat, jsou čtyři nenáročné úkony. Test můžete vyzkoušet i na sobě.

Každý výsledek si zapíšte a záhy budete znát celkové hodnocení. Tak do toho!

1. Sepněte ruce.

Který palec máte nahoře? Pokud palec levé ruky, zapíšte 1, je-li to pravý palec, pak 2.

2. Zamířte na myšlený cíl – zamhurte jedno oko.

Které oko jste nechali otevřené? Pokud levé, zapíšte 1, pokud pravé, 2.

3. Zkřížte ruce přes prsa.

Která z vašich rukou byla nahoře? Levá je za 1, pravá za 2.

4. Zatleskejte.

Kterou ruku máte při tleskání nahoře? Levá – 1, pravá – 2.

Přehled výsledků:

2221 — velmi nerozhodná povaha.

2212 — komunikativnost, domluví se s každým.

2122 — opatrnost, měkká povaha, technický typ myšlení. Ke svému okolí bývá tento typ často poněkud chladný.

1222 — nedostatek vytrvalosti a houževnatosti, emocionální povaha. Lehko podléhá cizím vlivům. Umí s lidmi najít společný jazyk.

1122 — člověk tohoto typu je laskavý, mívá velké množství zájmů. Často jde o prostou, naivní povahu.

2211 — měkká povaha. Vyznačuje se velkou schopností komunikace.

2111 — výrazným rysem této povahy je nestálost. Nejraději spoléhá na vlastní síly.

1211 — uzavřená povaha, málo přátel. Nicméně člověk silného ducha, houževnatý při naplňování stanovených cílů.

1121 — tvůrčí typ, měkká povaha, důvěřivý.

1112 — energický, rozhodný, emocionální.

2222 — absolutní pravák, konzervativní typ, tendence vyhýbat se konfliktům.

1111 — absolutní levák. Tvůrčí, emocionální typ, individualista a egoista.

2121 — bezbrannost, snadno ovlivnitelný.

1212 — vytrvalý, silný charakter. Lehko zvládá stanovené cíle..

1221 — měkká povaha. Naivní typ, snadno se vzdává.

2112 — přirozený, nenucený typ. Snadno se seznamuje, často mění záliby a zájmy.

NA OKRAJ

Český komik



Petr Pavel zatím v životě provedl minimálně dvě mladické nerozváženosti.
1) Ve 24 letech vstoupil do KSČ
2) V 61 letech veřejně označil Donalda Trumpa za odporného člověka, kterému by nikdy v životě nepodal ruku.



Pavel poblahopřál Trumpovi k vítězství. Pouto zůstává silné, doplnil prezident



Odpudivý Trump? Tehdy jsem nebyl prezident, hájí Pavel svůj starý výrok



12. PŘEDVÁNOČNÍ SETKÁNÍ V KNĚŽEVSI 7.12.2024



Toto předvánoční setkání je také vlastně už tradiční akcí našeho klubu, když už jich byl celý tučet. A zase si musím přispěchat se svou „trochou obilí do mlýna“, abych připomněl, že to byl můj nápad tato setkání organizovat, i když před těmi 12 lety se ještě setkání konalo v motorestu blízko u Kolína, kde jsme se scházeli po poslední Chotusické burze. Dnes už na tuto burzu jezdí míř kolegů než před těmi 12 lety, už není mezi námi Polda, který pak s námi na toto setkání jezdil, a obsluha v tom původním motorestu (U slunce ???) se značně zhoršila.

Ovšem svůj podíl na těchto setkáních jsem uvedl také proto, že po této letošní akci jsem poslal kolegům z klubu (a našim klubovým přátelům) mail, ve kterém je informuji, že jsem se na základě jejich arrogantního, pokryteckého a zlomyslného jednání vůči mně rozhodl ukončit veškeré nadstandardní činnosti, které jsem pro tento klub přes dvacet let bez ohledu na svůj volný čas vykonával. Proto jsem zvědav, jestli se zase objeví třeba nějaká podobná akce, která se bude moct jednou pochlubit dvacítiletou tradicí. Samozřejmě, že k tomuto svému rozhodnutí se ještě vrátím tady i v „epilogu“

Tato akce v Kněževsi byla původně plánována na sobotu o týden později, ale protože jsme se svým požadavkem na akci přišli s křížkem po funuse, tak nám na náš plánovaný termín hospodu V maštali obsadili nějakí nezodpovědní silničáři a asfaltěři.

Setkání se konalo od 14 hodin a mělo tradiční průběh. Venku vždy proběhne velká akce typu „Burza“ nebo „Mototechna“, kdy z auta do auta se přenášejí různé díly motorek, co kdo komu přivez, udělal, opravil ne-



bo naopak někomu veze na opravu. Když jsme se pak sešli v salonku restaurace, bylo nás tam docela dost, i když „Nasavrčáci“ měli svoji vlastní předvánoční akci v jejich klubovně, takže se nikdo z nich v Kněževsi neobjevil. A samozřejmě Jirka Hájek přijel až na závěr, takže na fotce ani není. I s Jirkou nás tam bylo 19, což je opravdu dobrá účast.

Byl jsem moc rád, že se srazu objevil Pavel Krejčí s manželkou, i když má velké zdravotní problémy, ale zrovna mu to vyšlo, i když už zase za dva dny musel nastoupit do nemocnice.

Kromě té burzy v extravilánu byl i prodej nových výrobků v intravilánu (restaurace). Libor přivezl na prodej vlaječky a signální vesty se znakem klubu, jak si je kdo objednal, jako dárek ještě rozdával **samolepicí tabulku** pro snadné určení množství oleje v benzínu podle zvoleného poměru (viz *další strana*). To myslím se docela hodí, než si to pokaždé u benzinky přepočítávat v hlavě. Karel přivezl jako dárek kopie samolepek, které jsme dostali při cestě na **Grossglockner** u pokladny. Samolepky byly v měřítku 1:1, ale i větší prý pro výzdobu garáže.

Já jsem přivezl zbytek mikin, které jsem ještě nestačil předem rozdat a samozřejmě



NA OKRAJ

Citáty

**AROGANCE JE PARUKOU
K ZAKRYTÍ DUŠEVNÍ
PLEŠE**

Jan Werich



Někdy je zbytečně
užívat prášky.
Stačí, když vypustíte
ze života
některé lidi.

Radkín Honzák

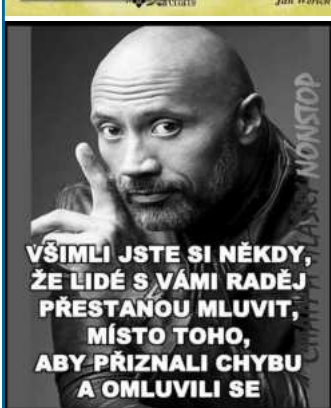


Jestliže se člověk hádá
s blbcem víc, jak půl minuty...
už se hádají dva blbci .



Pánové s blběma
nikdy nediskutujte,
jednak je to ztráta
času a jednak jim
tím prokazujete
laskavost, že je
vůbec berete na
vědomí.

Jan Werich



**VŠIMLI JSTE SI NĚKDY,
ŽE LIDÉ S VÁMI RADĚJ
PŘESTAŇOU MLUVIT,
MÍSTO TOHO,
ABY PŘIZNALI CHYBU
A OMLUVILI SE**

Některí lidé
jsou tak
falešní

...že by je i
Číňani odmítli
vyrobit!



ČTENÁŘI NÁM PÍŠÍ

Jak jste si mohli přečíst v „nevánočním úvodu“, tak k minulému číslu Občasníku byly nějaké reakce na našich klubových stránkách WAPu, takže se pojdme podívat na to, proč jsem musel ten „nevánoční úvod“ napsat.

Plachý Zbyněk

Ajajaj koukám samá chvála na moji hlavu. Tak jak Marcel píše nikdy to tak nemyslí a jak ho všichni známe tak sranda a prdel až do konce. Konečně objektivní občasník.

Martin Švambara

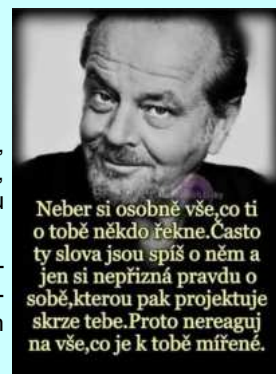
Ahoj všichni, poslední číslo občasníku je pro mě opravdu poslední, které jsem četl. Z mého pohledu je plné **snahy o dehonestaci** jednoho z našich členů. Nehodlám se podobného jednání účastnit ani pasivním způsobem, tedy čtením vět zcela evidentně psaných **s úmyslem uškodit**. Škoda, je mi líto, že se tak v naší partě děje.

...Marcel se ve svém článku vyjadřuje o Zbyňkovi **s agresivitou bulvárního novináře**, což je v kruhu přátel opravdu netypické jednání. (Právník by patrně některá vyjádření kvalifikoval jako **na cti utrhání**). Svým rozhodnutím nečist nadále Občasník dávám najevo svůj nesouhlas s výše uvedeným a zároveň chci dát na vědomí dalším potenciálně stejně postiženým kolegům, že se nenechám ve smýšlení o nich ovlivnit články tohoto ražení. Tot' celé. Dobrou noc m.

...Nemáš zač děkovat Zbyňku. Občasník se v rukách autora stal **nástrojem Kyberšikany a tomu je třeba se postavit**.

Vybízel jsem kolegy, ať napíší svůj názor na sraz v Jeseníkách, že to rád zveřejním, ale nikdo se neozval kromě Martina Švambery, tak si myslím, že můj názor na ten kontroverzní sraz, který mě svou náplní vyjížděky zklamal, je jednoznačně správný.

Dostal jsem pak ještě jeden mail od kolegy, kterého nebudu úmyslně jmenovat a nechám ho v anonymitě. Každý rozumný čtenář pochopí, že chci pisatele chránit před zlobou a nenávisť, kterou Martin Švambara přímo srší. Stačí, když si ji vybijí na mě.



Neber si osobně vše, co ti o tobě někdo řekne. Často ty slova jsou spíš o něm a jen si nepřizná pravdu o sobě, kterou pak projektuje skrze tebe. Proto nereaguj na vše, co je k tobě mířené.

Ahoj Marceli, na Švambaru kašli, je to prudič, rozvraceč a cenzurista, který přesně dělá to co nechce, aby dělali ostatní a co mu na ostatních vadí. Na rovinu, mě štve jeho jednání, když něco nechci, tak s tím nemusím otravovat ostatní, taky všem nepíšu, že nečtu noviny a nejím česnek.

Občasník piš, tak jak ho píšeš, Ty jsi autor a Ty máš své čtenáře, kteří si rádi čtou, jsou to jediné noviny, časopisy a knihy, které já čtu a těším se na další. A každý ať si dělá obrázek jaký chce, je to Tvoje dílo.

Možná by Švambara mohl udělat svůj a dát nám ho přečíst, to by mě zajímalo jak by vypadal.

Sranda je, že mi přijde, že prudí od svého předčasného důchodu, asi nemá, kde a v čem vybit svou energii.

Kolega **Karel Vodrážka**, dokončil renovaci svého vysněného Kalifa 250, všimněte si „jawačkého šroubováku“ zapíchnutého mezi motorem a rámem. Ano, je to dobový doplněk, ale tady úplně zbytečně :-). Na druhém obrázku je kolega **Jirka Bobek**, který po několika cizích motocyklech rozšířil svůj motocyklový park o krásného Trampa.



Kolega **Petr Optl** objevil na Facebooku zajímavou Čezetu s Pavem na prodej (kdesi v zahraničí). Zajímavé je, že se jedná o typ 502, ale jsou na něm některé doplňky z typu 501 (vpředu houkačkato ovšem není originál řešení 501, malé boční chromované lišty vpředu nebo větrací mřížky vzadu). Petr mě ale hlavně upozornil na řadící páku, ale nákladák. Ovšem my, co si pamatujeme Čezetu naše bývalého kolegy Vaška Sochra (opustil nás navždy v roce 2017), tak on vzhledem ke svému tělesnému handicapu používal téměř stejnou řadící páku.



Kolega **Jarda Levák** dokončil po mnoha letech renovaci předválečné Jawy 350. S renovací kdysi začal Libor Volek, ale několik let čekal na lakované díly od lakýrníka (mimořádně je to zeťák majitele tohoto motocyklu, takže nechal tchána docela dlouho čekat). Už to ale vrčí.



Vtípek od jedné čtenářky

Výnosem císařovny Marie Terezie musel mít každý poddaný v Českém království křestní jméno i příjmení.

Tak například, kdo byl v obci nový, dostal jméno Nový, Novák...

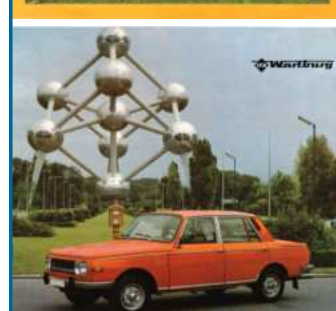
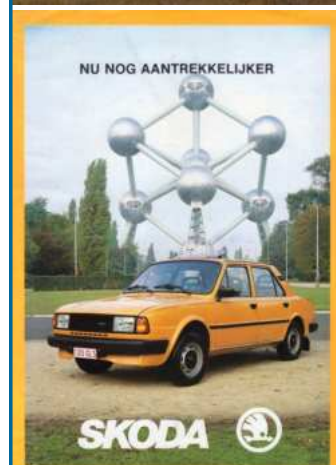
Kdo bydlel na horním konci, byl Hořejší, kdo na dolním konci, tak byl Dolejší.

Za rybníkem byl Zárybnický, kdo sloužil v kostele, byl Kostelník, apod.

A když byl někdo vychcanej, úplně blbej, prohanej, nikdo ho neměl rád a všichni se mu smějí, tak se jmenoval **FIALA**.

NA OKRAJ

Atomium Expo 58



NA OKRAJ

Donald Trump se vrátil :-):-:-)



Bude to stačit???



A co mikiny? Munice pro Ukrajinu?? Kreténský nápad blondýny. No nevím :-)

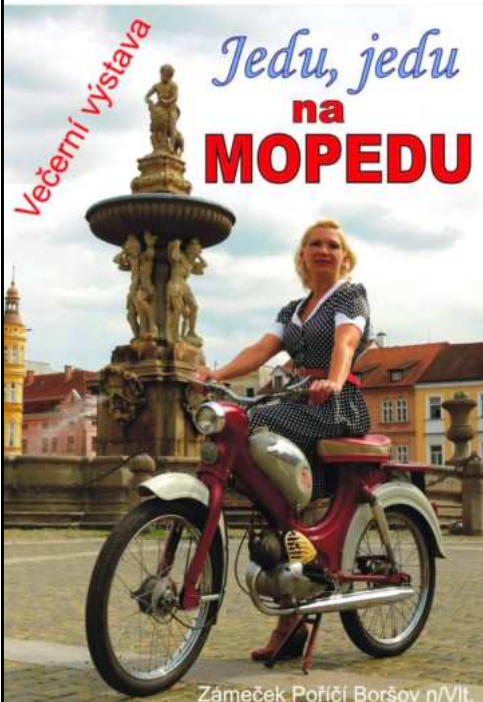


Pjotr Fialenko si už poradí.



Ahoj. Většina z vás to má trochu z ruky, ale kdyby náhodou si chtěl někdo udělat výlet do ČB je tu další důvod. Mám tam 8 Stadionů ze své sbírky. Tak jste zváni... **Tomáš Krebs**

Vážení přátelé, ohlasy na loňskou výstavu našich motocyklů BMW byly tak pozitivní, že jsme se rozhodli opět výstavu uspořádat. Tentokrát se chystáme zaujmout úplně opačné spektrum milovníků starých strojů vonících benzínem. Od 2. listopadu, 18:00 otvíráme na zámečku výstavu, kde bude stát přes třicet naleštěných mopedů, prskoletů, kozích dechů, čadikol, pionýrů, tuberáků a motokol, od Laurinky z roku 1901, až po Babettu. Zahájení výstavy zpřijemní s kytarou Pavel Zajíc z Nezmarů. Jste srdečně zváni!



Nasavrčáci byli na Motopárty v Chrudimi.



Pavel Gabriel byl na podzimní vyjíždce Harley-Davidson klubu. →

Jirka Hájek poslal dodatečně fotku ze Strakonice z motocyklového muzea. A k tomu přidal následující informaci:

Fotka se 77letým synovcem pana Kocha konstruktéra našich skútrů.



Michal Žížala poslal fotku, jak vypadá karoserie jeho Čezety po požáru.



Snad se na mě nebude Michal zlobit, ale vzpomněl jsem si na jeden vtip o hasičích. myslím, že je to asi podobné, jako když mu kolemjedoucí řidič nabídl, že dojede domů pro hasičák a bude zpátky za 20 minut.



Ještě jsem málem zapomněl na jeden mail, který jsem dostal. Ten se tentokrát týkal srazu na Jižní Moravě (Vranov n.D.). A právě proto, že se opět týká Martina Švambery, tak opět vynesu jméno pisatele, jak jsem již vysvětlil na začátku této kapitoly.

Cituji:

.....No to je Martin, obdobně to bylo v Prášilech a předtím, nevím kde, jede jako kdyby jel sám a jako o závod, náhlé odbočení, průjezd zákazem vjezdu, zákazem průjezdu, atd. To s kolonou je špatně, 2x se mi stalo, že jsem jel za ním a náhle jsem zjistil, že jsem místo něj první a on jede jinam.

Takto to prostě nemá být, asi by to chtělo si na nějakém srazu říci, jak je potřeba jezdit ve skupině, přijde mi, že většina jezdí jako kdyby jeli sami se sebou.

Jiná je jízda v koloně ve městě, jiná mimo, hlídání si kolegy za sebou, vedle sebe.....

Myslím, že jízdu v koloně „historických motocyklů“ jsem už podle svého nejlepšího vědomí a svědomí vysvětlil a jde jen o to, jestli jsou všichni ochotni se podřídit většině a těmto pravidlům, abychom se napříště vyvarovali nepříjemným zážitkům. O tom dobrovolném kurzu Besipu jsme už mluvil s některými kolegy a doufám, že tento nápad bude mít širší podporu i u ostatních kolegů.

Jirka Hájek poslal historickou fotku ze Štěpánské ulice z Prahy, foceno v roce ???
Já myslím, že taková krásná dobová fotka s Čezetami zaslouží trochu větší rozměr.



Kolegové **Tomáš Kreps** a **Zdeněk Vačalec** se shodli, že tato rikša Manet, ne úplně esteticky zaparkovaná v zahradě, je opravdu u cesty na hrad Pořešín.



Kolega **Karel Pergler** se nemůže dočkat letní Expedice Mazury do Polska. No přejme mu, aby to vzhledem k očekávané rekonvalescenci stihl



NA OKRAJ

Pjotr Fialenko



Je smutné 😞, že žijeme v zemi, která není schopná poskytnout kvalitní psychiatrickou péči ani vlastnímu premiérovi.

Idiotikum Akut

Při přetrvávající blbosti

Dobrá sněhová – rychlé účinky

Účinná látka: Idiotikum



Ségra snědla všechny kostky ze Scrabble a její hovna dávají větší smysl než projevy od Fialy...

FIALA VYSÍLÁ SIGNÁLY!



Ukazuje gesty, kam nás vede

Maminko, pročpak stále leštíš ta zrcadla?



To aby ses dobře viděl, jakéj seš kokot!

NA OKRAJ

LGBT



"Mami co je to transsexuál?"

"Já nevím, zeptej se strejdy Boženy..."



Neznámý muž vešel na toaletu za náctiletou, což zdůvodnil tím, že se identifikuje jako žena



Její otec mu pak vymlátil dva přední zuby, což zdůvodnil tím, že se identifikuje jako zoubková víla



EU - občan budoucnost



Leo Mugrauer z Německa poslal odkaz na maďarské webové stránky, kde se objevil na prodej přívěsný vozík nazvaný PAV-41. Je tam uvedeno, že se jedná o tovární výrobek ze 70. let. A ta cena??? je v přepočtu asi 28 500 Kč.

Český malý průmyslový přívěs za motocykl, ve velmi dobrém stavu. Je to podobné jako u Pav 40, jen je hranatější! Ke kolu přidali tlumič! Kolo je stejné jako u Pav 40! Vyráběl se v 70. a 80. letech! Bohužel nemá SPZ ani licenci! Cena: 459 000 HUF



<https://www.oldmotoautoforsale.de/de/elado-jarmuvek/anhanger/pav-41>

Ani nevím, jestli je to možné, ale při svých dvou služebních „pobytech“ v Ostravě jsem se seznámil s několika veteránisty. Jedním z nich byl **Martin Přeček**, který mi tenkrát někdy před 20 lety ukázal svoji sbírku veteránů. Spřátelili jsme se, ale vzhledem k té vzdálenosti jsme se mockrát neviděli, spíš si občas napíšeme. A den před jeho svátkem jsem od něj dostal takový trochu delší mail, ze kterého vyberu zajímavé partie a fotky, které by vás mohly zajímat.

Martin je samozřejmě i skútrista, ale má i jiné veterány, takže začneme jeho informací a pár fotkami z cesty a z Jawače 2022.

...Ten čep stojánku jsem ulomil také, když jsem zapomněl sklopit bočák cestou z Jawa srazu v Jizbicích u Čechtíc, kde jsm byli s dcerou na 502ce s pávem-viz foto. Cesta tam trvala neskutečných 9 hodin (cca 320 km). Asi 30 km před cílem se mi prokousala kulička plynového lanka skrz jezdec v plynu, takže jsem mohl dát asi jen čtvrt plynu. I když jsem měl náhradní lanko s sebou, nebyl čas to řešit, začalo se pomalu stmívat a bylo třeba stavět stan atd., tak jsem dojel na dvojku.



NA OKRAJ



A teď budeme pokračovat o dalších strojích, které si Martin koupil, nebo spíš jak píše ...které si nemohl nekoupit :-):-):-)

Loni těsně před vánoci jsem našel inzerát na prase, které mělo všech pět "Pé", tak jsem nemohl jinak a musel jsem ho koupit, hlavně proto, že již zbývalo posledních pár úředních dnů, kdy ti ještě nechali starý TP a SPZku, od nového roku 24 již by mi TP vzali a tehdy jsem si myslel, že i SPZku, ale ty nakonec prý zůstávají – nevím přesně.

Každopádně skútr je v původním top stavu, navíc s málo vídaným lakem, s platnými doklady, má shodné všechny čísla, má původní spzku z r.62, starý typ TP sešit,...si myslím, že taková možnost se naskytne jednou za život. A taky jsem náhodou měl zbytečných cca, vidíš a teď už si nepamatuju přesně kolik to bylo, každopádně do 100tis. Taky měl pod sedlem úplnou výbavu, montážní nohy, nářadí a byl k němu i náhradní motor. Jo a je to docela vzácná verze 6V, takže bez startéru. Pro mě lepší varianta, je jich méně a také o problém méně. Jinak je možnost dát vape. Ale zatím k tomu není důvod, jsem zastáncem klasických kladívek.

Pak takové detaily co potěší, že motor ještě nebyl vymontovaný z karosérie, no prostě panna v každém směru.



...Asi před dvěma měsíci jsem koupil další 502ku v původním laku a velmi levně, takže jsem prostě neměl na výběr :-)
Když jsem ji přivezl domů a pořádně se na ni podíval, koukám, že nemá blinkry ani dírky po nich a dále, že nemá šroub M8, co drží houkačku. Ta drží společně s okopovým plechem pravé nohy. K tomu bys mohl něco vědět, co je to za zvláštní model? Že by jeden z prvních 502?



To „slovo“ jde do módy



"Slečno, mohu Vás někdy pozvat na kávu?"
 "Bohužel, kávu nepiju."
 "Tak na večer?"
 "Nevečeřím. To víte, dieta."
 "Zajdeme do kina?"
 "Nemám ráda filmy."
 "A co vlastně máte ráda?"
 "Ráda pracám. Škoda, že máte jiné zájmy!"
 🙄🙄



A to ještě nebylo všechno, ještě tu mám od Martina poslední příspěvek. Je to takové zajímavé téma a vím, že teď se mnou nebudete všichni souhlasit. Teď mě tak napadlo, asi není žádným tajemstvím, že se my muži dělíme na horňáky a dolňáky (tedy pokud patříme mezi snad ještě tu větší skupinu mužů, které jako svoje sexuální symboly a partnery preferují ženy), tak stejně bychom mohli asi rozdělit veteránisty na „leštěnkáře“ a „patináře“. Samozřejmě že ta hranice mezi oběma nsvářenými tábory není ostrá, ale je tam taková ta šedá zóna (ke které se asi i já hlásím), kdy to, co je možné zachovat jako patinu, jsem pro, pokud je to šrot a jako patina už by se mi to nelíbilo, jsem pro renovaci. A pokud je to moc jednoduché, tak samozřejmě je tu zase ještě jedna střední cesta, která říká, že je možno zachovat patinu sehnáním původních pěkných dílů samozřejmě v odpovídající barvě.

No a teď si představte, že nad tou skupinou těch patinářů vyčnívají ještě ti, kteří uznávají tzv. „dobové úpravy“.....a to už je opravdu slovo do pranice. Jako kluci jsme si zdobili rukojeti u pionýrů vyplétanými bužírkami, na rukojeti páček navlékali gumové rukojeti od kombináček, montovali si přídatná světla z jízdních kol,nic jiného nebylo. Ovšem ti co měli možnosti např. chromovat, tak měli u kejvaček chromovaná boční dvířka kastlíků nebo vrchní kryt světlometů. To jsou myslím pořád dobové úpravy, které na vozidla patří a vylepšují jejich vzhled,

Ovšem to, co koupil Martin, to je už jiná liga. Tam jsou už velké zásahy do designu a je na každém novém majiteli takové stroje, jak k tomu přistoupí. Ale já jsem Martinovi doporučil tu úpravu zachovatmyslím, že má pravdu.

...No a jelikož taky nemáš jen skútry, ale i velké moto, tak posílám foto bizona, co jsem pořídil v únoru s TP v dobovém tuningu. Uvažuji, že ho nechám, jak je, brzy už žádné bastly nebudou a toto je svědectví své doby.



Trestuhodně jsem zapomněl, že v létě se probudil dosud spící pisatel - českobudějovický pistolník **MUDr. Ivo Dusil**, který na vzdálenost cca 170 km (vzdušnou čarou) mi naprosto přesně diagnostikoval vážnou chorobu, což je v lékařském světě skutečně ojedinělý výkon. Na asi 14 dní fungující stránky WAPu pod názvem „**Motoveteran bez politiky a urážek**“ (autor „jepičích“ stránek Martin Švambera) napsal:

...Heleď a nemohly by se pod hlavičkou této skupiny pořádat i nějaká setkání ve středu Čech bez Marcela. Všechny rád uvidím, ale jeho jednání mi nepřipadá normální a na jeho srazy už nepojedu ... Marcel zřejmě trpí nějakou **paranoidní schizofrenií**. Jenže setkání normálních lidí by se asi muselo obejít i bez jeho nohsledů.

Takže vy **normální členové ČSSČ** můžete asi skvělého diagnostika i na dálku požádat o pomoc, máte-li nějaké zdravotní potíže, ale vy **moji nohsledi** (bohužel nevím, o koho se jedná), máte asi smůlu. A jakkoliv panu Dusilovi moje účast na srazích vadí, tak já jsem demokrat, **mně jeho neúčast opravdu nevdá!!!!**

Náš kolega z Německa **Leo Mugrauer** se také ozval, jak již dříve slíbil a poslal informace o tom, jak tráví čas ve svém sklepě-garáži-muzeu-baru, ze kterého jste mohli vidět fotky, když jsem ho letos na jaře navštívil.

Leo k již dříve vyrobenému modelu motocyklu přidal PAVa, protože PAVy jsou jeho koníčkem, a kdo pamatuje, byl se svým modelem PAVa na 1. srazu PAVů před mnoha lety ve Zručí nad Sázavou. Jen pro zajímavost, délka celého modelu motocyklu i s PAVem je cca 18 cm.

K poslaným obrázkům napsal:

Ahoj!

V jednom mailu jsem ti oznámil ze po sezone travim cas v dilne ve sklepe. Muj vyrobek je hotovy. Myslim ze se to docela povedlo. Teda az na ty linky, s nima nejsem spokojeny, nepovedly se. Neda se to vymazat, jedine jeste vse znovu nalakovat.

Pozdrav, Leo



Kolega **Jirka Bobek** má další přírůstek do své sbírky veteránů. Nějak se do toho pustil, nestačí tady uveřejňovat jeho nové „staré“ stroje. Tentokrát vám asi nemusím motocykl nijak představovat, snad jen poznámka, že je v původním stavu.



NA OKRAJ

18+

Vzpomínka na léto



NA OKRAJ

Vysoké Tatry

Od jedné čtenářky jsem dostal už před delší dobou tyto zajímavé obrázky oblohy nad Vysokými Tatrami, nafocené 19. února 2024. Takže je vlastně uveřejňuji k ročnímu výročí jejich pořízení.



Ozval se i další kolega z Německa **Tony Kratochvíl** a poslal informaci o velkém srazu motocyklů Jawa v Německu, který se bude konat 1.5.2025 a poslal odkaz na webové stránky, kde se o tom píše trochu víc. Na těchto stránkách naleznete i přehledných kalendář důležitých srazů příznivců motocyklů Jawa v celé Evropě:

Wolfgang ti sděluje, že na 1. máje je v Rodewisch největší sraz motorek Jawa v Německu. Prý moc zajímavý. Tedko ctu, dokonce největší sraz Jawa na světě. Koukni do Google.

<https://jawafreunde.de/index.php>

Datum	Země	Info	Organizátor
25.1.2025	CZ	Zimáč Jizbice u Čechtic	Jawa Klub Praha 1961
4/2025	CZ	Zahajawačka JKP	Jawa Klub Praha 1961
1.5.2025	DE	Rodewisch	jawafreunde.de
17.5.2025	FI	Tuuletus Jawa Talli	Prodejce Jawa Talli
31.5.2025	NO	Setkání Jawa klubu v Lyngdalu	Jawa Klubben Norge
7.6.2025	FI	Jawasakki Ajo	Jawasakki
7.6.2025	CZ	Setkání bratrstva Jawa	Jawa Klub Praha 1961
14.6.2025	GB	Rallye UK Jawa CZ Owners Club	Jawacownersclub.co.uk
29.6.2025	LT	Festival Baltic Jawa	JAWA klub Litva
9.8.2025	LV	Festival Latvija Jawa	Jawaklubs Latvija
9.8.2025	NO	Setkání Jawa klubu v Lomu	Jawa Klubben Norge
30.8.2025	FI	Jawa Talli ajo	Prodejce Jawa Talli
6.9.2025	CZ	Jawáč Jizbice u Čechtic	Jawa Klub Praha 1961
10/2025	CZ	Ukončovačka JKP	Jawa Klub Praha 1961

strojový překlad:

Přátelé Jawy se snaží úspěšně uspořádat tradiční setkání klasických vozů a Jawy 1. května tohoto roku

Firmy, vystavovatelé a stánky, které se chtějí prezentovat na místě akce nebo prodávat své zboží.

Mohou to být i kluby, které se chtějí prezentovat. Pamatujte prosím, že vše se musí vejít do klasického autosrazu.

Chceme myslet i na malé návštěvníky. Pomohl by například kolotoč, jízda na poníkovi, malování na obličej nebo řemesla.

Za pěkného počasí očekáváme kolem 2500 hostů.

Akce se uskuteční 1. května od 9 do cca 16 hodin na zámeckém ostrově v Rodewischi.

Každý je zodpovědný za své vlastní činy (příjezd, nastavení, demontáž, odpovědnost)

Vše ostatní se dozvíte při osobním rozhovoru.

V případě zájmu jsou k dispozici následující kontakty:

Mobilní telefon přátel Jawa a WhatsApp

017668007659 nebo jawafreundevogtland@web.de

S pozdravem

Vaši přátelé Jawa Vogtland

Kolega **Pavel Gabriel** byl s Lenkou na Retro-garáži v Lysé nad Labem a poslal fotky:



A z novu z Německa mi napsal kamarád **Leo** a poslal odkaz na Čezetu, která se tam prodává i PAVem za **3990 €**. Když to přepočítám dnešním kurzem (cca 25,30 Kč/€), tak to máme za 101 000 Kč. Tady u nás by asi taková souprava byla o něco dražší. Vzhledem k tomu, že na skútru jsou některé zajímavé detaily (závěs a řemeny na PAVu, lišty, zrcátka, košík ...), tak si myslím, že si zaslouží v našem časopisu pár obrázků.



Když se na WA-Pu objevila karosérie v růžové barvě (nastříkaná stříkacím tmelem), tak se tam také objevilo pár připomínek na téma „růžový skútr“, ale definitivně to vyřešil až kolega **Zdeněk Vachalec**, který prokázal, že „holky“ letí na růžovou barvu a tedy i růžového skútra :-). Napsal:
Ale na růžovou holky letí! :-)



A opět kamarád **Leo** z Německa poslal jako vždy originální přání k první Adventní neděli. Je to první neděle, tak je to „jednoválec“ doufám, že další adventní neděle budou následovat víceválcce. Vzhledem k tomu, že adventní neděle jsou čtyři, tak by to neměl být problém, i když dnes většinou počet výfuků ≠ počet válců.



NA OKRAJ

Vysoké Tatry (pokr.)



Pérák - Merkur



NA OKRAJ

Trochu zimy



VÝROČÍ 90 LET OD ZALOŽENÍ FIRMY OGAR (AUTFIT)

Jak účastníci srazu na Slapech dobře vědí (a samozřejmě i pozorní čtenáři), tak v rámci tohoto srazu jsme byli jako klub pozváni od našeho kamaráda a člena Ogarklubu **Honzy Smítky** na oslavu výročí 90 let spojenou s velkou výstavou Ogarů, která se konala na Chuchelském závodisti v Praze. Honza také hodně fotil a filmoval, dokonce i za použití dronu, a tak asi bylo jen otázkou času, než tyto všechny materiály nějak zužitkuje.

A stalo se tak s několika měsíčním odstupem, kdy společně s předsedou klubu **Tomášem Rokosem** byli dvěma hlavními aktéry vzniku krásného skoro hodinového videa o výstavě, její přípravě, průběhu, vyjíždě a nakonec i „balení“, když bylo po všem.

Z videa jsem stáhl několik hezkých záběrů, ale pokud budete chtít, můžete samozřejmě video shlédnout celé. Určitě stojí za to. <https://youtu.be/tN6tOp3hyIc?si=W0zjSC4I7HaO0asG>

Pokud toto budou číst a následně video sledovat členové ČSSČ, hlavně ti, co klub, tak bych je chtěl upozornit na zajímavý detail. Všimněte se, že celý Ogarklub táhne za jeden provaz a mají tedy šanci něco dokázat.....nikdo se nehádá, nikdo nic nikomu nevyčítá, nelžou si navzájem, nikdo proti nikomu nevypisuje ankety na WAPu apod. Tomáš to v tom videu říká, že mají důvěru sběratelů a proto jim půjčují svoje stroje. A jakou důvěru vy budete od léta 2024 v našem klubu???umělá inteligence, dehonestace, kyberšikana.....to je rozdíl, co??? :-)



Dostal jsem další mail na téma „sraz Jeseníky a článek v minulém Občasníku“. Takže tu zase bude podstatná část mailu, jehož pisatele i jeho „zdroj“ informací, který byl účastníkem srazu v Jeseníkách, opět ponechám již z dříve uvedených důvodů v anonymitě.

...Já myslím, že když ten Plachý ten termín a sraz pojebal, tak jsi se vlastně zachoval humánně, když jsi ty komentáře v občasníku začernil. Asi to na něj jako organizátora bylo moc. ***** mi už říkal, jak to proběhlo. ...Čauky a drž se!!!

Jeden ze života



Zima jak má být,
domeček u lesa,
dřevo naštipané,
z komína se kouří... idylka.
Uvnitř domku v teplíčku
sedí babička a plete šálu.
V tu chvíli jede okolo Cikán
na voze a zabouchá na dveře.
„Babi, potřebujete dřevo!?“
„Kdepak, synku, nepotřebuju!“
Ráno vyjde babka ven a dřevo je v prdeli...!



My



Když máš přes 50 a doktor
ti doporučuje ledovat
místa, která tě bolí

A tady mi zbyla jedna volná stránka, kterou využiji pro dvě velké fotografie dvou krásných motocyklů Jawa. V tom prvním případě se spíš jedná o úpravu sajdkaru Velorex 560, jehož facelift je proveden ve stylu legendární škodovky Š 1000 MB (jen ten znak uprostřed chybí :-). V tom druhém případě je to velká úprava Jawy 350/639(?) na tříkolku. Motor má startér, protože startpáku by nebylo kam prošlápnout, přední velká kotoučová brzda a vzhled panelky (přední blatník, kryt světlometu, nádrž, asi i sedlo). Prostě veliká paráda v obou případech !!!!



NA OKRAJ

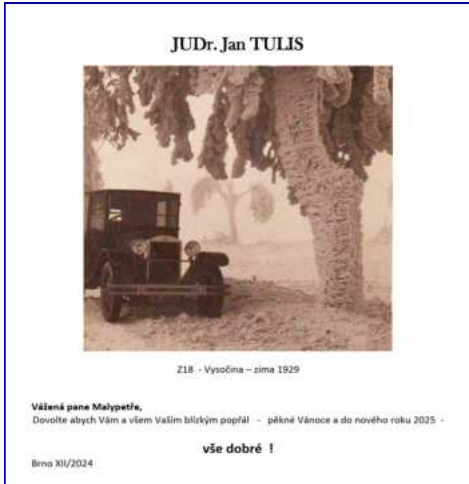
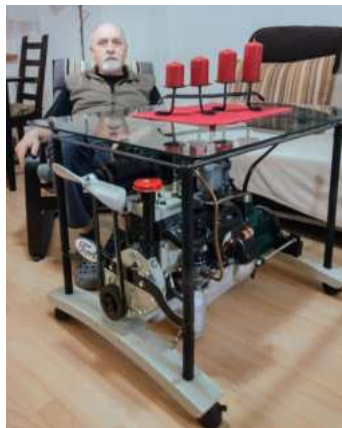
Znáte pivo VW???



...a ještě ranní káva VW



PF 2025 OD ČTENÁŘŮ



**VETERAN CAR CLUB
PABULKA**

POHODLÍ
PF 2025

www.vccspovice.ca



PF 2025

ARCHIV IVECO CR - Josef Višo a Ing. Ivan Pačtl
VÝZNAMNÁ VÝROČÍ: 130 ÚSPĚŠNÝCH LET VYSOKOMÝTSKÉHO ZÁVODU- 1895 - 2025
20 LET VÝROBY AUTOBUSŮ ŘADY CROSSWAY



PF 2025

**MICHAL
MATYSKA**

PF 2025

**Veselé Vánoce
a šťastný nový rok!**

NA OKRAJ

Obytné přívěsy



ČEZETA

Máme konec roku, Vánoce, období plné rodinné pohody, grogu a dalších pochutin, jubilejní číslo Občasníku, před sebou rok s krásným letopočtem 2025tak by to chtělo asi jednu speciální kapitolku o Čezetách. A slyšeli jste už o tom, že se další Čezeta bude skrývat pod značkou „Létající prase“, která bude dokonce z dálky připomínat znak Ferrari??? Tak čtěte!!!

Začneme ovšem prohlídkou Čezet za našimi hranicemi a to i dost daleko :-)

Čezeta (1959, CZ) s přívěsem vystavená v **Muzeu světa motocyklů** -- Winamac, Indiana, Spojené státy americké



Čezeta 501 (1960, CZ) vlastněná Bradem Lackeyem vystavená na 2019 **Quail Motorcycle Gathering** -- Carmel, Canada



Čezeta (1959, CZ) vystavená v **Barber Vintage Motorsports Museum** - Birmingham, Anglie



Národní technické muzeum Praha



ČEZETA 507-01 (LÉTAJÍCÍ PRASE)

Jak dobře víte, tak celý příběh znovuzrozené a reinkarnované Čezety 507 měl neslavný konec. Ale na bývalých webových stránkách této elektrické Čezety jsem našel další zajímavé informace, i když otázka zní, jestli se to ještě vlastně týká projektu popř. názvu Čezeta???



Čezeta - hrdě vyráběná v Česku od roku 1957

Příběh Čezety začal (jako všechny dobré příběhy) komunistickou vládní objednávkou. V roce 1950 byly dovezeny Vespy a Lambretty, které byly rozebrány a studovány jako inspirace pro naplnění jejich koncepce "auta na dvou kolech". O sedm let později byl uveden na trh první skútr Čezeta typ 501 a následně bylo vyrobeno více než 100 000 skútrů. Po dlouhém období útlumu značka v roce 2017 obnovila výrobu jubilejního 6. modelu Type 506 s elektrickým pohonem (první elektrický skútr v České republice). V návaznosti na jeho úspěch nyní testujeme zcela nový model Type 507.



Užijte si

Extrémně lehké a s výkonným 8-11kW středovým motorem je to ta nejlepší zábava, jakou si můžete užít na dvou kolech s řídicím průkazem skupiny B.

Prozkoumejte

S dojezdem až 180 km ve městě a dobíjením za pouhé 2 hodiny můžete snadno ujet 500 km za den.

Upgradujte

Vyvíjíme spoustu užitečného příslušenství, jako je monitor Carplay, reproduktory a zavazadlové boxy, aby bylo praktické jako "auto na dvou kolech".

V roce 2024 bylo vyrobeno 6 prototypů skútrů určených pro zkoušky i laickou veřejností. Základní cena byla určena na 145 000 Kč vč. DPH a následující popis přísluší k prototypu č. 3

TYP 507-01

TATO „NULTÁ SÉRIE“ SLOUŽÍ K TESTOVÁNÍ PROTOTYPŮ RÁMU/KOMPONENTŮ A ZPĚTNÉ VAZBĚ OD ZÁKAZNÍKŮ. PROŠEL HOMOLOGACÍ EU DO 11 KW A JE LEGÁLNÍ PRO SILNIČNÍ PROVOZ, ALE PROTOTYPY JSOU OMEZENY NA ŠPIČKOVÝ VÝKON 8 KW.

137 800 CZK VČ. DANĚ
167 800 CZK

ROZPIS CENY

SKÚTR 145 000 CZK
UPGRADY 22 800 CZK



PODROBNOSTI

TYP 507-01 (ČEZETA PROTOTYP), SÉRIOVÉ ČÍSLO #3. JE K DISPOZICI S 2LETOU/40000KM ZÁRUKOU A ZAHRNUJE NÁSLEDUJÍCÍ UPGRADY V CENĚ*:

- REKUPERACE (900 Kč)
- VOLIČ REŽIMŮ (1900 Kč)
- ALARM A BEZKLÍČOVÉ DÁLKOVÉ STARTOVÁNÍ (2400 Kč)
- FERITOVÉ VÁLEČKY (500 Kč)
- SPÍNAČ BOČNÍHO STOJANU (1500 Kč)
- BATERIE APP (1500 Kč)
- DRŽÁK NA CHYTRÝ TELEFON A NABÍJEČKA USB (1400 Kč)
- SADA NEZBYT. DOPLŇKŮ (900 Kč)
- UPGRADE ZADNÍHO ODPR. (6900 Kč)
- BMS AKTIVNÍ BALANCOVÁNÍ (4900 Kč)

*JE MOŽNÉ PŘIDÁVAT NEBO ODEBÍRAT UPGRADY A PŘÍZPUSOBIT MOTOCYKL TAK, JAK CHCETE.

TECHNICKÉ ÚDAJE

SKUPINA ŘIDIČSKÉHO OPRAVNĚNÍ V RÁMCI EU: A1 (= 125 CM3). **SKUPINA A1** SE VZTAHUJE NA LEHKÉ MOTOCYKLY S OBJEMEM MOTORU DO 125 CM3. V ČESKÉ REPUBLICE STAČÍ PRŮKAZ **SKUPINY B** BEZ DALŠÍCH ZKOUŠEK. VÝKON MOTORU: **5000 W** PRŮBĚŽNÝ, **11000 W** MAXIMÁLNÍ
MAX TOČIVÝ MOMENT: **>120 N.M.**

NA OKRAJ

Jeep Willy's 8x8



NA OKRAJ

Jawičky a kufry



MAX RYCHLOST: **100 KM/H**
BATERIE: 7 KWH NMC LI-ION
(BEZPEČNOST OVĚŘENA CERTIFIKÁTEM UN R136)
STANDARDNÍ DOJEZD: V PRŮMĚRU **180 KM** VE MĚSTĚ
CYKLY: >2000X
NABÍJEČKA: 800W-3300W
ODPRUŽENÍ: DVOJITÉ TLUMIČE VPŘEDU A NASTAVITELNÝ JEDNODUCHÝ ZADNÍ MONO TLUMIČ
BRZDY: KOMBINOVANÝ BRZDOVÝ SYSTÉM S JEDNOTLIVÝMI KOTOUČI A REKUPERACÍ
PNEUMATIKY: **120/80-14** (PŘEDNÍ) A **180/50-14** (ZADNÍ)
MAXIMÁLNÍ ÚHEL PŘI STOUPÁNÍ: 23 STUPŇŮ
ROZMĚRY: **2150 X 770 X 1320 MM**
VÝŠKA SEDLA: **800 MM**
ČISTÁ HMOTNOST: **148 KG** (VČ. BATERIE)
NOSNOST: **<310 KG**
STANDARDNÍ VÝBAVA:

- UZAMYKATELNÝ ÚLOŽNÝ BOX NA HELMU POD SEDADLEM
- ZÁMEK ŘÍZENÍ
- ZRCÁTKA Z LEHKÉ SLITINY
- DRŽÁK REGISTRAČNÍ ZNAČKY
- KRYCÍ PLACHTA



Ke skútru je možné dokoupit mnoho volitelných doplňků, které výrazně zlepšují vlastnosti vozidla:

900,- Kč

REKUPERACE

KE KAŽDÉ BRZDOVÉ PÁCE JSOU PŘIDÁNY JEDNODUCHÉ DETEKTORY A PALUBNÍ ELEKTRONIKA JE NAPROGRAMOVÁNA TAK, ABY OPTIMALIZOVALA REKUPERACI ELEKTRICKÉ ENERGIE PŘI BRZDĚNÍ. ZKUŠENÝ UŽIVATEL MŮŽE PRODLOUŽIT DOJEZD BATERIE AŽ O 10 % A ZÁROVEŇ SNÍŽIT OPOTRĚBENÍ BRZDOVÝCH DESTIČEK A PRODLOUŽIT JEJICH ŽIVOTNOST.

1900,- Kč

VOLIČ REŽIMŮ

BĚŽNÝ JÍZDNÍ VÝKON JE VYLADĚN POMOCÍ SOFTWAREHO PROGRAMOVÁNÍ, KTERÉ REGULUJE VÝKON JAKO AUTOMATICKÁ PŘEVODOVKA (1-2-3). STAČÍ PŘEPNOUT PŘEPÍNAČ A VYBRAT SI MEZI NÍZKÝM, STŘEDNÍM A PLNÝM VÝKONEM. SAMOSTATNÉ TLAČÍTKO TAKÉ UMOŽŇUJE MOTORU POMALU COUVAT.



6900,- Kč

UPGRADE ZADNÍHO ODPRUŽENÍ

VYSOCE KVALITNÍ ZADNÍ MONOSHOCK ODPRUŽENÍ - UŽITEČNÝ UPGRADE PRO KOMPENZACI NEODPRUŽENÉ HMOTNOSTI MOTORU. SOUČÁSTÍ JE NASTAVITELNÉ TLUMENÍ A PŘEDPĚTÍ.



4900,- Kč

PROGRAM „LÉTAJÍCÍ PRASE“

SPECIÁLNÍ PROGRAM DEVS PRO PALUBNÍ ELEKTRONIKU, KTERÝ OPTIMALIZUJE OVLÁDÁNÍ 'FOC' TAK, ABYSTE DOSÁHLI CO NEJLEPŠÍHO VÝKONU. PŘI TESTOVÁNÍ SE DÍKY NĚMU ZLEPŠIL ČAS ZRYCHLENÍ Z 0 NA 100 KM/H Z 5,1 S NA POUHÝCH 3,1 S. (PRO SROVNÁNÍ, NEJPRODÁVANĚJŠÍ SKÚTR O OBJEMU 125 CM3 HONDA PCX MÁ ČAS 5,2 SEKUNDY.)



500,- Kč

FERITOVÉ VÁLEČKY

TYTO FERITOVÉ VÁLEČKY SE PŘIPOJUJÍ NA KABELÁŽ A VEDENÍ SIGNALIZAČNÍCH SVĚTEL, ABY SE ZVÝŠILA ELEKTROMAGNETICKÁ ODOLNOST MOTOCYKLU. JEDNÁ SE O VELMI UŽITEČNOU FUNKCI, JEJÍMŽ CÍLEM JE SNIŽIT VZÁJEMNÉ OVLIVŇOVÁNÍ MOTOCYKLU A OSTATNÍCH ELEKTRONICKÝCH ZAŘÍZENÍ V JEHO BLÍZKOSTI.



1500,- Kč

SPÍNAČ BOČNÍHO STOJANU

BEZPEČNOSTNÍ SPÍNAČ (POLICAJT) BOČNÍHO STOJÁNKU INFORMUJE O VYKLOPENÍ POMOČNÉHO STOJANU V KVALITNÍM ZPRACOVÁNÍ A MATERIÁLŮ. 3D TIŠTĚNÁ OCHRANNÁ IZOLACE KABELÁŽE.



900,- Kč

NEPOSTRADATELNÉ DOPLŇKY

LÉKAŘSKÁ SADA A SÍTOVÝ KABEL.



2400,- Kč

BEZKLÍČOVÉ DÁLKOVÉ STARTOVÁNÍ A POKROČILÝ ALARM

DÁLKOVÉ BEZKLÍČOVÉ STARTOVÁNÍ SPOLU S POKROČILEJŠÍMI FUNKCEMI ALARMU, JAKO JE NASTAVENÍ CITLIVOSTI, TICHÝ MÓD, ZÁLOŽNÍ NAPÁJENÍ A DÁLKOVÝ IMOBILIZÉR. VĚTŠÍ POKROČILÍ A LEPŠÍ ODRAZENÍ OD ZLODĚJŮ.



1500,- Kč

APLIKACE PRO CHYTRÝ TELEFON

ABYSTE MOHLI SLEDOVAT STAV BATERIE, DŮLEŽITÉ PARAMETRY A BEZPEČNOSTNÍ FUNKCE MOTOCYKLU, PŘIDALI JSME K SYSTÉMŮM PRO SPRÁVU BATERIE BLUETOOTH ADAPTÉR, DÍKY KTERÉMU MŮŽETE SYSTÉMY PROSTŘEDNICTVÍM PŘIPOJENÍ BLUETOOTH PROPOJIT S APLIKACÍ V CHYTRÉM TELEFONU. FUNGUJE V SYSTÉMECH ANDROID I IOS.



1400,- Kč

DRŽÁK NA CHYTRÝ TELEFON A NABÍJEČKA USB

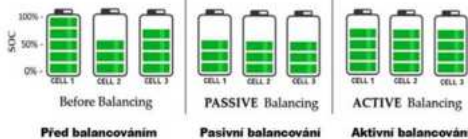
PŘIPEVŇUJE SE NA ŘÍDÍTKA A LZE SNADNO NASTAVIT NA LIBOVOLNOU VELIKOST MOBILNÍHO TELEFONU. VESTAVĚNÝ PORT USB UDRŽÍ VÁŠ CHYTRÝ TELEFON NABÍTÝ, ZATÍMCO POUŽÍVÁTE APLIKACE JAKO PLUGSHARE, GOOGLE MAPS NEBO SPOTIFY.



4900,- Kč

BMS AKTIVNÍ BALANCOVÁNÍ

BALANCOVÁNÍ ČLÁNKŮ PRODLUŽUJE DOJEZD A ŽIVOTNOST BATERIE A SNIŽUJE PLYTVÁNÍ ENERGIÍ. PASIVNÍ ENERGIE, KTEROU NAJDETE VE VĚTŠINĚ BATERIÍ ELEKTROMOTOREK, FUNGUJE TAK, ŽE VYBÍJÍ ČLÁNKY S NEJVYŠŠÍM NAPĚTÍM (MĚNÍ JEJICH ENERGIÍ NA TEPLA), DOKUD SE JEJICH NAPĚTÍ NEVYROVNÁ NAPĚTÍ NEJSLABŠÍCH ČLÁNKŮ. DRAŽŠÍ VERZÍ JE TZV. AKTIVNÍ BALANCOVÁNÍ, KTERÉ PŘEDÁVÁ ENERGIÍ ZE SILNĚJŠÍHO ČLÁNKU SLABŠÍMU, DOKUD SE VŠECHNY ČLÁNKY NEVYROVNAJÍ. NA ROZDÍL OD PASIVNÍHO BALANCOVÁNÍ SE ENERGIE NEZTRÁCÍ, POUZE SE PŘESOUVÁ.



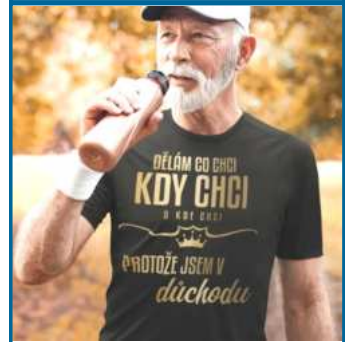
11500,- Kč

DVOJITÉ NABÍJEČKY 3300 W

KROMĚ STANDARDNÍ 800W VESTAVĚNÉ NABÍJEČKY JE MOŽNÉ PŘIDAT DALŠÍ EXTERNÍ 2500W NABÍJEČKU, TAKŽE CELKOVÝ VÝKON JE 3300 W. EXTERNÍ NABÍJEČKA JE SLADĚNA S INTERNÍ, ABY S NÍ DOKONALE SPOLUPRACOVALA. VÝSLEDKEM JE STEJNÝ VÝKON JAKO U BĚŽNÉHO ELEKTROMOBILU! EXTERNÍ NABÍJEČKA JE KOMPAKTNÍ A LEHKÁ A V PŘÍPADĚ POTŘEBY JI LZE SNADNO PŘENÁŠET POD SEDADLEM.

NA OKRAJ

A co důchodci???



...a vzpomínáš Pavlino, jaké jsme byly mladé a krásné ... hlavně já ...
...a teď jsme staré a ošklivé ... hlavně ty!

NA OKRAJ

Hodinář



Tak co, kamarádi, už jste se rozhodli, jestli se vaše motocyklové a skútrvé portfólio rozšíří o jedno „Létající prase“???? Já myslím, že jako skútrfík to nevypadá špatně, ani v oblasti technických parametrů. Ta základní cena je už taky asi přijatelnější, než byla u elektrických Čezet typu 506. Ovšem když si k tomu přidáte ty mimořádné výbavy, tak jste zase už s cenou někde úplně jinde.

Zrovna nedávno jsme se s Liborem bavili o tom, co ty naše čoudící dvoudobé milenky vyžadují za stálou údržbu, že vlastně po každém srazu, který absolvujeme, je

Ještě mi tu zbyly nějaké „čezeťácké“ drobnosti. Našel jsem na netu zajímavý článek. A ten obrázek je také z nějakého muzea, už jsem ho dříve někde viděl a možná byl i v Občasníku.



Čezeta byl skútr vyráběný v letech 1957 až 1964 v tehdejším Československu (dnes Česká republika) firmou Česká Zbrojovka Strakonice (ČZ), která vyráběla motocykly v letech 1935 až 1997. Čezeta byla na dvojku nezvykle dlouhá - kolové vozidlo s torpédovitým tvarem těla s dlouhým sedadlem, které se zvedlo, aby odhalilo velký zavazadlový prostor, využívající prostor, který ve většině případů skútrů byla obsazena palivovou nádrží. Přední blatník byl připevněn k tělu a plně zasunutý do štítů nohou. Obsahoval palivovou nádrž se světlometem zasazeným do prohlubně nízko v přední části a nosič zavazadel na ploché horní ploše. Mezi jezdci Čezetami bylo běžným vtipem, že odkrytá přední nádrž s vestavěným světlometem tvořila výbušnou hlavici a rozbušku pro torpédo, i když v praxi se ukázalo, že Čezety nevzplanou častěji než jakýkoli jiný skútr, a to ani při vážných kolizích.

P.S. Ta poslední věta je určitě zajímavá pro Michala Žížalu!!! (pozn. red.)



třeba na motorce něco udělat, opravit, dotáhnout, vyměnitatd. Ale snad nás to ještě bude nějaký ten rok bavit, než přeseďneme na (snad) bezproblémového elektrického skútra, abychom se svezli kolem komína. I když dojezd 180 kmto bych teoreticky dojel k Liborovi a zpátky, ale nesměla by být žádná objížďka a baterka ve 100% stavu a nabítí.

Muzeum skútrů nedaleko Milána

Míjeli jsme milánské letiště Linate na cestě do sousedního malého města Rodano, kde sídlí **Museo Scooter & Lambretta**, kombinovaná restaurátorská dílna a sklad dílů s prakticky všemi významnými skútry na světě vystavenými nahoře.



...někde na srazu, neznámý de Luxe.



ČEZETA - OBRÁZKY Z VÝROBY



NA OKRAJ

18+

...a na Silvestra

Při sexu mi žena povídá „zhasni světlo a strč mi ho do zadku!“, Asi jsem měl chvíli počkat, než žárovka vychladne 😊

Děda říkal, že když přiložím ucho na škebli, uslyším moře...



...moře jsem neslyšel, ale ryby jsem cítil

"Párek v rohlíku prosím."
"Hořčice, kečup?"
"Bez." "Chlapče, máš holku?" "Mám, proč?"
"Tak bys měl vědět, že na sucho to tam nedám." 😊



PNEUMATIKY JSOU JAKO KALHOTKY
KDYŽ SE DOSTANEŠ AŽ NA LÁTKU...



DÍRA NEBÝVÁ DALEKO!

💧 Při sexu existuje jen 68 poloh!
Ta 69... to je už jen čištění nářadí... 😊😂

Místo ranní soulože, proběhni se po dvoře, my však dvorek nemáme, my raději mr*áme. 🙄😂🤪

NA OKRAJ

Řidičky z NDR



STŘÍPKY Z HISTORIE RVHP

V minulém čísle jsme si připomněli některé nákladáky z produkce bývalé RVHP, které se k nám v minulosti dovážely a které jsme my starší skútristi a veterániště běžně potkávali na našich silnicích. Minule to tedy byly nákladáky z bývalé NDR **Garant, Robur a IFA**. Samozřejmě jako vždy jsme hlavně zavzpomínali na dovážené typy automobilů, ale podívali jsme se i na některá jiná provedení, která se k nám nedovážela.

Stejně to učiníme i dnes, ale přeneseme se napříč celou naší bývalou Československou republikou a zavítáme ve vzpomínkách k

automobilům vyráběným v Maďarsku (tenkrát MLR) a Rumunsku (tenkrát RSR). Bude se jednat o maďarské automobily **Czepeľ** a rumunské **Bucegi** a **Roman**.

Určitě se tady u nás objevily i další nákladní automobily z produkce RVHP. Vzpomínám třeba na vrtací soupravy na automobilech GAZ, ale myslím, že ty další značky se tu objevily spíš výjimečně.

Nesmíme zapomenout na dovozné autobusy Ikarusy z Maďarska a Jelcze z Polska, ale to už nejsou nákladáky. Ale Ikarusy jsme tu už také jednou v Občasníku vzpomínali.

V roce 1949 byl na stejnojmenném předměstí Budapešti na místě Weissových podniků zničených na konci války postaven velký strojírenský závod **Czepeľ**, který se specializuje na stavbu obráběcích strojů, výrobu automobilových komponentů a v letech 1950 až 1989 se tam vyráběly nákladní automobily.

V důsledku změn politického a ekonomického prostředí po druhé světové válce, vláda vzala v úvahu problémy silniční dopravy a zaměřila se na výrobu autobusů a nákladních automobilů. Czepeľ byly prvními nákladními vozy, které vyráběla nově vytvořená Maďarská lidová republika. Výroba motorů Czepeľ byla ukončena v roce 1975, poté se nákladní vozy Czepeľ vyráběly převážně z dílů Rába v malých sériích.

Czepeľ D 352 byl maďarský nákladní automobil vyráběný od 50. let 20. století. Kromě nákladní verze byly produkovány vozy z různými nástavbami, jako požární, cisternové či skříňové verze a další se speciálními nástavbami.

Vlastní hmotnost: 3200 kg
Celková hmotnost: 7500 kg
Délka: 6720 mm
Šířka: 2310 mm
Výška: 2280 mm
Minimální poloměr otáčení: 8.4 m
Rozvor náprav: 3710 mm
Maximální rychlost: 75 km / h
Objem palivové nádrže: 70 l
Motor: diesellový,
vodou chlazený čtyřválec
Maximální výkon (kW / PS): 63/85
Převodovka: Stupeň 5 + 1, redukce
Spojka: suchá
Brzdový systém: hydraulický
Elektrický systém: 12 V



Csepel D 344 (445) byl vylepšený model se silnějším motorem a pohonem všech kol. Objem čtyřválců D-414 vzrostl na 5 517 kubických centimetrů a výkon na 95 koní (70 kW) při 2 300 ot./min,



V roce 1957 se poprvé objevil pětitunový typ **Csepel D 450** se čtyřválcovým naftovým motorem o výkonu 70 kW. Ten se opět dělal v řadě různých variant, jmenujme valník, cisternu, sklápěč, pojezdnou dílnu, či dokonce tahač. Zároveň to byl poslední model značky, který dostal kapotovanou budku karoserie, která vznikla nikoliv podle licence, ale dle vlastního návrhu. Následovaly už jen trambusové konstrukce.



V roce 1996 vyhlásila společnost Csepel Autogyár bankrot. Důvodem byla druhotná platební neschopnost, protože Ikarus nezaplatil za dodané autobusové podvozky.

[A teď popojedem z Maďarska ještě trochu na jih a podíváme se do Rumunska.](#)

Rumunský výrobce nabídl nový větší nákladní automobil **Bucegi SR-131** (náhrada za **Carpati**), ten byl u nás posléze vyzkoušen, a po požadovaných úpravách v roce 1968 uveden na československý trh. K zajímavým změnám patřily výměna rumunského licenčního karburátoru Weber za československý Jikov, ovšem spotřeba tehdy ještě levného benzínu tím příliš neklesla (uvedeno 29,0 l/100 km při rychlosti 67,5 km/h).

Větší motor Ford označený jako blok Y se také stal základem osmiválce SR-211, vyvinutého v Brašově pro Carpati a Bucegi! Byl to krátkozdvihový zážehový



NA OKRAJ

Dřevěná Jawa



NA OKRAJ

Tříkolka ze SSSR



motor s válci do V v obvyklém úhlu 90 stupňů a rozvodem OHV s centrálním vačkovým hřídelem, který z objemu 5 030 kubických centimetrů dával výkon 140 koní (103 kW) při 3 600 otáčkách za minutu. Poháněl tuhou zadní nápravu (nebo obě nápravy ve verzi 4x4) přes čtyřstupňovou převodovku se synchronizací na druhém až čtvrtém stupni.

Základní valník **SR-113 (C)**, tedy provedení pro Československo, měl rozvor náprav 3 400 mm, celkové rozměry 6 100 x 2 390 x 3 040 mm (s plachtou), pneumatiky 7,50–20, ložnou plochu 3 350 x 2 210 mm s dřevěnými bočnicemi a užitečnou/celkovou hmotnost 3 160/6 190 kg. Dosahoval rychlosti 95 km/h.



V roce 1967, kdy se typy Carpati a Bucegi staly zastaralými, bylo vypsáno výběrové řízení na nový typ s následujícími specifikacemi: nosnost 12-18 tun, diesellový motor, předsunutá kabina, dodržování norem CEE-ONU. Bylo rozhodnuto podepsat smlouvu s MAN ze západního Německa. Tato zakázka vedla k licenčním stavbám dvou typů nákladních vozidel **ROMAN**: středního 135 k (101 kW) a těžkého 215 k (160 kW) s nosností až 36 tun. Používají stejnou kabinu jako německý MAN F7. To také vedlo k výrobě (v Autobuzul Works v Bukurešti) osmi typů autobusů: městských, příměstských, meziměstských a turistických verzí.





NA OKRAJ

Velorex čili hadrák



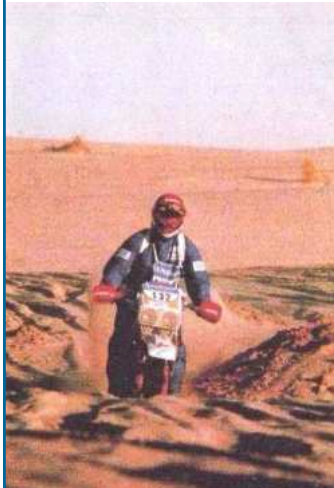
Doufám, že jsem vám (aspoň některým) zase připomněl mládí nebo aspoň doby už docela vzdálené, protože ten čas strašně letí.

KDO SI HRAJE, NEZLOBÍ - TRAKTŮREK ZETOR



NA OKRAJ

Znáte Jawu Dakar?



18-VÁLEC TATRA (OBJEM 22 LITRŮ)

Kopřivnická automobilka Tatra má ve své historii řadu výjimečných a zajímavých projektů. K těm méně známým patří osmnáctiválcový motor V 955 z první poloviny čtyřicátých let dvacátého století.

Doslava legendou se stala Tatra T 111, jejíž výroba se rozběhla v roce 1942 a byla ukončena v roce 1962. Právě tento model, který má na svém kontě téměř 34.000 vyrobených exemplářů, se stal mezníkem v historii těžkých nákladních automobilů své značky, když jako první spojil kopřivnickou koncepci podvozku se vzduchem chlazeným vidlicovým vznětovým dvanáctiválcem a pohonem všech kol.

Právě zmiňovaný motor o objemu 14.825 cm³, který disponoval v době zahájení své sériové produkce v roce 1942 výkonem 154,4 kW (210 k) se stal výchozím bodem pro vývoj ještě zajímavější pohonné jednotky.

Tou se stal vzduchem chlazený vznětový motor s typovým označením V 955, který se pyšní skutečně ohromujícími parametry, za nimiž stojí celkem 18 válců uložených ve třech řadách. Od výchozího dvanáctiválce V 910 se tento motor liší na první pohled díky trojici ventilátorů usazených na jeho čelní straně.



Motor o objemu 22.238 cm³ s vrtáním 110 mm a zdvihem 130 mm podle dostupných informací disponoval výkonem 220,6 kW (300 k) při 2000 otáček za minutu a v pozdějších fázích vývoje bylo dosaženo i výkonu 250,2 kW (340 k).

Tato pohonná jednotka již neměla sloužit k pohonu nákladních vozidel, ale počítalo se údajně s jejím využitím pro německé tanky Panther, Jagdpanther, Tiger I, Jagdtiger, Tiger II a Sturmtyger.

Právě u těchto strojů měla dvojice sprážených vznětových osmnáctiválců chlazených vzduchem nahradit jejich kapalinou chlazené zážehové vidlicové dvanáctiválce Maybach HL 230 P30 a P45, které z objemu 23.095 cm³ poskytovaly výkon 441 kW (599 k), resp. až 515 kW (700 k).

Motor Tatra V 955 vznikl v několika exemplářích, u nichž byla zkoušena jejich funkčnost, ale není potvrzeno, jestli byla tato impozantní pohonná jednotka instalována do některého z výše jmenovaných vozidel. Minimálně jeden osmnáctiválec z roku 1943 se dochoval do současnosti a je součástí expozice muzea značky Tatra v Kopřivnici.



PROTOTYP PODVOZKU TATRA 813

Byl pátek 24. března 1967 a hrdí tatrováci právě dokončili první podvozek Tatra 813 z ověřovací padesátikusové série. Bylo to opravdu vydařené kopřivnické jaro, vdyť se zde začala vyrábět do té doby nejvýkonnější tatra. Když si trošku zapřeháme, tak v té době jí žádný jiný nákladník stejné kategorie z celého širého světa nesahal ani po nápravě.

A všimněte se, že ten prototyp používal jako čelní sklo plexištít z kejvačky. Škoda, že nebyl z Čezety. Ten nemá díru, byl by vhodnější :-).



PRAGA TRAMBUS

V některém z minulých čísel jsem k obrázku trambusu „LIAZ“, na kterém byl nápis „Praga“ připsal otázku, jestli někdo ze čtenářů neví, proč tam ten nápis je. Samozřejmě se klasicky nikdo neozval, ale já jsem to vypátral sám a jsem takový, že si to nenechám pro sebe, ale objasním to i vám. Teď jsem převzatého článku:

Jedním ze zapomenutých typů je elegantní **Praga S5T-2 TN** z roku 1962, odvozený tahač s bezkapotovou budkou z populárního trambusu, tedy Škody 706 RT! Kolik vozů skutečně vzniklo, se nám nepodařilo zjistit, byly určeny na export pro chladírenské návěsy N7ch z choceňského Orličanu. Na podvozku Praga S5T-2 vznikl s touto budkou, lišící se od škodovky jinou maskou, také skříňový stěhovací vůz Orličan pro přepravu nábytku.

Ovšem výše uvedená Praga s trambusovou budkou měla oproti LIAZu nižší výkon, a jak vidíte na přiloženém obrázku, tak za mřížkou nebyl chladič, ale větrák, čili známý vzduchem chlazený šestiválec původem z větráky. Pro porovnání uvádím tabulku základních technických dat Pragy S5T a Škody LIAZ 706 RT.

	Škoda 706 RT	Praga S5T -1 (2,3)
Výrobce	LIAZ	AZL Praha Letňany
Výroba	1958-1985	1956-1972
Vyrobeno	přes 150 000	přes 50 000
Pohotov. hm.	5 900 - 6 850 kg	4 500 kg
Užitečná hm.	7 000 kg	5 000, pozd. 6 000 kg
Max. rychlost	55 - 75 km/hod.	70 - 80 km/hod.
Spotřeba	24 l/100 km	18-20 l/100 km
Motor	řadový, vodou chlazený	Tatra 912, řadový
	vznětový čtyřtakt OHV	vzduchem chlazený
	s přímým vstřikem paliva	čtyřtakt OHV
Objem	11 781 cm ³ (125x160 mm)	7,4 pozd. 8,1 l
Počet válců	6	6
Výkon	118 kW (160 k)	72 pozd. 81 kW (110 k)
	při 1900 ot./min.	
Převody	5+1 s rychoběhem	4+1, 2 stup. redukč.



Pro porovnání, levý obrázek ŠKODA-LIAZ 706 MTTN s návěsem Orličan N12, pravý obrázek Praga S5T-2TN s chladírenským návěsem



NA OKRAJ

Trochu starší reklamy



Lada



NA OKRAJ

Znáte české dodávky?



LIAZ ŠT 180 6X6



Věrní čtenáři občasníku si jistě vzpomenou, že o tomto krásném traktoru popř. tahači zaniklé značky LIAZ jsem se již tady zmínil. No a taky jsme tu měli velice rozsáhlý článek o upravených šestikolových automobilech. Tak

se nemůžete divit, že když jsme zahlédli informaci o tom, že probíhal vývoj tohoto krásného tahače LIAZ se šesti koly, nemohl jsem odolat, abych se s vámi o ty aspoň strohé informace nepodělil.



Cituji:

K šestikolové variantě od Pavla Macha: vývoj pokračoval na farmě Dvořák. V roce 2002 vyjel traktor **PB 400**. Podvozek Tatra, šestiválcový motor Liaz (400 koní), Převodovka Tatra, hydrodynamický měnič ZF umožňuje řazení pod zatížením. Odkaz na video: http://www.farmvideo.cz/index.php?page=view_video&video=30

Možná inspirace pro FENDT TRISIX.

https://bagry.cz/cze/forum/stavebni_stroje/skoda_liaz_st_180_n



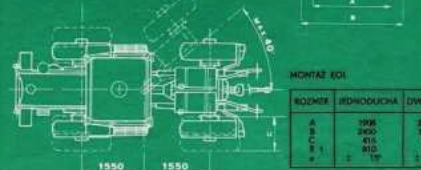
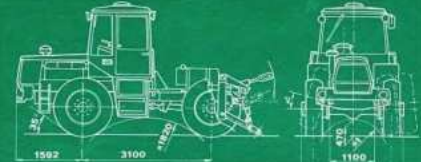
KOLOVÝ TAHAČ ŠT -180

Vyrobil: Liberecké automobilové závody
národní podnik,
Jablonec nad Nisou



Vyrobil: **MOTOKOV**
podnik zahraničního obchodu,
Praha

Liberecké automobilové závody n.p. Jablonec n. Nisou



V tom malém citovaném odstavci vlevo byl zmíněn tahač **Fendt Trisix**. Tak se podívejte, jak vypadá ve skutečnosti. Možná jsme mohli takový krásný tahač vyrábět jako první, ale to by po podělané privatizaci nesměla značka LIAZ zmizet ze světa



ŠÍLENSTVÍ PSYCHIATRA

Pod tímto nadpisem jsem článek objevil, a tak ho autenticky ponechám :-)



Jaký druh koníčka by mohli mít znalci staré techniky žijící v Tule? Naprosto správně - sbírání a restaurování motorových skútrů značky Tula! Vyráběly se v tomto městě v letech 1957 až 1968 a staly se zakladateli celé rodiny, která se až do roku 1996 vyráběla v Tulské strojírně. Pavel Butuzov a Andrey Galaganov shromáždili a zrestaurovali 24 takových exponátů. A pak se věci najednou zastavily. Kolekce



TULA T-200



již obsahovala všechny modely skútrů Tula včetně vzácných úprav. Co bude dál? Po chvíli přemýšlení se přátelé rozhodli, že vozidlo k 25. výročí v jejich sbírce bude... domácí výroba! Ale zároveň (samozřejmě!) ve stylu skútrů Tula z konce 50. let a s autentickými komponenty.

Karoserie i podvozek jsou „Tula“, ale motor boxer je z motocyklu „Ural“ a karburátor je ze „Záporožce“. Točivý moment je přenášen na hnací kolo kardanovou převodovkou, spojka je převzata od Moskviče, palivová nádrž je standardně z Tuly. Zajímavost: protože Pavel je zvyklý jezdit na skútru a Andrey dává přednost jízdě na motorce, je ovládání brzdového systému zdvojeno, aby se oba cítili pohodlně.

Ve skutečnosti byl vytvořen nový typ skútru - „s protilehlými válci“. Má také své vlastní jméno - „Šílenství psychiatra“, protože Pavel Butuzov je skutečně psychiatr.



Vozidlo se ukázalo být trochu bláznivé, ale zároveň esteticky bezchybné. Má úžasnou dynamiku, protože i v základní verzi je výkon motoru Ural čtyřikrát vyšší než u Tuly a lze jej upravit až na 40 koní. A samotný „protilehlý válec“ je jedenapůlkrát lehčí než motocykl. „Šílenství“ je stále ve fázi úprav, ale podle konstruktérů se ručička rychloměru do 100 km/h vyhoupne velmi snadno. Díky nízkému těžišti boxeru je vozidlo při pohybu stabilní a dobře se ovládá v nízkých i vysokých rychlostech.

Na první pohled „šílený“ nápad byl ztělesněn v praktickém a krásném vozidle. Bravo, chlapi!

URAL K 750



NA OKRAJ

Patrové autobusy Ikarus



ŽELEZNIČNÍ AUTOBUSY IKARUS

Pokud čtete články v Občasníku tak, jak jdou za sebou, tak teprve v kapitole „Zajímavosti“ narazíte na článek o zajímavém vláčku na ostrově Sylt, který vznikl úpravou nákladáku. A tak jsem si řekl, že by v tomto čísle mohlo být článků o podobných projektech víc a dodatečně jsem zařadil tento (zkrácený) článek o i u nás známých autobusech Ikarus. U nás ale jezdily po silnici.

....Málokdo však ví že vzhledem a dostupnými cenami karoserií řady 200 byly komponenty této hromadné řady použity i pro výrobu železničních kolejových vozidel. Počátkem 80. let uzavřel Ikarus smlouvu o spolupráci s maďarskou společností Ganz-MÁVAG, která má dlouholeté zkušenosti s výrobou lokomotiv a vícejednotkových kolejových vozidel (MUV). Účelem dohody bylo vytvořit železniční autobus, který byl určen pro maďarský trh a dálný východ. Karoserii měl postavit Ikarus, obložení vyrobil Ganz. Výsledný Ikarus 725.00, označení dané železničnímu autobusu, byl představen v roce 1983.



Každá sekce byla dlouhá 12 metrů, plná délka celého autobusu od nárazníku k nárazníku byla 25,2 metru. Jedna ze sekcí byla vybavena diesellovým motorem Cummins. Hlavní části konstrukce karoserie byly shodné s řadou 200, čela a kabina strojvedoucího byly vyztuženy v souladu s železničními normami.



V roce 1987 Ganz-MÁVAG úspěšně představil prototyp dvoučlánkového vlaku v Malajsii, poté následovala objednávka na pět třívozových vlaků a pět pětizozových vlaků. Při konstrukci karoserií byly použity komponenty a karosářské díly 200. řady autobusů Ikarus. Hlavové vozy byly identické a byly vybaveny diesellovými motory Cum-



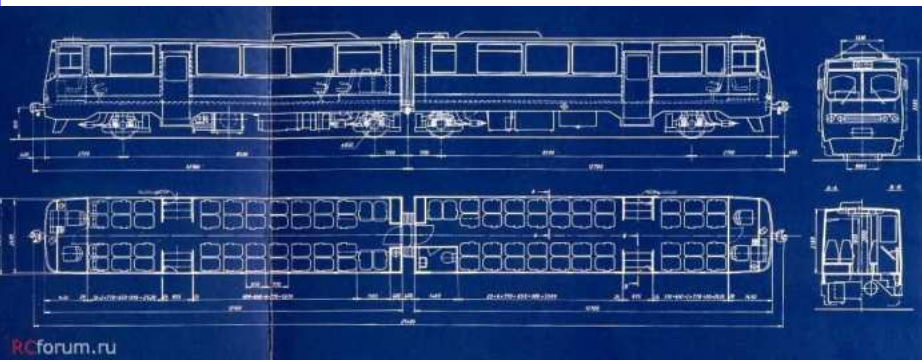
mins. Později Ganz objednal další dvě karoserie Ikarus 725.01 pro nový dvouvozový železniční autobus, který byl spolu s prototypem následně v roce 1992 prodán do Singapuru.

O několik let později, v roce 1994, Ikarus General Kft. přestavěl několik Ikarusů 260 určených pro Rusko na železniční autobusy. Výsledné vozy plně nevyhovovaly železničním požadavkům a navíc neměly druhou řídicí kabinu, což znamenalo, že mohly jezdit pouze jedním směrem. Po několika zkušebních jízdách byly vlaky přeměněny zpět na autobusy a prodány maďarské společnosti Tisza Volán Rt. v roce 1996.



mins. Výroba karoserie v závodě Ikarus. Třetí úsek umístěný uprostřed vlaku měl rovněž diesellový motor, ale byl zbaven řídicí kabiny. Ostatní vozy, které byly součástí pětizozových a třívozových souprav, byly bezmotorové.

Postavená MVPS byla prodána malajské železniční společnosti KTMB, karoserie pro ně byly vyrobeny v malosériovém závodě v Budapešti. V současné době zřejmě pětizozové vlaky v Malajsii neprovozují a jsou vyráběny.



ŠKODA 706 RTO CLIMATIC

Nadšenci vypátrali první československý autobus s klimatizací. Vznikl v roce 1961.

Klimatizaci v autobusech, zvláště těch dálkových, dnes bereme už jako takřka samozřejmou věc. Víte ale, který český bus jezdil s klimou jako první?

Zřejmě první autobus tuzemské výroby vybavený klimatizací se nedávno podařilo vypátrat nadšencům ze společnosti Slovenská autobusová doprava Zvolen. Jde o Škodu 706 RTO Climatic z roku 1961.



Hledání začalo v roce 2018, kdy firma SAD Zvolen na svém facebookovém profilu vyhlásila pátrání po pozoruhodném autobusu se střešní klimatizací zachyceném na dobové fotografii. Dlouho se nedělo nic, nakonec se však společnosti ozvali lidé, kteří o unikátním autobusu měli co říct. Jedním z nich byl dokonce jeho bývalý řidič.



Věroslav Zatočil je jediným člověkem, který s Climaticem jezdil. Díky němu tak víme, že na začátku byla standardní Škoda 706 RTO, kterou střešní klimatizací vybavil podnik Frigery, věnující se chladičím a mrazicí technice. Autobus upravil podnikový výzkumný ústav v Praze, po instalaci vybavení se přesunul do Frigery Kolín, aby sloužil jako podnikový bus.



Závod následně autobus používal nejen k tuzemské, ale také k zahraniční

zájezdové dopravě. Už roku 1961 například odvezl zaměstnance podniku k moři do Jugoslávie.



Freonem naplněnou klimatizaci, jejíž kompresorová jednotka zabírala čtyři místa na sezení a byla poháněna hydro-motory, měl při každé jízdě na starost technik z Frigery, který ji nejen ovládal, ale staral se také o případný servis. A prý to bylo potřeba, podle pana Zatočila totiž klima nikdy spolehlivě nefungovala a po ujetí zhruba 60 kilometrů se pravidelně něco pokazilo. Drobné opravy zvládl přítomný technik, pokud se ale porouchalo něco zásadního, klima byla raději vypnuta.



Ideální údajně nebylo ani samotné chlazení: v zadní části prostoru pro cestující bývalo chladno, v přední kvůli umístění motoru zase permanentně teplo. K ochlazení docházelo až při prudkém zabrzdění, kdy se studený vzduch ze zadní část převalil dopředu.



Přítomnost klimatizace měla také vliv na výkon autobusu. K pohonu hydromotorů totiž sloužilo hydraulické čerpadlo umístěné přímo na motoru. Věroslav

Zatočil vzpomínal, jak bylo nutné při každém trochu prudším stoupání podřazovat o dva stupně.



Bývalý řidič ještě připomněl jednu z dnešního pohledu kuriózní a úsměvnou záležitost: klimatizační tunel se prý skvěle hodil k pašování zboží ze zahraničí, podezřívavé celníky totiž ani nenašlo, že by něco podobného bylo možné...



Jak Škoda 706 RTO Climatic dopadla, bohužel nevíme. Z vyprávění pana Zatočila vyplývá, že autobus podstoupil generální opravu, během níž o klimatizační jednotku přišel. Kde bus nakonec skončil, známo není.



Na závěr se sluší doplnit, že SAD Zvolen kontaktoval také Jan Touš, který slovenské společnosti poskytl fotografie interiéru prvního klimatizovaného autobusu. Se svolením SAD Zvolen vám je také nabízíme, společně se snímky od Pavla Zatočila, vnuka bývalého šoféra.

95 000

Tak opět arogance našich státních orgánů ukázala svou „vlídnou“ tvář a dokázala, že si s námi, jako obyčejným plebsem ...tedy jejich voliči, může kdykoliv vytrít ten otvor, co se nachází v místech, kde končí záda. Myslím, že to číslo **95 000 Kč** zvedlo ze židlí **95 %** našich občanů, a je ti, co jsou u koryt popř. někteří přízdisráči s tímto mohli souhlasit. Český národ opět v sobě nezapřel, že jsme ze stejného hnízda jako Švejk a aspoň svým humorem se této prezidentské a vládní svévoli brání.

První dáma dostane 95 tisíc měsíčně na reprezentaci, navrhuje zákon

Olga Havlová: 6 let první dámou a nepotřebovala plat.

Dagmar Havlová: 6 let první dámou a nepotřebovala plat.

Livia Klausová: 10 let první dámou a nepotřebovala plat.

Ivana Zemanová: 10 let první dámou a nepotřebovala plat.

Po Prvních dámách dnes na Hradě První VYŽÍRKA... 🍌🍌



+ 10 000 Kč valorizace od roku 2015.

www.rentiaacr.cz
pplk. Mgr. Eva Pavlová

Vaše hodnost: Podplukovník
Délka služby: 30
Výkonnostní příspěvek: 30

Vaše měsíční renta je **39441kc** nesice
Vaše odchodné je: 430260kc.
Vaše odbytné je: 1290780kc.



Morální dno dosaženo?



Vašek @vs_ch12 Sleduji

Takže moje děti půjdou do důchodu v 67, aby si prominentní komunistka mohla koupit nové šaty. 🤔



Prezident Miloš Zeman posílá třetinu svého příjmu Fondu ohrožených dětí. Andrej Babiš posílá všechny příjmy z politiky samoživitelkám. Petr Pavel ze svého důchodu neuživí manželku.



Jsmem to tak zle, že poprvé v historii prezident neuživí svou ženu. Těžko nás bude Fiala přesvědčovat, že se máme čím dál lépe.



Neděle 17. listopadu 2024 v 19:00
SBÍRKA ODĚVŮ, KABELK A ŠASTVA PRO EVU PAVLOVOU



Nechme soudruha presidenta Petra Pavla Pávka ať si dál pod sebe hrabe a hrabe, určitě si ještě nahrabal málo, např. oproti Volodymyrovi je to naprostý břídil :-). Jeden kolega už před 40 lety měl pod sklem na psacím stole velký slogan: „**Ten kdo je u koryta je žere a žere, neb neví, kdy další hlodavec ho kopne do prdele!!!**“ ...a ono se nám to za těch 40 let ani změnou státního režimu nezměnilo. Je hezké, že některé tradiční lidské vlastnosti si tak dobře hlídáme a uchováváme i pro další generace.

Ale teď se zase podívejme na něco zajímavějšího z období RVHP (i když tedy soudruh prezident PPP v tomto období také za sebou zanechal nezanedbatelnou stopu úspěšného rozvědčíka ve službách Varšavské smlouvy :-).

Před časem jsem narazil na zajímavé fotografie našich známých tramvají typu T3, jak se vesele prohánějí coby vozy metra, ale nic bližšího jsem o tom nevěděl.

A najednou se jako blesk z čistého nebe objevil v Deníku z 2.11.2024 v rubrice RE-TRO deník článek z roku 1984 a já si ho dovolím odcitovat:



Čs. tramvaje v podzemí Tramvaj jako krtek

Než se v Praze začalo stavět metro, předcházely tomu debaty, zda nejet cestou podzemní tramvaje. V Praze tento koncept prohrál, ale jinde mu dali zelenou - a dokonce s běžnými českými tramvajemi. Takzvaný **metrotram**, kde tunely projížděly tatrovské T3, zahájil před 40 lety provoz v

ruském Volgogradu. České tramvaje, se kterými měli ve městě výbornou zkušenost už od šedesátých let, si v metrotramu udržely výsadní postavení až do roku 2008 - až tehdy se tu na koleje dostaly i soupravy domácí provenience. Tamní dopravní podnik se pyšní tím, že jeho podzemní dráhu zařadil časopis Forbes na 4. místo mezi tuctem nejzajímavějších tramvajových tras světa.



Tatra T1



Tatra T2

NA OKRAJ

Tatra T3



Tatra T3 (projekt a prototyp původně T III) je typ československé tramvaje, vyráběný od začátku 60. let do druhé poloviny 90. let 20. století podnikem ČKD Praha v závodě Tatra Smíchov. S přibližně 14 000 kusy se po sovětském/ruském modelu KTM-5 jedná o druhý nejpočetněji vyráběný tramvajový vůz na světě.

Technické údaje

Délka (bez spřáhel)	14 000 mm
Šířka	2 500 mm
Výška skříně	3 050 mm
Pohotovostní hmotnost	16 000 kg
Max. rychlost	65 km/h
Rozchod	1 000 / 1 435 / 1 524 mm

Obsaditelnost

Míst k sezení	23 / 36 (verze SU)
Míst k stání	87 / 59 (verze SU)

Motory a elektrická výzbroj

Motory	TE 022
Počet a výkon motorů	4×40 kW
Elektrická výzbroj	odporová TR37 odporová UB 13 (verze D)

Napájecí napětí 600 / 750 V

Tramvaj typu T3 vychází ze svého předchůdce, tramvaje Tatra T2, a je dalším členem typové řady tramvají odpovídajících americké koncepci PCC. To znamená, že jde o jednosměrný jednočlánekový motorový tramvajový vůz se dvěma dvounápravovými podvozky a podlahou v jedné úrovni, určený pro provoz sólo nebo v soupravě shodných vozů (dobově někdy označován jako „velkoprostorový vůz“).

TO BYLO TENKRÁT - KDYŽ FRČELA ČERVENOBÍLÁ BAREVNÁ KOMBINACE



ZAJÍMAVOSTI

Máme zimu, tak se podívejme na zajímavý starší sněžný skútr **Ski-Whiz** z roku 1971 a jeho tuplovanou verzi.



Scotavia je tříkolka s motorem o objemu 125 cm³ a její vznik se datuje v roce 1951.



NA OKRAJ

Zajímavá Simca

Inženýr Marcel Alamagny koncem 40. let ve Francii navrhl a postavil zvláštní symetrický čtyřkolový automobil



Hliníková karoserie má dva identické odklápací skořepinové kryty umožňující vstup cestujícím směřujícím dozadu a řidiče_spolujezdce vpředu.



Dvě kola jsou na společné nápravě uprostřed vozu, poháněná motorem Simca 4válcem, objem 569 ccm. Jedno kolo vpředu a jedno vzadu pro stabilitu.



V roce 2024 oslavila slavná „tisíčovka“ 60. výročí od zahájení výroby. Ale tisíčovka neřekla ještě své poslední slovo. Znáte zcela nové **expediční vozidlo** na bázi Š 1000 MB ???



Proč muži nemají být redaktory v časopisech v poradně:

Milý Honzo,
doufám, že mi dokážeš pomoci. Jednoho dne jsem nechala manžela koukat doma na televizi a odjela do práce. Asi tak 2 kilometry od domu mi najednou přestalo auto jet - musela jsem se vrátit pro manžela, aby mi pomohl. Když jsem dorazila domů, nemohla jsem uvěřit tomu, co jsem viděla: Byl v posteli se sousedovou dcerou! Je mi 32, manželovi 34 a jí 19. Jsme spolu 10 let. Manžel se mi přiznal, že spolu chodí víc než půl roku. Do manželské poradny nepůjde. Jsem úplně v koncích, prosím, pomoz mi.
Magda

Milá Magdo,
že Ti přestalo jet auto po tak krátké cestě může být způsobeno mnoha příčinami. Nejprve zkontroluj jestli není ucpaný přívod paliva. Pokud je čistý zkontroluj veškeré přívody vedoucí k motoru. Také zkontroluj kabely včetně ukostření. Jestli není problém tady, je potřeba provést kontrolu palivového čerpadla jestli není poškozené a dává správné množství paliva. Doufám, že jsem Ti pomohl
Honza

Dělej každé ráno 10 minut toto cvičení a zbavíš se bolesti v zádech.



...až nebudu mít bolavá kolena!!!



Tato pozice je velmi účinná při stabilizaci vysokého krevního tlaku, normalizaci funkce štítné žlázy a velmi dobrá, pokud si chcete po náročném pracovním dni odpočinout. 😊



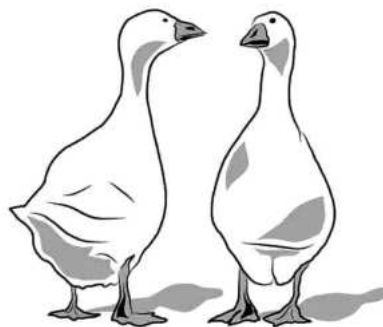
Požádal jsem ho, aby mi udělal tetování, které by skrylo můj pupík ...



Měl to být obchvat kolem jedné vesnice, ale museli jsme přednostně koupit tank pro Ukrajinu !!!



Pietní vzpomínka na svatomartinské husy (viz minulé číslo Občasníku)



"Jasně, rozumím tomu, že Hitler byl svině. Nejsem blbá. Ale nemělo by se zapomenout na to, že Martin je taky pěkný čurák."

Téměř filosofická otázka. Zná někdo z vás na ni odpověď???

Celkový dlh zeme je 233,3 triliónov \$



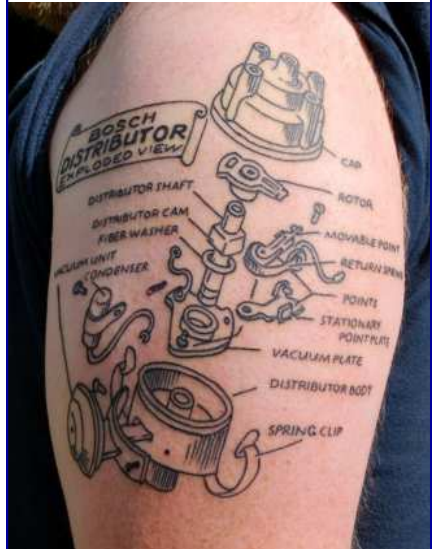
Zaujímá ma len jedno ...
KOMU ICH DLHUJEME ?

S elektrikou si nezahrávejte!!!

Pan farář posvětil naši novou el.rozvodnu v Olomouci! Děkujeme!



Pokud máte špatnou paměť, nechte si důležité obrázky vytetovat na tělo, budete je mít stále s sebou.



Sbíráte modely autíček? A máte na to doma vhodné prostory? Pokud ne, tak tady je jeden dobrý nápad.



Světově známý a jedinečný kruhový objezd u Olomouce. Stalo se zde minimum dopravních nehod.



Informační tabule před vjezdem do obce s maximálním množstvím informací. Tak to má být.





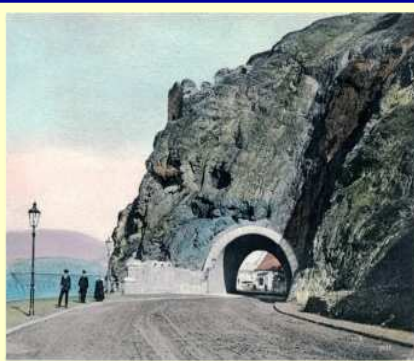
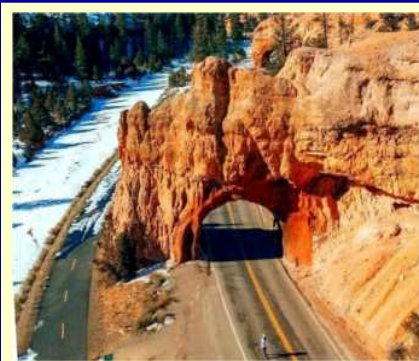
Už jsme tu měli různé silniční křižovatky, ale jak víte, silniční doprava není jediná doprava, takže i těch křižovatek musí být asi víc. Tady jsou takové dvě hodně podobné, jak by řekl odborník ...tvaru „Y“. No a jedna je pro vláčky a ta druhá pro lodičky.



Tankování paliva vám může připadat jako banální činnost, ovšem jak vidíte, nemusí to tak být pokaždé. Ta slečna už tankuje prý hodinu, to má ta pistole asi malý průtok. A pokud máte motorové kolečkové brusle a motor i nádrž na zádech, sami si nenatankujete.



Občas se objeví dopravní značky, které jsou pro řidiče trochu hlávolam, ovšem také se vzhledem ke stále zvyšující hustotě provozu objevují značky nové. Tak pozor na ně!!!



Cizí díra (vlevo) a naše díra (vpravo). Ta naše je v Praze pod Vyšehradem, ale kde je ta druhá, nevím. Ale myslím, že to budou nějakí vzdálení příbuzní :-)

NA OKRAJ

Jachta Fiat 1100

Toto vozidlo vypadá jako loď na kolech, ale není vhodné k plavbě. Italský výrobce karoserií v Turíně Coriasco postavil tento design na podvozku Fiatu 1100. Sloužil jako reklamní předmět pro školu plachtění v Bologni. V roce 2006 bylo vozidlo kompletně restaurováno v Římě. Vozidlo bylo velkoryse vybaveno mnoha námořními prvky, včetně lakovaných dřevěných paluby, okének a záchranných kruhů.



NA OKRAJ

Starší sněžné skútry a jejich krásné tříválce



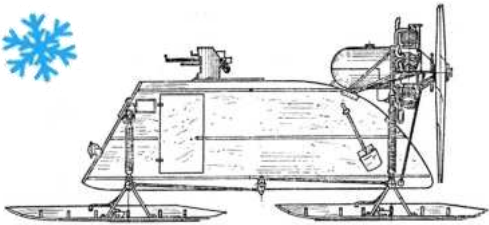
MOTOROVÉ SANĚ

Když tu máme to zimní číslo, tak bychom se mohli ještě podívat na nějaká zajímavá typicky sněžná vozidla, která k pořádné zimě patří stejně jako sníh. I když už to není ono, sněhu je nějak čím dál méně, ale kajicně se přiznávám, že jak stárnu, vadí mi jeho absence čím dál tím méně. I když zase na druhou stranukdyž je o Štědrém večeru venku +10°C a bláto, nelíbí se mi to. Aspoň Vánoce by měly být bíléa kouzelné :-).

Ovšem motorové saně nebyly a nejsou určeny jen pro období vánoc, ale i pro běžné použití, bohužel i válečné. My se tu podíváme dnes na nějaké ty sáňky trochu větších rozměrů, které jsou poháněny vrtulí. Samozřejmě dnes jsou již vytlačeny sněžnými skútry, ale my jsme časopis veteránský, tak proč se nepodívat na dobu, kdy saně poháněly vrtule. Začneme naší známou konstrukcí od firmy Tatra, dále stejnou konstrukcí odvozenou od vozu Poběda ze SSSR (o tom jsem již psal), a pak to už nechám na vaši fantazii :-)



Tak to bylo trochu střílení



NA OKRAJ

...pokračování



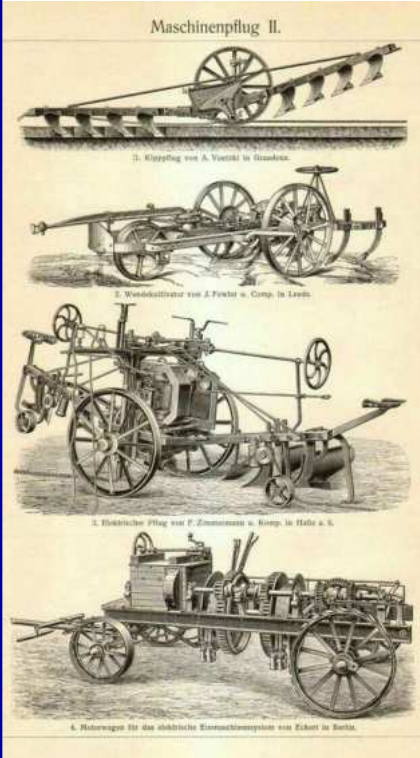
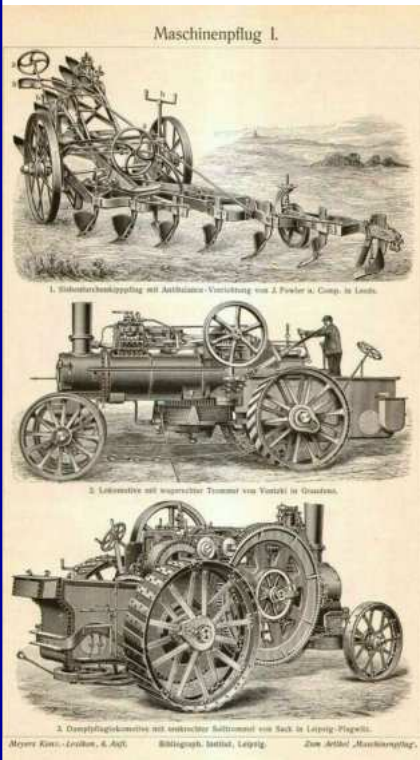
Pokud nejste jen motorkáři, ale také zahrádkáři, tak máte asi sekačky, rotavátory a jim podobné zahradní pomocníky. Jestli si myslíte, že jejich motory nejsou dostatečně výkonné, máte přes zimu jedinečnou možnost tyto stroje trochu vytunit!!!



...a nebo si postavte vozidlo na bioplyn, je to teď móda.



Ještě chvíli zůstaneme u toho zemědělství. Pokud vám malé sekačky nestačí, mám tu nabídku krásných nových zemědělských strojů.



Zajímavá nabídka, vozík pro klučácké závody se zadním pohonem.



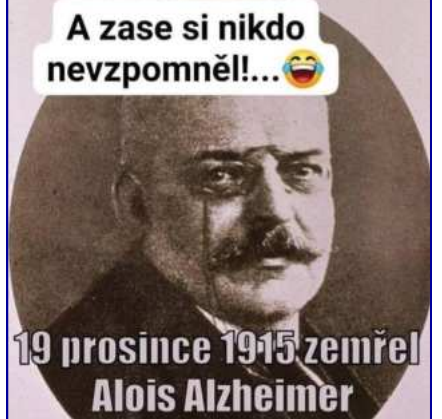
Takhle nějak by měl vypadat motorkářský bar.



Nepředjíždějte cyklisty za každou cenu, může to být nebezpečné.



A je to každý rok stejné. Snad si aspoň vzpomenete za rok, kdy bude 110. výročí úmrtí.



A ještě nakonec této stránky jedna dobrá rada ze zkušenosti :-)



Nikdy se nepokoušej nezaplátit kominíkovi

Jste filatelisti??? Tak tady máte krásný aršík známek i s čezetou...to musíte mít!!!



Nepřetěžujte regály v knihovně, nevydrží všechno. Max 2 motory na jeden foch.



Vánoční kamion Coca-Coly již brzy zamíří i do vašeho města ...

K Vánocům patří pohádky. Třeba si na nějakou vzpomenete.



Maruška jde ke dvanácti měsíčkům pro jahody. "Dobře Maruško, dáme ti je, ale nás všech devět tě přefikne.,"
"Jak to, vždyť je vás dvanáct?"
" To ano, ale červen, červenec a srpen jsou teplý,"



Popelko, když jsem říkal "pojďme vyzkoušet, jestli pasuje", myslel jsem střevíček.

NA OKRAJ

Česká televize

Nevěřím tomu, že odpojili dezinformační weby, neboť ČT stále vysílá..



NA OKRAJ

Historické drezíny



SYLT ZÍSKÁ ZPĚT OSTROVNÍ ŽELEZNICI

Myslím, že většina kluků si hrála s vláčky, někteří jen s jednoduchými na klíček, někteří měli i modelové železnice, některým ten koníček - vláčky vydržel celý život a budování modelů tratí a celých krajin obětují veškerý volný čas i kapitál, mnohdy za obět padne nejenom místnost v rodinném domku, ale někdy i celé patro.

Sylt je německý ostrov v Baltickém moři. Není příliš rozlehlý, a tak železnice, která tam byla vybudována, nebyla úplně typická, ale právě proto se hodí do našeho motoristického magazínu stejně jako třeba drezíny vyrobené přestavbou osobních vozů. Proto se podívejte na jeden převzatý článek, ke kterému jsem dohledal ještě nějaké další obrázky.

U příležitosti 125. výročí (asi rok 2014) dopravní historie Sylt koupila společnost Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG) - nástupce legendární Inselbahn - poslední lehký železniční vůz Borgward LT 4 od bývalé Sylter Inselbahn za 15 000 eur. Tímto nákupem společnost SVG nejen zachránila poslední ostrovní železnici, ale také přispěla cenným dílem k zachování historie Syltu.

Před 125 lety projely první parní lokomotivy vřesovištěm Sylt, aby přivezly koupající se z Munkmarsche do Westerlandu. Více než osmdesát let, od roku 1888 do roku 1970, byla lanovka Sylter Inselbahn mezi Listem a Hörnumem jedním ze stálých zařízení celoostrovního koupání. V prosinci 1970 podnikla poslední cestu a byla zcela nahrazena autobusovou dopravou.



Železnice však dodnes neztratila svou fascinaci: ostrovní železnice, ze které vzešlo dnešní SVG, je důležitou součástí historie Syltu. Tento rok si připomínáme 125. výročí začátku historie dopravy Sylt, díky čemuž je SVG příležitostí pro jubilejní víkend a řeší velmi speciální projekt: poslední unikátní kus ostrovní železnice Sylt, slavný Borgward LT4, byl v roce provoz do dnešního dne smutná existence v hannoverském tramvajovém muzeu v Sehnde. Sven Paulsen, majitel a jednatel SVG od roku 1995, zachránil tento unikát před sešrotováním a rád by jej nechal komplexně



a věrně původnímu zrestaurovat tak, aby byl opět provozuschopný.



Po restaurování, které podle současných odhadů potrvá zhruba rok a půl, bude Borgward vystaven na Syltu a poté se stane majetkem malého železničního muzea Selfkantbahn a bude se tam jezdit. To má zajistit dlouhodobé uchování a údržbu LT4, a tím i velkého kusu historie Syltu.



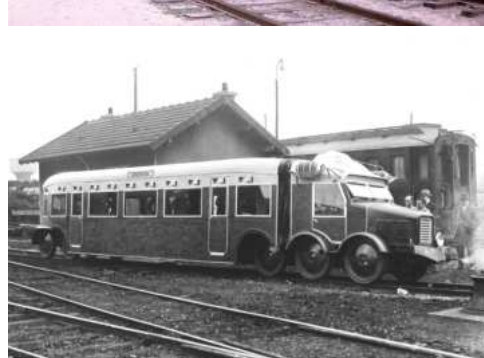
Günther Steinhauer, jednatel Selfkant Kleinbahnmuseum, a Sven Paulsen v současné době počítají peněžní náklady na obnovu na 250 000 až 300 000 eur. Tato částka bude z velké části získána prostřednictvím darů a fondů SVG. „Je to velká finanční a logistická výzva, ale tento kus historie ostrovní dopravy prostě musí zůstat a být zachován pro budoucí generace.“



photo : Bernard Gavlin

Když byl provoz vlaku nahrazen autobusy.

Podobných auto-vlaků a autobuso-vlaků existuje asi ve světě daleko víc. jsou určité oproti vlakům daleko lehčí, lacinější, úspornějšía pokud jejich daleko menší přepravní kapacita postačuje, je to určitě velice dobré řešení. Podívejme se na několik příkladů.



NA OKRAJ

Drezíny pokračují



PLÁN AKCÍ ČSSČ 2025

České sekce Skútrklubu



m	datum	název akce	místo konání	✓
1	1.1.	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Rovné pod Řípem	
2	8.2.	Návštěva muzea ?	Lučany nad Nisou	
3	1.3.	Burza ND	Chotusice	
	15. - 16.3.	Návštěva muzea NTM, exkurze v ND	Praha	
4	podle dohody a počasí	Jarní vyjížďka (nebo i dvě)	bude upřesněno	
	19.4.(???)	Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
	26.4.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
	26.4.	29. Sraz historických vozidel	Chomutov	
5	8.5.	Sraz historických vozidel	Pucheř u Kutné Hory	
	11.5.	51. Zrcadlová koza	Loužek u Turnova	
	podle dohody a počasí	Jarní vyjížďka	bude upřesněno	
	23. - 25.5.	85. Skútr a motosraz	Střední Čechy - Slapy II	
6	7.6.	Burza ND	Chotusice	
	12. - 15.6.	Mezinárodní sraz skútrů	Luhačovice	
	14.6.	Setkání majitelů Jawa	Ledce u Hradce Králové	
	19. - 22.6.	Sraz Velké Losiny	akce Moravsko-slezské sekce	
	25.6. - 1.7.	Expedice Mazury 86. skútr a motosraz		
7	18. - 20.7.	87. Skútr a motosraz	Ryžovna II	
	26.7.	Burza ND	Chotusice	
8	1. - 3.8.	88. Skútr a motosraz	Dub nad Moravou	
	2.8.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
	15. - 17.8.	89. Skútr a motosraz	Lhenice	
	22. - 24.8. (???)	Setkání motocyklů čs. výroby	Huntířov u Železného Brodu	
	23.8.	Výročí 10 let památníku J.F.Kocha	Mcely (10. setkání)	
9	29. - 31.8.	90. Skútr a motosraz	27. Zruč nad Sázavou	
	6.9.	Burza ND	Chotusice	
	6.9. (???)	52. Zrcadlová koza	Loužek u Turnova	
	12. - 14.9.	91. Skútr a motosraz	Krušné hory - Spořice	
	13.9.	3. Spořická šedesátka	Spořice u Chomutova	
10	26. - 28.9.	92. Skútr a motosraz	Český Ráj	
	4.10.	Burza ND	Velká Dobrá (Kladno)	
	podle dohody a počasí	Podzimní vyjížďka (nebo i dvě :-))	bude upřesněno	
11	1.11.	Burza ND	Chotusice	
	22.11. (???)	Burza ND (Retro-garáž)	Lysá nad Labem	
12	podle dohody	Podzimní setkání	bude upřesněno	
	13.12.	Burza ND	Chotusice	
	13. 12.	Předvánoční setkání	bude upřesněno	
2026				
1	1.1.2026	Sraz traktorů a motocyklů pod Řípem	Pod Řípem	

Toto číslo Občasníku, které vychází na závěr roku 2024 by asi mělo už obsahovat dost přesný kalendář akcí pro následující rok. O to jsem se také snažil, ale některé akce mívají upřesněný datum až později.

Srazy pořádané naším klubem by už měly mít termín přesný, protože předpokládám, že ti, kteří tyto srazy organizují, si už rekognoskují terén (řečeno vojensky), přeloženo do civilního jazyky už kontaktovali nebo kontaktují příslušné ubytovací zařízení, aby zamluvili a zajistili příslušný počet lůžek pro naši akci.

Velké Losiny 2025

Oproti minulému Občasníku je tady jeden sraz navíc, a to sraz, který zajišťuje **Moravskoslezská sekce Skútrklubu Čezeta** (MSSČ) a její mluvčí, vedoucí, předseda, president.... (nevím, co přesně je) Ivan Maroš.

Moraváci, kteří byli na srazu ve Velkých Losinách 2024 v kempu Losinka byli samozřejmě (stejně jako já) spokojeni s ubytováním, stravováním, prostředím, přírodou, počasím....ale (stejně jako já) nespokojeni s organizací a průběhem vyjíždky, která byla po organizační stránce (a to si soudruzi otevřeně přiznáme) nejhorší za celou dobu historie srazů pořádaných ČSSČ. Proto se Moraváci rozhodli si tuto akci zopakovat s tím, že v pátek se pojedou na Dolní Moravu, v sobotu exkurze na Dlouhé stráně (je to prý bez problémů, takže žádné velké komplikace, jak nám bylo letos vnučováno organizátorem :-(-:-(. A já bych si ještě asi přidal v neděli návštěvu toho silničního muzea ve Víkřovicích, o kterém jsem psal už v minulém čísle a které jsem už na podzim nestihl navštívit, jak jsem si plánoval.

Termín je týden po **Mezinárodním srazu Skútrklubu Čezeta v Luhačovicích**. Není to sice úplně ideální termín, ale myslím, že jako důchodce bych to mohl časově zvládnout. Podle dostupných informací se po delší době do Čech chystá i **Německá sekce Skútrklubu Čezeta** (NSSČ) pod vedením našeho kamaráda a dopisovatele Tonyho Kratochvíla, k tomu se ještě přidají někteří kolegové ze Slovenska, tak se domnívám, že se v Losinách sejde docela dobrá parta lidí a s předpokládaným zajímavým (výše uvedeným) programem by to měl být příjemný sraz.

Tak doufám, že vše klapne, jak je naplánováno, a že s Ivanem budeme ve spojení ohledně organizace, včasného přihlášení účastníků i možného předplacení exkurze na Dlouhých stráních přes internet.

Srazy Jawa

Jsme sice přednostně fandové značky ČZ, ale přiznáme si, že většina z nás má doma nějakou tu jawičku, někdo i docela dost. Tak se nemůžeme k akcím Jawy obracet zády, to by bylo nefér. Už v kapitole „Čtenáři nám píš“ jste si mohli přečíst příspěvek od Tony Kratochvíla ohledně velkého srazu Jawa v Německu 1.5.2025. A není to nijak kilometrově nedostupné. Díval jsem

se a např. z Chomutova (tam jsme už v okolí byli několikrát ubytováni) je to asi kolem 100 km.

Ovšem velký **Sraz přátel značky Jawa** bude možno navštívit i o pár dní později, a to v **Ledcích u Hradce Králové** (rodiště Františka Janečka). V roce 2025 se bude jednat o jubilejní 10. sraz. Bohužel, stejně jako v minulých letech je tento sraz v termínové kolizi s naším klubovým srazem. Pokud se tedy rozhodnete tento termín strávit někde mezi motorkáři, máte na výběr.

Mezinárodní sraz Luhačovice

Sraz je jako tradičně organizován nějakým místním klubem ve spolupráci s mateřským klubem Skútrklub Čezeta. Přihláška a další podrobnosti se předpokládám zase ve správnou dobu objeví na webových stránkách www.skutrklub.cz.

Expedice Mazury

Vrcholný sraz letošního roku, jak napovídá i jeho jméno „Expedice“, které je, jak čtenáři už dobře vědí, vyhrazeno vícedenním zahraničním srazům. Bohužel, přestože se jedná o největší akci pořádanou v roce 2025 naším klubem, nemám k ní zatím žádné bližší informace. Je to zřejmě tím, že sraz zajišťuje Martin Švampera, který už nikdy nebude číst Občasník, a proto mi ani do něj nepošle žádné informace. Zájemci se musí obracet asi přímo na něho.

Krušné hory - Spořice

Tento sraz je zase trochu jiný než běžné srazy, kde jsou vyjíždky v režii organizátora srazu. Tady opět využijeme již naplánovanou akci pořádanou externím subjektem, tedy v tomto případě **VCC Spořice** a celou sobotu se zúčastníme akce **Spořická šedesátka**. Sraz organizuje Libor Volek, takže předpokládám, že nás zase ještě v neděli cestou domů protáhne svými krušnohorskými šoustkami, pokud nevymyslí ještě něco dalšího.

Dub nad Moravou

Další letošní sraz na Moravě bude trochu odlišný....to je překvapení, ale myslím, že dost velkým lákadlem bude návštěva Veteran arény v Olomouci. Kolega Jarda Zlámal mám pro nás připravený bohatý program.

Zruč nad Sázavou

Cíle vyjíždky jsem už předem projednal s kolegou Zdeňkem Paulusem, protože se jedná o vodní díla, ke kterým má vzhledem ke své práci blízko. Tak doufám, že jeho současné „uražení se“ nebude trvat až do podzimu a že splní to, co mi slíbil.

Na úplný závěr ještě jedna výzva hlavně řidičům automobilů. Motorkáři ještě asi budou koncem února doma v teple.



NA OKRAJ

18+ ONLY

...na cestách



EPILOG

Svá rozhodnutí nemusíte nikomu vysvětlovat ani je před nikým obhajovat.

JE TO VÁŠ ŽIVOT.

Žijte ho bez omluv.

- Drandz Hala

Jak jsem už psal, tak jsem kolegům z klubu napsal nepříjemný dopis (e-mail), kde jsem vysvětlil jednak všechny důvody svého rozhodnutí a jednak vypsal veškeré činnosti, které se mi nechce pro partu falešných a pokryteckých kolegů vykonávat na úkor vlastního volného času. Tato moje mailová aktivita měla samozřejmě ihned mezi kolegy odezvu. Já zase uvedu nějaké názory anonymně, jak jsem již důvody uváděl v kapitole „Čtenáři nám píš“.

... Tvoje rozhodnutí chápu, i když mě mrzí. Držím klubu palce.

... je to pro mne opravdu pecka / rána na solar. S otázkou: "Vlastně proč si srát do vlastního hnízda?" Doslova budme vděční těm, kteří jsou ochotni investovat cokoliv navíc nejen ze svého volna pro jakékoliv sdružení nebo spolek.

... spisovatel Zelenka řekl: **"Český národ je jeden jediný na světě, který musí definitivně ztratit, aby docenil"** tečka....

... Martin mi ze začátku připadal jako dobrý parták, ale postupně se hodně zkažil

... to je přece naprostý nesmysl, aby tě ti chlapi tak štváli, když pro ten klub toho tolik děláš už tolik let

... mě už překvapilo, že se Libor po tolika letech, co jste kamarádi, postavil proti tobě a ještě k tomu s tím divným Švamberou.

Po dalším nesmyslném „výlevu“ Martinovy arogance na WAPu mi volal jeden kolega a mimo jiné to zhodnotil takto:

... Co to ten Švambera zase napsal za blbost? To on si myslí, že je nějaká revizní komise v našem klubu a že nám bude říkat, co máme dělat? To snad ne!!!

Tím to ovšem neskončilo, Libor Volek na 4.1. 2025 svolal schůzi klubu, z cca 30 členů pozval 20, z toho jich pozvání přijalo 13 nejvěrnějších a zřejmě také ti nejoblíbenější (samozřejmě bez mne, protože jen ti nejpodlejší, sebestřední a samolibí lidé dělají něco za zády těch, kterých se to týká :-). Cílem bylo to, aby se Libor Volek nechal zvolit (ale prakticky se prohlásil) předsedou klubu. Tato funkce nikdy v klubu nebyla, ale přece není problém si za podpory svých nejvěrnějších nohsledů nějakou funkci vymyslet. Sice Libor podle svých slov s tou funkcí nepočítal, ale už druhý den měl nachystanou novou mailovou adresu předseda@ včetně nových připravovaných klubových webových stránek. Opravdu neskutečná rychlost a operativnost :-), to dokáže jen opravdový předseda!!!

Já bych to shrnul asi takto:

**TAJEMSTVÍM ÚSPĚCHU
JE SLUŠNOST A UPŘÍMNOST.
JAKMILE SE JICH ZBAVÍTE,
DOSÁHNETE VŠEHO.**

Musím ještě podotknout, že jeden kolega Míra Vokáč se mě na této schůzi zastal (tedy podle dostupných informací pouze on) asi ho Libor pozval omylem :-). A tak máme předsedu, kterému maily píše zřejmě hlavní nohsled Martin, protože jsou obsáhlé a bez hrubek, a uvidíme, co všechno si ještě tato dvojčička na klub a na mě vymyslí :-)

Já zůstávám řadovým členem a „čestným prezidentem“ klubu a jen čekám, jaké klacky mi budou dále tito dva arogantní výtečníci házet pod nohy. Nic dobrého od nich čekat nemohu. A tak podle toho se také bude vyvíjet další informovanost o činnosti klubu v Čezetářském občasníku.

Jak už jsem napsal v úvodu,

skončila zlatá éra České sekce Skútrklubu Čezeta

Na tom trvám. Čekám, že pánové vymyslí nějaké stanovy klubu a podobné kraviny, do loňského léta klub fungoval na základě kamarádství, dohody a dobré pohody. Ale pokud se někde vedoucí úlohy zmocní nějaký „diktátor“ podobným násilným a samozvaným způsobem jako Libor Volek, určitě si bude chtít pojistit svoji funkci nějakými stanovami a předpisy. Já jsem to v klubu 25 let nepotřeboval. Stačila vždy ústní dohoda. K těm mým 25 letům v čele klubu se vrátím v příštím čísle Občasníku.

**Lituji lidi,
kteří mají
tak nudný život,
že musí řešit
ten můj! :-)**

**Nepřeji nikomu nic
zlého, ale některým
lidem bych přál,
aby potkali sami sebe.**

**Je zle,
keď ťa niekto sklame..
No ešte horšie je,
keď nepochopi,
že ťi ublížil..**



**Ukáž múdre mu
človeku chybu
a on ti poďakuje.
Ukáž hlúpe mu človeku
chybu a on sa urazí.**

100

**S rostoucím věkem
Ti dochází,
že někteří lidé jsou
jen hovněm zabaleným
v pěkném papíru!**

**Nejlepší je,
když se s tebou
falešní lidi
přestanou bavit.
To je, jako když
se odpadky
vyhodí samy.**



**POKUD TĚ NĚKDO STRAŠNĚ
NASERE, NAPIŠ SI VŠECHNO
NA PAPIŘ A ZAKOP HO...**

WWW.JURATEL.CZ

A TEN PAPIŘ ZAHOŘ

**Dožili jsme se
doby, kdy jsou
moudří lidé
umlčováni, aby to
co říkají, neuráželo
hlupáky.**

Albert Einstein

**Odkedy moudřejší
ustupují,
odvtedy
sprostější
ovládají svět....**

**V dnešní době
platí pravidlo,
čím víc jsi
hodný, tím
máš horší
život.. jen
svině se mají
dobře.**

**Nikdy tě nebude
kritizovat člověk, který
dře jako kůň. Vždycky tě
budou kritizovat hlavně
ti, co dělají úplně hovno.**



**Nechá-li příroda mezeru
v rozumu nějakého člověka,
zamázne ji obvykle
tlustou vrstvou samolibosti.**

TO, ŽE NIEKAM ZAPADNEŠ



EŠTE NEZNAMENÁ, ŽE TAM PATŘÍŠ

ZÁVĚR



Máme tady závěr jubilejního 90. čísla Čezetářského občasníku, které zdaleka není podle mých představ. Přestože si myslím, že články v něm uvedené jsou docela zajímavé, tak atmosféra v našem klubu a stejně tak atmosféra, ve které toto číslo vnikalo, není zdaleka ideální. Ale uvidíme, co přinesou dny zítřejší. Myslím, že Vlasta Burian říkal: „Všechno vždycky nějak dopadne, ještě se nestalo, aby něco nedopadlo nijak!“

Při návrhu svojí letošní PF-ky jsem už předpokládal, že budu muset různé věci a vztahy k některým lidem (bohužel i bývalým dobrým kamarádům :-)) přehodnotit. Mnozí z vás, kteří

ji ode mne dostali mailem nebo WAPem se nad ní trochu pozastavili, ale po přečtení Epilogu určitě pochopili, proč vznikla.

Co vás čtenáře tady ještě čeká ...no přece přílohy. V té první zavzpomínáme na další českou firmu, která zmizela v propadlišti dějin - ČSA. Další příspěvek je velice zajímavý, je o modelce, která je známá z fotografie na Čezetě ...po 62 letech!!! Pak ještě příspěvek na posílení sebevědomí seniorům - zapomínání není choroba, je to jen přeplnění mozku informacemi!!!

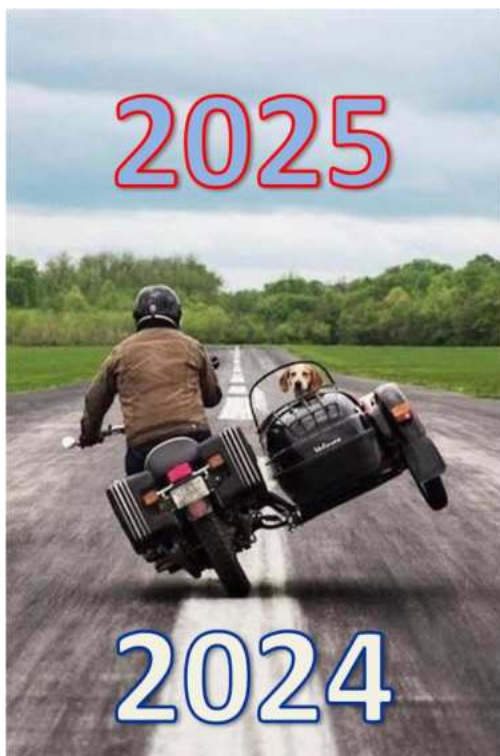
Dále pak pokračujeme informacemi pro gurmány o jedné slavné české pomazánce, jejíž historie je přes 100 let stará, následuje další kratší informace pro seniory - vzpomínka na jejich (naše) mládí.

Pak přijdou na řadu vážnější témata. Další nesmyslné nařízení z Bruselu - to hlava nebere. Jako milovníky historie nás určitě musí zajímat i téma Národního muzea, které je bohužel dnes zneužíváno a poškozováno vyvěšením cizí státní vlajky. Pak následuje krátký smutný příběh dívky z „kovové koruny“.

Ale vrátíme se zpět k motorismu, ovšem nic moc veselého, máme tu nový fenomén „Auta s ukončenou životností“. Opět past zákonodárců na obyčejné motoristy. Pak se můžete podívat, v čem jezdí američtí presidenti, když už jsme mohli sledovat akční volbu nového presidenta. A úplně nakonec jedna vzpomínka na jednu bývalou krásnou budovu v Praze - Denisovo nádraží, čili Praha Těšnov, která byla necitlivě odstřelena před 40 lety.

A samozřejmě na závěr posledního letošního (opozdřeného :-)) vydání Občasníku přeji všem slušným čtenářům, kamarádům, kolegům a motorkářům do Nového roku vše nejlepší, hlavně zdraví, pohodu, co nejmenší zdražení benzínu, mnoho šťastných kilometrů a vždy jen kolama dolů.

A pokud někdy budete mít kolo ve vzduchu, tak jen vždy pod vaší plnou kontrolou, jako ten jezdec vedle se sajdu, který takto přejezdí z loňského do letošního roku.



NA OKRAJ

Nejdůležitější poznatky o vztazích:

1. Buď to tam je, nebo to tam není, a když to tam není, tak to tam nehledej.
2. Když Tě ten druhý chce podvést, tak to stejně udělá, a tím, že budete toho druhého podezírat, kontrolovat, špehovat a podobně, tak to jen uspíšete...
3. Co se má posrat, tak to se posere a jakýmkoliv způsobem, kterým to člověk chce uměle zachránit, tomu jen do těch sraček napomáhá....
4. Žena má vždycky pravdu, a pokud uzná, že nemá, začněte pokukovat po snubním prstenu....
5. Když druhému nevěříte, tak není už tak podstatné, zda je to oprávněné nebo neoprávněné, podstatné je to, že nevěříte a to znamená jediné: odejděte, než Vás to sežere....
6. Vztah funguje na banálním principu, proto veškeré složitosti a hluboké myšlenky, mraky kompromisů a dohadů, které ho doprovází, poukazují jen na to, že ten vztah za moc nestojí a není od věci se na to radši vysrat...
7. Pokud nedokážete partnera uspokojit, tak věřte, že to dřív nebo později bude za Vás dělat někdo jiný, proto si raději najděte někoho, kde to zvládnete a nevezme Vám to nejdřív Vaši hrdost a následně nenasadí parohy...
8. Buďte sami sebou, i za cenu toho, že zůstanete sami, protože pokud Vás druhý nebere takového, jací opravdu jste, tak ať si jde třeba do vole prdele.....
9. Ženskou si získáte jen svým srdcem a upřímností a polemika o dobrých hadrech, drahých autech, velkých darech, velkých pérech a velkých svalech je pro zastydlé pubertáky a zlatokopy....
10. Netřeba s ničím z mých výše uvedených bodů souhlasit, je třeba si jen pokud možno moc nenabít držku.....

PŘÍLOHY-PRO DLOUHÉ ZIMNÍ VEČERY

ZTRÁTA NÁRODNÍ HRDOSTI: ČESKÁ ZNAČKA O.K. KONČÍ A ZEMĚ PŘICHÁZÍ O DALŠÍ SYMBOL

ČSA končí. Z nebe mizí páté nejstarší aerolinky světa i lety OK. Tohle jsou největší milníky



Stanislav Janů
12. října 2024 · 05:30

ČSA jsou pátou nejstarší fungující aerolinkou na světě – starší jsou jen nizozemská KLM, kolumbijská Avianca, australský Qantas a ruský Aeroflot. To se ale velmi brzy změní a na páté místo se posune Finnair. ČSA jako samostatná aerolinka přestanou k 26. říjnu existovat a veškeré lety budou operovat Smartwings. Mimo jiné tak z nebe zmizí i poslední lety značené kódem OK (OK760 na trase Praha-Paříž a OK767 na zpátečním letu). K tomuto pádu ČSA směřovala staletá historie, která se začala psát pět let po vzniku samostatného Československa. Tady jsou největší milníky.

Československé státní aerolinie byly založeny samotnou vládou ČSR dne 6. října 1923 a do jejich čela se postavil major Karel Huppner, tehdejší druhý velitel československého letectva. Do ČSA tehdy byly včleněny všechny státní složky, které měly na starosti leteckou dopravu.

První let pod novou společností se po odkladu uskutečnil 29. října téhož roku, přičemž jediným pasažérem na palubě byl redaktor Lidových novin Václav König. Ten o den později vylíčil svoje dojmy z letu Praha-Bratislava v [poutavé reportáži](#).



Letoun Aero-14 na pražském letišti ve Kbělich. Stejný typ absolvoval první let pod značkou ČSA

První let se uskutečnil letounem Aero-14 (imatrikulace L-BARC) přestavěným z původní vojenské verze. Těchto typů vyčlenilo ministerstvo obrany pro nově vzniklé ČSA celkem 17, již další rok se ale počet ukázal jako nadbytečný a 5 jich putovalo zpět do služeb vojenské pošty. Některé z ponechaných letounů byly přestavěny na verzi pro dva cestující. Do konce roku na trase Praha-Bratislava podnikly ČSA dalších 24 letů.

1929: s kódem OK

Šest let po svém vzniku se ČSA stávají členem Mezinárodního sdružení leteckých dopravců, tedy předchůdce asociace IATA, do které jsou aerolinky sdružovány dnes. Mimo jiné byla aerolinii udělena poznávací značka OK. Tu Československo zdědilo po Rakousko-Uhersku, kterému byly mimo další rezervovány

kódy OG. Z poznávací značky OK se později stal i prefix pro radiotelegrafní komunikaci.



Farman Goliath (L-BAGE) v barvách Československých státních aerolinií v roce 1929 v Praze

ČSA v této době působí pouze na domácím nebi a o přeshraniční lety se starají Škodovy závody a její Československá letecká společnost. Ta létala do Vídně, Drážďan, Berlína, Rotterdamu nebo Norimberku.

Naopak ČSA z Prahy operovaly lety do Bratislavy, Košic, Mariánských lázní, Ostravy a Brna.

1930: poprvé za hranice

Svoji roli na evropském nebi posílily ČSA sedm let od svého založení, kdy se do nabídky dostal první mezinárodní let. Tou byla linka Praha-Záhřeb, která byla později prodloužena o Rijeku a Dubrovník. Následná evropská expanze postupovala velmi rychle – přibýly linky do Bukurešti, Paříže, Bělehradu, Budapešti a nejděleším letem se stalo spojení Praha-Moskva. Tehdejší letouny startovaly z letiště Praha-Kbely aby o pět mezipřistání a deset hodin ve vzduchu později přistály na letišti Moskva-Tušino. Překonaly trasu o délce 2 440 km.



Douglas DC-2 konkurenční společnosti Československá letecká společnost, který zajišťoval mezinárodní dopravu

ČSA v této době do flotily zařadily moderní třímotorové letouny Avia-Fokker F.VIIb/3m a na konci třicátých let dokonce typ Douglas DC-2. První celokovový dopravní letoun v ČSR původem z Ameriky se postaral především o zrychlení dopravy. Rok 1937 zároveň přinesl první noční let na trase Praha-Piešťany.

1939-1945: válečná stopka

lhned po březnové okupaci začalo nacistické Německo s přímou kontrolou nad veškerým dopravním systémem tehdejšího Československa a protektorátní doprava byla výrazně omezována. Stopku vystavilo záříjové vyhlášení války. Veškeré letouny patřící ČSA byly zabaveny a Luftwaffe je zařadila do výcviku, případně pro cvičné účely. Část letounů rovněž byla sesrotována nebo využita na náhradní díly.



Legendární Douglas DC-3 Dakota (OK-XDM) v barvách Československých aerolinií | aeroprints.com, CC BY-SA 3.0

Zaměstnanci ČSA samozřejmě přišli o práci a byli nuceni k jiné obživě. Velká část pilotů uprchla z Protektorátu a přidala se k zahraničním či exilovým jednotkám. Později sehráli důležitou roli v Bitvě o Británii a následné dobývání kontinentu. Byť exilová vláda v Londýně neměla možnost obnovit činnost pod značkou ČSA, rozvíjela plány o poválečné obnově společnosti společně se spojeneckými plány na obnovu leteckého průmyslu v Evropě.

1948: únorová výhybka

Po válce začaly ČSA se svou činností velmi rychle – už v září 1945 nastartovaly dopravu na lince Praha-Bratislava a postupně přibýly i další mezinárodní. V roce 1947 byl do nabídky rovněž zaveden první dálkový let na trase Praha-Káhira. V tomto období do flotily směřovaly západní letouny z válečných přebytků a také jako součást evropské poválečné obnovy. Šlo o americké Douglasy DC-3 (legendární Dakoty), ale také německé Junkers Ju 52 nebo italské Savoia-Marchetti SM.75.



Vedle Dakot nebo Junkersů Ju-52 sloužily po válce v řadách ČSA i italské stroje Savoia-Marchetti SM.73. Na fotografii kus s imatrikulací OK-BAD

Zlom nastal po únorovém převratu, kdy byla společnost znárodněna a stala se v rámci centrálně řízené ekonomiky státním dopravcem a mimo jiné také nástrojem propagace. Rovněž začala nucená obměna západní flotily na čistě sovětskou a navázání spolupráce s aerolinkami východního bloku – ruským Aeroflotem, polským LOTem nebo maďarským Malevem.

1962: poprvé přes Atlantik

V roce 1962 se ČSA staly globálním dopravcem díky nové lince na trase Praha-Havana. Ta se stala nejen symbolem technologického pokroku, ale také politické spolupráce mezi socialistickými státy v době studené války. Linka tak měla výrazný diplomatický i obchodní vliv.



Na první mezikontinentální linku na trase Praha-Havana nasadily ČSA typ Bristol Britannia. Fotografie z roku 1966 z anglického Southendu

Atlantickému nebi však v této době začaly vládnout proudová letadla, ČSA ale na tento let zařadila britský turbovrtulový typ Bristol Britannia. Byť šlo ve srovnání s dosavadní flotilou společnosti o komfortnější letoun s výrazně vyšší kapacitou (90 cestujících), žádal si dvě mezipřistání. První se uskutečnilo v irském Shannonu, druhé v kanadském Ganderu.

70. léta: zlatá dekáda

Začátek 70. let znamenal především výrazné rozšíření flotily – primárně o dálkové Iľušin Il-62 s doletem kolem 10 000 km. První proudový dálkový letoun vyráběný v Sovětském svazu umožnil zavedení letů bez mezipřistání do Asie, Afriky i Ameriky. V konfiguraci pro dálkové lety byl Il-62 schopen přepravit 160 cestujících.



Iľušin Il-62 na londýnském Heathrow. Tyto letouny tvořily páteř pro dálkovou dopravu v rámci ČSA

Kromě Havany se tak z Prahy začalo létat do afrických měst Alžír, Dakar či Lagos, do asijského Bangkoku, Singapuru, či Hanoje a hned v roce 1970 byl zaveden let na trase Praha-New York. Nechyběl ani blízký východ s linkami Praha-Káhira nebo Praha-Dillí.

ČSA v období normalizace i díky výrazné podpoře komunistické vlády začaly modernizovat jak po stránce palubních služeb, tak technologií. Zvyšoval se komfort pro cestující, letadla byla modernizována a přišlo také efektivnější plánování letů. Aerolinka tak na rozdíl od většiny dopravců východního bloku držela krok se standardy západních globálních aerolinek.

80. léta: ve stínu západu

Nůžky mezi aerolinkami východního bloku a těmi západními se začaly výrazně rozevírat v 80. letech. Byť patřily letouny Il-62 nebo Tupolov Tu-154 ke spolehlivým typům, rychle začaly zaostávat především neefektivním provozem. Rovněž komfort a

bezpečnost se u západních letounů v tomto období výrazně posunuly a vzdálily se sovětským dopravním flotilám. Západní aerolinky v této době ve velkém nasazovaly Boeing 747 a Airbus A300 s výrazně lepšími provozními vlastnostmi.



Tupolev Tu-134A na letišti ve Frankfurtu v barvách ČSA. Šlo o jeden z nejpoužívanějších typů na středně dlouhých trasách

ČSA zároveň kvůli centrálnímu plánování provozovaly mnohé ekonomicky nevýhodné linky, které musely být výrazně dotovány vládou. Byť trpěly nedostatečnou poptávkou, v nabídce musely zůstat kvůli spolupráci se zeměmi socialistického bloku. I to brzdilo modernizaci a případnou obměnu flotily.

Porevoluční transformace

První roky po revoluci samozřejmě musely přinést především transformaci na tržní ekonomiku. Štědré dotace ze státní kasy nebyly nadále udržitelné a došlo tak na zásadní restrukturalizaci společnosti včetně výrazného snížení počtu zaměstnanců.

ČSA dokázaly v průběhu 90. let modernizovat svoji flotilu a přejít zpět na západní letouny – především Boeingy 737 a Airbusey A310 a A319. Dálkové lety nadále směřovaly do New Yorku či Toronta, stejně jako obnoveny či zavedeny linky do Dubaje či do Dillí.



První vlna modernizace flotily ČSA byla v 90. letech spojena především s nákupem Boeingů 737. Tady na snímku z Curychu v roce 1998

Výrazným milníkem se potom stal vstup do aliance SkyTeam, kam patří AirFrance, Delta, KLM a další globální aerolinky. Pro ČSA to znamenalo přístup ke globální síti dalších destinací, sdílení kapacity nebo přístup zákazníků k věrnostním programům.

Celé 90. roky se rovněž nesly v duchu nekonečných debat o privatizaci společnosti, pro kterou se ale vládám nepodařilo najít vhodného partnera. Byť si ČSA prošly obdobím finančních problémů spojených s nutnou restrukturalizací a modernizací, ekonomika společnosti byla zdravá a nic nenasvědčovalo blízkým se zásadním problémům.

2000-2024: smutný pád

Kritické roky pro ČSA odstartoval příchod Jaroslava Tvrdíka na post předsedy představenstva, kam byl dosazen bez výběrového řízení. Následovala obměna nejvyššího managementu a svěřeni plánů na rozvoj ČSA do rukou poradenských společností, kterým aerolinie vyplácely desítky až stovky milionů ročně.

V této době vznikly megalomanské plány s nesmyslným rozšiřováním flotily až na 63 letadel, převzetím maďarských aerolinek Malév a také výrazným růstem platů. Mix těchto radikálních změn nového vedení směřoval k obrovským ztrátám. Hospodaření v roce 2009 skončilo ztrátou 3,76 miliard korun, kterou mimochodem nepřekonal ani covidový rok 2020.



Symbolem změny vedených Jaroslavem Tvrdíkem se stal nákup Airbusů A319, kterých podle původních plánů měly ČSA nakoupit několik desítek

Ke kompenzaci obrovských ztrát další vedení začalo používat především rozprodej majetku ČSA. Postupně se tak aerolinky zbavily nákladního terminálu v Ruzyni, hlavního sídla společnosti, cateringové základny, ubytovny pro zaměstnance, ruzyňských hangárů a dalších nemovitostí.

K tomu se přidala ekonomická krize a také výrazný vzestup nízkonákladových aerolinek. Postupně se tak zmenšovala flotila letadel a počet provozovaných linek. Vzkřísit ČSA se nepovedlo ani Korejcům, když v roce 2013 získali majoritní podíl ve společnosti. Již o 4 roky později je nahradil nový majitel – Smartwings. Koncern postupně včlenil zbytky ČSA do svých struktur a tečkou za stoletou historií národního dopravce ČSA se stane poslední let OK767, který přistane v sobotu 26. října na pražském letišti ve 21:55 hod.

Konec jedné éry. Poslední let ČSA s kódem OK přilákal na pražské letiště davy

Krátce před 23. hodinou v sobotu na pražském letišti přistál poslední let Českých aerolinií (ČSA) vedený pod tradičním kódem OK. Plně obsazený let do české metropole dorazil přibližně s hodinovým zpožděním z Paříže. Přilet letadla přilákal na letišti desítky leteckých nadšenců i některé bývalé zaměstnance. Od neděle bude lety ČSA zajišťovat mateřská společnost Smartwings. V systémech pro prodej letenek nebo na odletových tabulích budou lety označeny kódem QS, který používají Smartwings. Kód OK, barvy a logo ČSA zůstanou na letadlech. Spoj byl vyprodán. Jedním z cestujících byl Michal Pupcsik, jenž cíleně letěl do Paříže, aby byl u posledního letu ČSA. Letenku si koupil zhruba před 14 dny, podle něj byla tehdy ještě k dispozici ekonomičtější varianta za 4700 Kč. „Jsem teď úplně dojatý,“ řekl při odchodu z příletové haly. Kapitán letadla podle něj po přistání promluvil k pasažérům. „Nešetřil slovy, to se mi moc líbilo,“ uvedl. Kapitánova slova shrnul tak, že apeloval na to, **aby si Češi uvědomili, o co ukončením provozu přicházejí a aby podobnou chybu neopakovali.** Zaměstnanci aerolinek pro cestující při výstupu vytvořili symbolickou uličku.

DIEVČA S PLAGÁTU

Legendární Skútr ČZ 175 Vzpomínka po 62 letech.



Úvodem bych chtěl zmínit, že na počátku šedesátých let se začal výrazně rozvíjet trh jednoštopých vozidel a skútry nebyly výjimkou, prakticky se nelišily od výkonů středních motocyklů. V ČSSR reprezentovala tuto třídu cestovních skútrů zn. ČEZETA. Byly to nesmrtelné stroje, ČZ 175, které se staly tolik oblíbenými, že se vyvážely snad do všech zemí celého světa. Důkazy toho byly vidět na našich silnicích. České motocyklové závody ve Strakonicih po vyvoji základního typu ČZ 175 stále pracovaly na dalším vývoji a zlepšení Čezety.



Píše se rok 1957 a tímto mezníkem začala jejich výroba. Při jejich výrobě byl na skútry kladen velký požadavek na ochranu proti nepřízní počasí, užítkovosti a hlavně důraz na vysokou spolehlivost. Byly dobře prodejné a oproti motocyklům v některých regionech ČSSR byl prodej až dvojnásobný.



Tyto dodnes obdivované a sběrateli vyhledávané stroje mají nezastupitelné místo, jak v soukromých tak veřejných sbírkách, výstavách, přehlídkách tak jiných veřejných akcích. Skútry ČZ se taktéž v jejich začátcích a to od roku 1957 předvedly a začaly úspěšně prodávat na severní Moravě v Mototechně NP (Národní Podnik) pobočka Ostrava na Gotwaldově Třídě, kde kromě nabízených na místě vystavených skútrů ČZ 175 a to jak typ 501 (1957-1959) tak typové označení 502 (1960-1964), kterých vyjelo z linky Strakonického závodu do roku 1964 okolo 20 000 kusů.



Spolu se skútry ČZ 175 byly v Ostravské pobočce Mototechny vystaveny k prodeji také velmi žádané anglické čtyřtákní jednoválcové motocykly Norton ES2 (zdvihový objem 500 ccm) uvedu pro zajímavost v té době za cenu 15 200 Kč, což na tehdejší dobu nebylo zrovna málo. Dalším zástupcem byla proslulá, cenově dostupná a spolehlivá Jawa 250 a 350 Perák, za zmínku stojí dodat, že se zase tento model Jawa Perák vyvážel např. do Anglie, Německa a jiných evropských zemí. Také nelze opomenout vrcholný model tuzemského výrobce a to Jawu 500 OHC u které byla cena podobná, ceně výše zmíněného Nortonu. Mezi automobily to byla např. Škoda Spartak.



V té době na jednotlivé modely motocyklů ale převážně automobilů, potenciální zájemci museli i čekat a vznikl tzv. pořadník, který určoval pořadí prodeje. V horním patře budovy Ostravské pobočky Mototechny, bylo také ředitelství, kde součástí celého komplexu bylo oddělení plánování a statistiky, které se staralo o provoz ostatních poboček Mototechna NP v Severomoravském kraji. Všechny tyto pobočky včetně té Ostravské, spadaly pod NP Mototechna Praha se sídlem v Praze.

V té době se stejně jako v té dnešní, tvořily reklamní fotografie jednotlivých modelů a typů prodávaných vozidel, jak pro náš domácí, tuzemský trh tak i pro zahraniční, kde se Československé motorové vozidla vyvážely za hranice, kde byly tolik žádané a oblíbené.



Po dlouhém pátrání pro doplnění materiálu z dob rozmáhajícího se komunistického režimu nám pomohla právě paní Dagmar Harazimová-Kosová (82) z Ostravy, která pracovala v pobočce Mototechny NP Ostrava v letech 1954-1968 a dodnes je fanynkou a příznavcem jedné stopy a díky ní vznikly tak fantas-

tické snímky a fotografie nejen zmiňovaného skútru ČZ 175, ale také např. tehdy tolik populární Škody Spartak aj.. Některé dochované snímky pocházejí z archivů, ale převážně ze soukromých alb této dámy. Některé z nich nebyly ani publikovány a byly uchovány v archívech.

Současné fotografie jsem pořídil po rozhovoru s touto šarmantní dámou jako oživení po úctyhodných 62 letech na stroji ČZ 175 typ 502 z roku 1962, který byl zakoupen a renovován pro tento účel. Náročná renovace trvala bezmála rok. Skútr je kompletně zrenovován z originál dílů bez replik. Původní fotografie byly pořizovány v Beskydech a jeho okolí v období 1957-1964.



Rozhodl jsem se tyto skutečnosti a neopakovatelnou historii se souhlasem p. Dagmar zveřejnit, aby se příznivci nejen veteránů, ale také pamětníci zavzpomínali na 50-70 léta minulého století, jak brázдили silnice na těchto úžasných strojích.



Reklamní fotografie skútru ČZ 501 z roku 1958

Na závěr bych rád poděkoval všem, především pak p. Dagmar Harazim-Kosové, bez které by nic z toho nevzniklo. Velké poděkování také mým kolegům, kteří se také podíleli na vydání této paměti. Slovenskému Ariel klubu, jehož jsem členem a všem ostatním, kteří se na tomto článku zcela nezištně podíleli. Pro mě osobně to je pak velká pocta.

Pre Slovenský Arielklub spracoval Petr Kos.



<https://www.arielklub.sk/magazin-dievca-s-plagatu.html>



PŘEKVAPENÍ PŘIŠLO

Ředitel Lékařské fakulty Univerzity George Washingtona říká, že mozek starších lidí je mnohem praktičtější, než se běžně věří. V tomto věku se interakce mezi levou a pravou hemisférou mozku stává harmonickou, což rozšiřuje naše tvůrčí schopnosti. Proto mezi lidmi staršími 60 let najdete mnoho lidí, kteří právě zahájili svou tvůrčí činnost.

Mozek už samozřejmě není tak rychlý jako v mládí. Získává však flexibilitu. Proto, jak stárneme, je pravděpodobnější, že budeme dělat správná rozhodnutí a méně náchylní k negativním emocím. Vrchol intelektuální aktivity člověka nastává přibližně v 70. roce života, kdy mozek začíná pracovat na plný výkon.

Postupem času se v mozku zvyšuje množství myelinu, látky, která usnadňuje rychlý průchod signálů mezi neurony. Díky tomu se intelektuální schopnosti zvyšují o 300 % oproti průměru.

Další zajímavostí je, že po 60 letech může člověk používat 2 hemisféry současně. To vám umožní řešit mnohem složitější problémy.

Profesor Monchi Ury z Montrealské univerzity se domnívá, že mozek staršího člověka volí cestu, která spotřebuje méně energie, eliminuje nepotřebné věci a nechává jen ty správné možnosti řešení problémů. Byl proveden průzkum, kterého se účastnily různé věkové skupiny. Mladí lidé byli při testování velmi zmatení a lidé starší 60 let se rozhodovali správně.

Nyní se podívejme na vlastnosti mozku mezi 60. a 80. rokem života. Jsou opravdu různé.

CHARAKTERISTIKA MOZKU STARŠÍHO ČLOVĚKA.

1)* Mozkové neurony neumírají, jak všichni kolem nich říkají. Vazby mezi nimi jednoduše zmizí, pokud se člověk nezapojí do duševní práce.

2)* Nepřítomnost a zapomnětlivost jsou způsobeny přemírou informací. Není proto nutné soustředit celý život na zbytečné maličkosti.

3)* Od 60. roku věku člověk při rozhodování nevyužívá jen jednu hemisféru mozku jako mladí lidé, ale obě.

4). Závěr: pokud člověk vede zdravý životní styl, je aktivní, má neustálou pohybovou aktivitu a je plně duševně aktivní, intelektuální schopnosti S věkem NEKlesají, ale prostě ROSTOU, svého vrcholu dosahují o 80-90 let.

ZDRAVOTNÍ TIPY:

1)* Nebojte se stáří.
2)* Usilujte o intelektuální rozvoj.
3)* Naučte se nová řemesla, hrajte hudbu, naučte se hrát na hudební nástroje, kreslit obrázky! Tanec!

4)* Zajímejte se o život, setkejte se a komunikujte s přáteli, plánujte do budoucna, cestujte, jak nejlépe umíte.

5)* Nezapomeňte chodit do obchodů, kaváren a na představení.

6)* Nemlč sám, je to destruktivní pro všechny.

7)* Buďte pozitivní, vždy žijte s myšlenkou: "všechno dobré je stále přede mnou!"

ZDROJ: _New England Journal of Medicine._

Přeпоšlete prosím tuto informaci své rodině a přátelům ve věku 60, 70 a 80 let, aby mohli být hrdí na svůj věk 😊

NĚCO PRO GURMÁNY.....POMAZÁNKA MACEŠKA

Prvorepubliková delikatesa se dělá dodnes.

Víte, z čeho?

[Hana Malénková](#), [Historie a zajímavosti](#)



Maceška je jednou z typických českých uzenářských specialit. Podobný salám sice mají i v Německu, kde mu říkají **Mettwursts**, maceška je ale trochu jiná. Vznikla za období první republiky, přežila období socialismu a populární je dodnes.

Po francouzském městě nebo po čaji?

Maceška, métský salám, čajovka... Také se vám tyto pojmy vždycky trochu pletly a mysleli jste si, že jde vlastně o stejnou uzeninu? Není to tak úplně pravda. Čajovka sice je jiný název pro macešku, **métský salám má ale blíž k německému Mettwurstu**. Tímto výrazem jsou v Německu ostatně označovány všechny libové roztíratelné nebo krájené měkké salámy. Původ slova métský salám se občas dává do souvislosti s francouzským městem Mety, kde se prý podobná uzenina také vyráběla, ale doloženo to nijak není. Na počátku 20. století se ale v městečku Rügenwalde na pobřeží Baltského moře vyráběl podle webu *Ndr.de* podobný salám **s jemnější konzistencí** a říkalo se mu **Teewurst**. Čaj (Tee) sice neobsahoval, jen bylo zvykem si jej mazat na pečivo k odpolednímu čaji. Jak tedy vznikl již zmiňovaný český název **čajovka**, je asi jasné.

Od salámu k biografu

To původ jména maceška je zřejmý. Odkazuje totiž na **slavného pražského velkouzenáře Emanuela Macešku**. Ten na počátku 20. století vlastnil podle webu *Encyklopedie.praha2.cz* na pražských Vinohradech vyhlášené uzenářství, které se nakonec stalo největším v Praze, a také továrnu na uherský salám. Dařilo se mu tak dobře, že si na Vinohradské ulici nechal postavit honosný **Maceškův palác s kavárnou a biografem**, který pak dlouhá léta fungoval pod názvem **Illusion**. Emanuel Maceška se proslavil spoustou vynikajících uzenin (kromě uherského salámu i výbornou pražskou šunkou), nejvíc ovšem svou vlastní verzí métského roztíratelného salámu, do něhož na rozdíl od jiných uzenářů dával **pouze vepřové maso**. Mezi dětmi se tomuto salámu říkalo i „mačkáci buřt“, oficiálně byl ale pojmenován z úcty ke svému tvůrci **maceška**. I když byl po 2. světové válce celý majetek pana Macešky znárodněn, roztíratelné buřtíky se vyráběly i nadále. Za komunismu ale salám nemohl připomínat prvorepublikového podnikatele, proto mu **bylo změněno jméno na čajovka**. K názvu maceška se vrátil až vyhlášený davešský řezník Dolejší, jenž macešku stále vyrábí podle původní prvorepublikové receptury.

Rozdíl ve složení

Přestože uzeniny jako je maceška a métský salám často ztotožňujeme, liší se svým složením. **Maceška se totiž vyrábí jen z vepřového masa** (je v ní 40 % libového masa a 60 % tučného masa), métský salám ale i obě německé verze (Mettwurts a Teewurst) obsahují podle webu *Wurstcircle.com* přibližně 60 % hovězího masa, zbytek tvoří tučné vepřové. Maceška i métský salám se vyrábějí ze syrového masa. Podle publikace *Spotřební normy pro masné výrobky* se maso na tyto roztíratelné fermentované salámy rozemele společně s kořením a solí a mele se, dokud nezíská mazlavou konzistenci. Pak se plní do střívek a **v případě macešek se tvoří malé buřtíky**, u métského salámu dlouhé „štangle“. U métského salámu se také směs nemele tak najemno a má spíš zrnitou strukturu. **Výrobek se udí 2 dny studeným kouřem**, který mu dodává společně s kořením specifickou chuť a vůni. Uzenina se vyznačuje světlou narůžovělou barvou a kratší dobou trvanlivosti, pouze 48 hodin.

A JEŠTĚ JEDNOU PRO STARŠÍ A POKROČILÉ

Blahopřeji! Nám všem, kterým je mezi 45 až 85 lety.

Podle dnešních pravidel a zákazů bychom my, děti narozené v 30., 40., 50., 60. letech, neměli vůbec šanci přežít. Naše postýlky byly malované barvou, která obsahovala olovo. Neměli jsme žádné pro děti bezpečné flaštičky na medicínu. Žádné pojistky na dveře a okna, a když jsme jeli na kole/ koloběžce, neměli jsme helmy. Pili jsme obyčejnou vodu z hadice a ne z lahví. Jedli jsme chleba se sádlem, pili limonády s cukrem a nebyli jsme obézní, protože jsme pořád lítali někde venku. Z jedné flašky nás obvykle pilo několik, ale všichni jsme to ve zdraví přežili. Několik hodin jsme se mořili a stavěli káry ze starých nepotřebných věcí, jezdili jsme z kopce, jen abychom pak přišli na to, že jsme zapomněli na brzdu. Teprve po několika přistáních v pangejtu jsme ji přimontovali. Brzy ráno jsme si šli ven hrát a přišli jsme domů, teprve až se venku rozsvítily lampy. Rodiče si užili pěkné nervy, ale



mobily neexistovaly, takže nebylo kam volat. Neměli jsme žádné Playstation, Nintendo eller X-box - vlastně ani televizní hry, žádných 99 televizních kanálů, žádný surround-sound, počítače, chatrooms a internet. Měli jsme kamarády, byli jsme venku a vyhledali jsme si je!! Spadli jsme ze stromu, řízli se, zlomili si ruku či nohu, vyrazili si zuby, ale nikdo kvůli těm úrazům nebyl žalován. Byly to úrazy a nikdo nenesl vinu - jen my! Prali jsme se, měli jsme modřiny, ale naučili jsme se to překousnout. Našli jsme si hry s tenisáky, s klacky a jedli jsme i trávu (hlavně šťovík). I když nás druzí varovali, nikdy jsme si nevypíchlí oko. Posledních 50 let bylo explozí nových nápadů. My jsme měli volnost i odpovědnost - naučili jsme se chovat a poradit si. Blahopřeji!!! Pošli tento dopis každému, kdo zažil toto velké štěstí a žil jako dítě! I Ty jsi jedno z nich :o).

DALŠÍ NEBEZPEČNÉ A ÚCHYLNÉ NAŘÍZENÍ Z BRUSELU

Nové nařízení EU útočí na tištěné knihy

<https://necenzurovanapravda.cz/...hy/>

EU potřebuje stádo nemyslicích hlupáků, které odkývá cokoliv, s čím banda bruselských byrokratů přijde. Možná i to je důvod boje proti tištěným knihám, ve kterých se navíc může uchovávat mnoho nepohodlných informací.

Jako vždy je samozřejmě nové nařízení prezentováno pod pláštíkem „boje proti zlému CO2.“ Nicméně pro mnoho nakladatelů bude nařízení likvidační, neboť budou nuceni své produkty zdražit, což zejména u těch menších povede k bankrotu.

Knihy zanechávají podle bruselských ideologů příliš velkou uhlíkovou stopu, přišel tak čas novodobých Koniášů...

Tištěné slovo je proto již delší dobu na seznamu ohrožených kulturních statků. Knižní obchod je stále „odolný,“ neboť tvoří 95 % prodeju tištěných materiálů, a to i přes všechny výhody pro elektronické knihy a audioknihy.

Nyní se však vytahují ostřejší zbraně, aby bylo možné zastavit další mentální stimulaci v případě výpadku proudu.

Nikdo údajně nemá v úmyslu zakazovat knihy, což je asi totéž jako když za covidu tvrdili, že injekce nikomu nutit nebudou. Svoboda projevu by údajně také neměla být za žádných okolností ohrožena, Evropská komise tvrdí, že se zajímá pouze o přírodu (ano, to nám názorně ukazuje cenzurní zákon DSA).

Vzhledem k tomu, že knihy jsou vyrobeny z papíru, představují zásadní nebezpečí pro náš ekosystém, jak tvrdí EK.

Proto byla nucena vydat nové nařízení EU o produktech způsobujících odlesňování (EUDR – EU 2023/1115). Nařízení vstoupí v platnost 30.12.2024, kdy bude také povinné pro vydavatele knih.

Nařízení se zdaleka netýká jen knih, více jste si o něm mohli přečíst již zde 1) a zde 2).

Od této chvíle musí všichni ti, kteří dávají knihy do oběhu, poskytnout při každé své dodávce také následující informace: kód zboží, země produkce těžby, ve které byly vyrobeny příslušné suroviny pro příslušnou knihu, zeměpisné souřadnice všech pozemků, na kterých byly vyprodukované příslušné suroviny pro příslušnou knihu, doba regenerace, potvrzení o náležitě péči, že žádný vyrobený produkt nepodléhá odlesňování a byl vyroben v souladu s příslušnými právními předpisy země produkce, referenční číslo prohlášení o náležitě péči z informačního systému Evropské komise.

Celá tato zhovadilost je přímým důsledkem tzv. regulace odlesňování, což je zákon, který byl ještě v minulém volebním období schválen Evropským parlamentem – a poté i členskými zeměmi.

Jak má ale vydavatel zaručit, že každá stránka knihy byla vytvořena bez odlesňování? Tisk se obvykle provádí ve vzdálených oblastech. Tamní tiskárna odebírá papír od nejrůznějších dodavatelů, kteří se zase flexibilně zásobují od různých výrobců buničiny. Jejich dřevo pochází od nejrůznějších prodejců v regionech po celém světě, v závislosti na ceně a kvalitě. Pokud je však potřeba doplnit zásobu papíru během tisku daného nákladu, může pocházet z jiné šarže.

Osoba, která knihu uvádí na trh, však musí svým podpisem zaručit soulad s idiotským předpisem EUDR – EU 2023/1115. Sankce za porušení pravděpodobně ohrozí existenci společnosti, což je dnes na denním pořádku.

A to je prozatím jen poslední útok proti „tištěnému slovu.“ Zánik tiskáren v mnoha členských zemích již vedl k tomu, že i ve velkých městech je jen zřídka možné vyrobit knihu lokálně.

Trvanlivější vázaná vydání jsou často příliš drahá pro menší vydání a nelze je dodat okamžitě kvůli problémům u knihařů. Ceny papíru mezitím také vyletěly do závratných výšin.

V důsledku toho menší vydavatelé již nemohou nabízet knihy nad 200 tištěných stran za přijatelnou cenu. Na druhou stranu velcí vydavatelé, kteří mají exkluzivní přístup díky úzkým vazbám na výrobce papíru, jsou postiženi méně nebo vůbec.

Další koncentrace vydavatelů je tedy předem určena.

Jako by to nestačilo k ničivé síle EU, kolektivní správce „Wort“ (VG Wort) jako soukromá zastupující organizace autorů také rozhodl, že jakákoli publikace vydaná v EU může být předána třetím stranám elektronickými prostředky – bez ohledu na autorská práva.

Tito uživatelé by pak byli zproštěni odpovědnosti vůči autorům. Autoři se proti tomu mohou odvolat až do 29. listopadu. Je však pochybné, zda bude schopen daný autor toto rozhodnutí zvrátit.

S ohledem na další hybridní válku EU, v tomto případě proti kulturní knižním statkům, byla reakce zatím jen stěží postřehnutelná.

Útok na tištěné knihy však není o nic méně závažný než útok na online obsah v Aktu o digitálních službách EU (DSA).

Takže nyní již dezinformační policie nemusí být aktivní, protože žádná „závadná“ kniha se stejně v budoucnu nevytiskne.

1) <https://necenzurovanapravda.cz/2024/07/green-deal-eu-narizeni-o-odlesnovani-muze-vest-k-nedostupnosti-plen-a-dalsich-produktu-z-buniciny/>

2) <https://necenzurovanapravda.cz/2024/05/silenstvi-eu-pokracuje-kazdy-strom-ktery-bude-pokacen-musi-byt-nahlasen/>



Myslím, že každého z nás provázejí knihy celý život, někoho víc, někoho míň, ale knihy byly od nepaměti zdrojem vzdělání a samozřejmě zábavy. Myslím, že většina z nás má nějakou tu zamilovanou knihu ke které se vrací a nevádí mu, že čte ten samý text už po několikáté. Pro mě je nepředstavitelné, že někdo chce zakazovat vydávání knih. Zrovna nedávno jsem narazil na obrázek Zikmunda a Hanzelky a u toho byl následující text:

„Knihy o putování Hanzelky se Zikmundem vyšly ve 143 vydáních v celkovém nákladu 6,5 milionu výtisků, a to v jedenácti jazycích...“ Kniha je kniha a myslím, že ji nikdy internet nenahradí. Inteligentní a vzdělaní lidé (budou-li i v budoucnu) si knih určitě budou

NÁRODNÍ MUZEUM....KOMU VLASTNĚ PATŘÍ???

Na jaře plánujeme návštěvu **Národního technického muzea** v Praze. Nevím, jestli existuje nějaké pořadí významnosti našich „národních“ muzeí, ale já ho považuji za naše druhé nejvýznamnější muzeum po **Národním muzeu**. A právě k tomu jsem našel otevřený dopis na netu, který se zabývá tím, jak my Češi přistupujeme k tomuto našemu národnímu symbolu a bohatství. Ostuda.



Otevřený dopis řediteli Národního muzea.

Radka Johnová ekonom, VŠ pedagog

Vážený pane řediteli, pane doktore Michale Lukeši, obracím se na vás jako autorka skript VŠE Arts marketing, [Oeconomica, 2007, ISBN 978-80-245-1276-1], do kterých jste přispěl dvěma případovými studii [str. 224 - 229], a jako autorka knihy Marketing kulturního dědictví a umění. Art marketing v praxi. [Grada, ISBN 978-80-247-2724-0]. Obracím se na vás tímto otevřeným dopisem, protože se obávám, že by můj soukromý dopis skončil v koši sekretariátu, ale neskromně si myslím, že by vaše odpověď mohla zajímat více českých občanů.

Národní muzeum v Praze je české národní muzeum, má svoji historii a renomé. I vy jste o pověst muzea dbal, staral se o jeho rekonstrukci, rozšíření, zajímavé výstavy.

V Článku III Zřizovací listiny o právním postavení organizace se říká, že "Národní muzeum je příspěvkovou organizací vystupující v právních vztazích svým jménem a nesoucí odpovědnost z těchto vztahů plynoucí. V zahraničí používá Národní muzeum v příslušném jazyce označení "**Národní muzeum České republiky**".

Jak mají návštěvníci poznat, že se jedná o Národní muzeum České republiky, když v jeho čele visí cizí prapor? I kdyby to byl jen banner, jak uváděla některá média, nevšimla jsem si na webových stránkách muzea, že by se vztahoval k nějaké v současnosti pořádané výstavě.



Už bylo vícekrát zmíněno, že samostatně umístěná vlajka cizího státu označuje buď dobyté území nebo svrchný objekt zahraniční-

ho subjektu (např. budova ambasády). Národní muzeum takovým objektem není. Patří nám, českým občanům, přispíváme na něj z našich daní, připomíná nám naši historii a chceme ho předat budoucím generacím.

Z Článku IV "Vymezení základního účelu zřízení organizace a předmětu její hlavní činnosti" nikde nevyplývá propagace zahraničních subjektů, a ani státní propaganda není předmětem činnosti Národního muzea. Řídíte instituci, jejíž hlavní reprezentativní budova stojí v čele Václavského náměstí, o kterém právem říkáme, že tudy procházely dějiny, tedy moderní dějiny českých zemí. V čele náměstí, jehož pat-

ron, Myslbekův Svatý Václav na koni se za nás modlí: "**nedej zahynouti nám ni budoucím**". A slovy Františka Halase ze sbírky Torzo naděje v básni Praze říká: "Já vím Já vím / Jenom ne strach Jen žádný strach / takovou fugu nezahrál sám Sebastian Bach / co my tu zahrajem / až přijde čas až přijde čas / Kůň bronzový kůň Václavův / se včera v noci třás / a kníže kopí potěžkal / Myslete na chorál / Malověrní / Myslete na chorál." Myslbek i Halas svá díla stvořili v době, kdy mohli být hrdými Čechy.

Asi jste ten marketing, do kterého jste přispěl článkem, špatně nastudoval. **Národní muzeum reprezentuje české země a jejich historii**, "odráží u návštěvníků jejich potřebu kontinuity a sounáležitosti s minulostí, se slavnou historií země nebo národa

Z pohledu marketingu České republiky i Národního muzea, abych se držela svého oboru, si vás dovoluji upozornit, že hlavní budova NM se velmi pravděpodobně ocitne na fotce každého návštěvníka Prahy, protože "Václavák" a "koně" cvakne každý. Jsou i turisté, kteří udělají zájezd "Evropa za dva týdny". Doma pak prohlíží fotky, kde vlastně byli a co viděli. Mají se orientovat podle ukrajinské vlajky? Divíte se českým občanům, že se jim to nelíbí? **Nejde o zneužití instituce národního kulturního dědictví k vyjádření vašich soukromých politických preferencí? Znáte národní muzeum jiného státu, na kterém by přes celou fasádu visela vlajka cizího státu? Sundejte ten vyšisovaný hadr! Národnímu muzeu České republiky by slušela naše česká vlajka. Je hezčí a je naše. Ať se nemusíme ptát: "Quo usque tandem abutere patientia nostra?", **tedy jak dlouho ještě budete zneužívat naši trpělivost a poškozovat dobré jméno NM i ČR.****

P.S. A stejně ostudně dopadla i Svatovítská katedrála ...viz obr. vpravo



Tato problematika „odnárodnění“ Národního muzea se objevila po pár dnech v neveřejných médiích znovu a autorem příspěvku je Ladislav Vrabel. Je tedy vidět, že paní Johnsonová z minulé stránky není jediná, komu tohle české přizdisráčství vadí. Nejsm velkým cestovatelem, ale letos jsem navštívil Rakousko a Německo a neviděl jsem tam ani jednu jedinou ukrajinskou vlajku a domnívám se, že tyto dva státy také stojí ve válce na straně Ukrajiny!!!!

Vážený přátelé,

považuji za naprosto legitimní požadovat odstranění ukrajinské vlajky z Národního muzea.

Solidaritě s Ukrajinou už jsme vyjádřili za 2,5 roku dostatečně, ukrajinská vlajka na českém Národním muzeu nemůže být věčně. Kromě toho, válčí se ve spoustě jiných států a také s nimi nevyjadřujeme solidaritu vyvěšováním jejich vlajek. Vyvěšování ukrajinských vlajek je naprostá zhovadilost současného režimu. České Národní muzeum ani není vhodným místem pro vyjadřování solidarity s jiným státem. Účelem Národního muzea je hrdě ukazovat historii národa, který žije v této zemi. Tedy historii Čechů, Moravanů a Slezanů.

Tak trochu to vypadá, že kvůli přijetí pár set tisíc uprchlíků, zakrýváme naši historii ukrajinskou vlajkou. Naše historie ale není ukrajinská. Styděl bych se do morku kostí, kdybych měl sdílet s Ukrajinci historii.

Turisté nechápou, co dělá uprostřed Prahy ukrajinské Národní muzeum. Když doma prohlížejí fotky z dovolených, nechápou, jak se dostali na Ukrajinu, říkají si, že Česká republika asi

nějak s Ukrajinou sousedí, nebo jak se mohlo stát, že mají tolik fotek veřejných budov označených ukrajinskou vlajkou. Vypadá to, že se dostali buď omylem na Ukrajinu, nebo že se z České republiky stala Ukrajina.

Nechci vyjadřovat solidaritu s Ukrajinou. Je mi samozřejmě Ukrajinců násilím hnaných do války líto (od začátku konfliktu už je cca přes 700 tisíc Ukrajinců mrtvých), ale také vidím, že obyčejní Ukrajinci už válčit nechtějí (milióny utekli a cca 100 tisíc Ukrajinců dezertovalo). Vyjadřuju solidaritu s Ukrajinci, ale nikoliv s ukrajinským režimem. A už vůbec kvůli vyjadřování solidarity s Ukrajinou nehodlám obětovat naši skvělou zemi, naši krásnou Českou republiku.

Proto prosím všechny lidi, kterým záleží na tom, jak se nám v naší zemi žije, aby se připojili k protestu za sundání ukrajinské vlajky z ČESKÉHO NÁRODNÍHO MUZEA. Když tam budu sám, asi mě zavou do vězení (zase si něco vymyslí), ale když nás bude hodně, dostaneme zpět naše NÁRODNÍ MUZEUM.

Váš Ladislav Vrabel, předseda hnutí Česká republika na 1. místě!



Ladislav Vrabel je nyní „Rakušanovým gestapem“ pronásledován jako člověk současnému režimu nebezpečný, asi nikdy neví, kdy si zase pro něj přijdou a skončí u výsledku v „Bartolomějský“. Každý zhovadilý režim takové lidi potřebuje, aby nám všem ostatní úplně nezesařovatěl mozek a uvědomili jsme si svoje češství, vlastnictví, vlastní historii a pod, když nám naše vláda vnucuje ukrajinskou a bruselskou kulturu, o kterou vlastenci nestojí. A právě Bedřiška Synková a Marie Uchytílová byly takovými rebelkami v komunistickém režimu a dnes je oslavujeme jako hrdinky. Možná bude stejně jednou oslavován i Ladislav Vrabel, pokud nám ten mozek nezesařovatěl.

Příklad dnešního překrucování a ovlivňování dějin pod vedením sovětského rozvědčíka Pávka a ukrajinského premiéra Fialenky. →

Dnešní výklad dějin

30.dubna 1945 se pod tlakem stalinských represí zastřelil známý rakouský malíř.



ZAPOMENUTÝ PŘÍBĚH

Smutný osud dívky na československé koruně znala jen hrstka lidí

Na mincích a bankovkách se často objevují portréty významných osobností, historické budovy či symboly státu. Málokdo však tuší, že i na těchto zdánlivě neosobních předmětech mohou být skryty příběhy plné lidských osudů a dramát.

Jeden takový příběh se skrývá za podobou dívky, která byla vyobrazena na československé koruně a jejíž osud byl dlouho znám jen málokomu. Dívka, která se stala předlohou pro minci v hodnotě jedné československé koruny, se jmenovala **Bedřiška Synková**. V době, kdy byla vybrána jako model pro minci, jí bylo 19 let a vedla skautský oddíl. Tato činnost však byla v rozporu s tehdejší komunistickou ideologií, která skauting považovala za nepřátelskou a buržoazní aktivitu. Bedřiška byla komunistickým režimem donucena svou skautskou činnost ukončit, avšak odmítla se podřídit a pokračovala v ní i nadále. Za to byla zatčena a odsouzena na deset let za vlastizrady. Její příběh se dostal i k **Marii Uchytílové**, sochařce a zaměstnankyni umělecké školy, kde Bedřišči-

na matka vyprávěla o osudu své dcery. Marie Uchytílová, která k režimu chovala stejný odpor, se rozhodla vzdát poctu nejen Bedřišce, ale všem, kteří trpěli pod komunistickou nadvládou. Přihlásila se do soutěže o návrh nové korunové mince a vytvořila podobu dívky sázející lípu, která byla inspirována fotografií Bedřišky Synkové.

Ačkoli návrh Marie Uchytílové nebyl původně vybrán, zaujal tehdejšího ministra financí natolik, že se přes nesouhlas poroty prosadil. Korunová mince s touto podobou pak byla vydána a stala se nejdéle používaným platidlem v dějinách československého mincovnictví. Mince byla v oběhu až do roku 1992, a tak lidé nevědomky nosili v kapsách symbol odvahy a odporu proti nespravedlnosti. Bedřiška Synková byla nakonec z vězení propuštěna v roce 1959 a později se dozvěděla o svém zvěčnění na minci. Její příběh však zůstal skrytý až do doby dlouho po sametové revoluci, kdy se konečně dostal na veřejnost. Příběh Bedřišky Synkové a Marie Uchytílové je připomínkou, že i za nejtemnějších časů existuje odvaha a touha po spravedlnosti, které mohou přežít i v malém reliéfu na minci, jež denně prochází mnoha rukama.



VOZIDLA S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Konec oprav starších vozidel:

Evropská komise připravuje kontroverzní regulaci – skončí provozuschopná auta na šrotišti?

Jiří Palyza 05.11.2024

V souvislosti s prozatím nezměněným plánem Evropské komise – postupně vyřazovat spalovací vozidla a nahrazovat je elektromobily – se objevil další návrh zákona, který by nařizoval silné omezení oprav starších vozidel. Cíl je jasný: postupně vyřadit starší vozidla z provozu a celkově omladit vozový park v EU.

Kapitoly článku

- V rámci návrhu legislativy se objevuje nový termín: vozidlo s ukončenou životností
- Ambiciózní program Evropské komise "Fit for 55"
- Jádru sporu: klasifikace vozu "s ukončenou životností"
- Dopad na servisy a trh s náhradními díly
- Logika se vytrácí: zvítězí donucovací prostředky?



V rámci návrhu legislativy se objevuje nový termín: vozidlo s ukončenou životností

Do budoucna připravovaná regulace, která je dílem Evropské komise a nyní ji čeká schvalovací proces v Evropském parlamentu a Radě, zavádí nový termín: "End of Life Vehicle – ELV". Volně přeloženo jde o vozidlo na konci či s ukončenou životností.

Do této kategorie podle návrhu nařízení spadají všechna vozidla, u nichž došlo k poruše některé z hlavních komponent: motoru, převodovky, brzd nebo řízení, a které jsou považovány za staré. Potenciálně jde tedy o vozidla s průměrným stářím 15 let. Jakmile budou taková vozidla označena jako ELV, tedy s ukončenou životností, nebudou moci být podrobena zásadnějším opravám (!) a velmi pravděpodobně je tak čeká vyřazení z provozu a sešrotování.

Ambiciózní program Evropské komise "Fit for 55"

V souvislosti s návrhem nové regulace Evropské komise je přinejmenším nejasná definice "vozidla s ukončenou životností". Bude to v kompetenci servisů, STK, či pojišťoven?

Jde tedy o další významně omezující regulaci provozu vozidel s tradičním pohonem, která cílí k milníku roku 2035. To je termín, kdy v regionu Evropské unie nastane zákaz registrace vozidel ze spalovacími motory na dieselová či benzinová paliva. Výjimku by měla tvořit vozidla, spalující potenciálně syntetická paliva.

Mezi průběžné cíle patří "Fit for 55", který usiluje o snížení emisí v roce 2030 o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990. Realita však značně zaostává, neboť zavádění vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi v EU ani zdaleka nenaplníuje očekávání a v jednotlivých členských státech se značně liší.

A to už vůbec nemluvíme o dopadu na evropské automobilky, které se s přechodem na elektromobilitu potýkají s vážnými ekonomickými problémy a nejsou schopny držet krok s levnou čínskou konkurencí.

Jádru sporu:

klasifikace vozu "s ukončenou životností"

Až by se mohlo zdát, že to, čeho Evropská komise není schopna dosáhnout nabídkou lepší alternativy, jejíž výhody by cítila převážná většina zákazníků-motoristů, nakonec docílí donucovacími prostředky. Například ve Španělsku je v současnosti průměrné stáří vozidel přes 14 let a více než 47 % je dokonce starších než 15 let.

U nás je to ještě více. Podle nedávné informace od Svazu dovozců automobilů je průměrné stáří vozového parku v Česku 16 let. A starší vozidla mají už jen v Estonsku (16,8 roku) a Řecku (17,0 roku). A právě toto přimělo Evropskou komisi navrhnout opatření, zaměřená na omezení životnosti automobilů.

Nařízení má stanovit podmínky, za kterých bude vozidlo označeno za ELV, tedy s ukončenou životností. Mělo by jít o vozidla, prokazující rozsáhlá poškození. Prakticky to znamená, že na vozidle se provádělo řezání, sváření, vznikl na něm požár, bylo poškozeno vodou či vykazuje nevratné technické závady.

A teď pojďme opět do praxe: český řidič jistě zná klasický problém stabilizačních tyčí, takzvaných "kostí", které jsou součástí většiny podvozkových konstrukcí moderních vozů. Jejich výměna po pár letech znamená, že bez rozříznutí kvůli zkorodovaným šroubům často vůbec nejdou demontovat. Znamená to, že takové vozidlo bude označeno za ELV? To snad ne.

Dopad na servisy a trh s náhradními díly

Podle nového návrhu Evropské komise by měly starší vozidla uvolnit své místo novějším, pokud možno nízko- a do budoucna i bezemisním modelům.

Sporné tedy je, že vozidlo, které vyžaduje výměnu zásadnějších dílů nebo u něhož náklady na opravu převyšují jeho tržní hodnotu, by mohlo být rovněž klasifikováno jako ELV, tedy s ukončenou životností.

Vyvolává to obavy ohledně možného dopadu na dílenský sektor, ale také zachování klasických automobilů. Návrh sice nenutí majitele, aby se svých vozidel zbavovali, ale zpochybňuje je budoucnost oprav, prodeje vozidel a jejich provozování. Spousta nejasností je také ohledně veteránů a "young timerů".

Návrh nového nařízení EU o automobilech, který je součástí širší strategie EU v oblasti životního prostředí, představuje mnohostranný problém. Jeho cílem sice je podpořit čistší budoucnost, ale vyvolává otázky ohledně jeho důsledků pro majitele vozidel, automobilový průmysl a zachování automobilového dědictví.

Logika se vytrácí: zvítězí donucovací prostředky?

V případě ratifikace návrhu opatření by to také mohlo znamenat, že zcela provozuschopná vozidla (včetně klasických automobilů) by skončila na šrotišti. A to i přesto, že emise CO₂, produkované při provozu vozidla na fosilní paliva, by byly celkově mnohem nižší, než emise vznikající při výrobě nového automobilu bez rozdílu typu pohonu, který by jej nahradil; paradoxně ať už poháněného elektřinou či spalováním.

Kromě toho by měla být k dispozici syntetická, takzvaná e-paliva, která by mohla být použita jako kompatibilní náhradní alternativa pro stávající motory. Ta by pomohla udržet starší vozidla v provozu a pomohla rychleji dosáhnout "čisté nuly" emisí.

Zdroj: Euro Weekly, WA, SDA

BESTIE DONALDA TRUMPA: 10 FASCINUJÍCÍCH FAKTŮ O PREZIDENTSKÉM CADILLACU

Cadillac One má přezdívku Bestie.

Jan Majurník

Nově zvolená hlava jednoho z nejmocnějších států světa jezdí v nejexkluzivnějších autech planety. Připomeňme si Trumpův služební **Cadillac One** neboli **Bestii**, tady je o ní 10 faktů, které prostě musíte znát.



Atentát spáchaný v roce 1963 na tehdejšího prezidenta USA Johna Fitzgeralda Kennedyho vlastně změnil severoamerický automobilový průmysl z hlediska specifikací vládních vozidel, kdy se mocní namísto otevřené jízdy v reprezentativních kabrioletech začali schovávat za pláty pancéřových pojízdných pevností.

Po útoku se tedy dostala do popředí bezpečnost, a tajné služby tak nutily automobilky používat čím dál silnější pancíř, což mělo za následek, že těžkým upraveným autům mnohdy selhávaly brzdy nebo převodovky. Vše změnila v roce 2001 automobilka General Motors, která představila jako první v historii USA čisto-krevný prezidentský speciál, který se díky modernizacím používá dodnes.



Nejnovější z nich, **Cadillac One přezdívaný Bestie**, nastoupil do služby v září roku 2018. Poprvé byl spatřen v akci v New Yorku, kam se prezident Trump vydal na oficiální návštěvu. O autě samotném se mnoho věcí tají, nicméně několik zajímavostí jsme pro vás vypátrali. Věděli jste například, že tenhle Cadillac ve skutečnosti není Cadillac?

Nejde o Cadillac

Prezidentská limuzína sice sdílí některé základní komponenty se sériovými cadillacy, nicméně podvozek, motor a převodovka pochází z nákladních automobilů koncernu General Motors. Zvenčí tedy vypadá jako dlouhá limuzína prestižní značky Cadillac, ale vnitřnosti jsou zcela odlišné.

Má vlastní letadlo

Pokud má nějaký boháč svůj vlastní tryskáč, není se čemu divit, ale věděli jste, že i Trumpovo vozidlo má vlastní letoun? Tajná služba vlády USA ho přepravuje pomocí speciálu C-17 Globemaster a spolu s ním veze také obrněný Chevrolet Suburban. Tento stroj, který je nazývaný Roadrunner, slouží jako doprovodné a komunikační vozidlo.

Je plně obrněný

Na světě existuje jen málo aut, která by se z hlediska ochrany vyrovnala Cadillacu One. Jen samotné pláty ve dveřích jsou široké přes 20 centimetrů, neprůstřelná skla dosahují tloušťky skoro 13 centimetrů a jedny dveře váží více než ty, které má dopravní letoun Boeing 737.

Obří pneumatiky typu runflat od značky Goodyear mají ještě kevlarovou výtuhu. Interiér je od okolního světa kompletně odizolován a neprodyšně uzavřen, to kvůli chemickým útokům.

Je také dobře vybavený

V kufru vozu najdete prý vše, co potřebujete pro kteroukoli situaci. Ať už jde o automatické brokovnice, granátomety, hasicí přístroje, kyslíkové nádrže, krevní konzervy ve stejné skupině, jakou má prezident, nebo kanystry se slzným plynem.

Nabídne sedm míst

Cadillac One nabídne sedm míst k sezení. Mimo samotného prezidenta mají uvnitř svoji stálou pozici řidič a velitel ochranky. Zbýlá místa jsou určena pro hosty nebo nejbližší personál a uvnitř najdete také sklopný stolek. Prezidentova sedačka není čalouněná kůží, ale tmavě modrou látkou. Bezpečnostní pás nejdůležitějšího postu se zacvakává do horního rohu, tedy přesně opačně, než je tomu u běžných aut.

Nikdy není sám

Tajná služba má k dispozici více těchto bestií, ovšem už nevíme, zdali jsou stejně vybavené. Některé z nich připomínají sériový Cadillac CT6, jiné nikoli. Tyto vozy jsou určeny pro převoz důležitých hostů a návštěv. Pokud je potřeba odvézt více lidí najednou, nastupuje do akce Ground Force One, což je autobus v hodnotě přes 25 milionů korun.

Spaluje naftu

Čekali byste, že pod kapotou Trumpova speciálu bude pracovat nějaký gigantický benzin spalující dvanáctiválec se 36 turbodmychadly? Jste na omylu! Rytmus života zde udává naftový agregát Duramax z pick-upů od Chevroletu a GMC. Proč diesel? Jde o prevenci rizika exploze paliva, motor navíc umí pracovat i s vysoce nekvalitní naftou.

Řídí ho profesionál

Vůz se sice jmenuje Bestie, ale řídí se tak trochu jako školní autobus. Profesionálně vyškolení šoféři (armádou a inženýry GM) však s limuzínou umí praktické otky a další policejní figle.

Výkonem neoslň

Vybavený pancéřový speciál s nákladem na palubě váží asi devět tun, což je na osobní auto opravdu hodně. Maximální rychlost se tedy pohybuje do sta kilometrů za hodinu a spotřeba nafty nebude nižší než 24 litrů na sto kilometrů.

Ale je zcela nový

Donald Trump měl to privilegium, že se mohl vozit ve starém modelu po Baracku Obamovi a poté přeseďlat v roce 2018 do zbrusu nového kočáru. Co zůstává stejné, je registrační značka **DC 800-002**. Tu mají prezidentské speciály už od dob vlády Billa Clintona, který byl ve funkci od 20. ledna 1993 do 20. ledna roku 2001.

Až limuzína jednou doslouží, určitě se neobjeví nikde na prodej. Podle dohody bude vyřazený vůz podroben náročným testům z různých typů zbraní – od pistolí po raketomety nebo bomby. Jde tedy o trochu explozivní odpis, ale vyzbrojená pojízdná pevnost zkrátka není pro každého.



UŽ JE TO 40 LET.....DENISOVO NÁDRAŽÍ (TĚŠNOV)

Už jsme tu měli článek o Národním muzeu a nyní zavzpomínejme na jedno z nejkrásnějších evropských vlakových nádraží, které bylo definitivně srovnáno se zemí právě před 40 lety († 16.3.1985). Bylo to nádraží **Praha Těšnov**, můj děda ještě o něm vždy mluvil jako o **Denisovu nádraží** (stejně jako bylo Masarykovo a Wilsonovo nádraží a nebo Beklgedryho třída :-) *pozn.red.*)

Odstřel železničního nádraží na pražském Těšnově se stal symbolem necitlivého přístupu úřadů k památkám. **Unikátní novorenesanční stavba patřila k nejkrásnějším nádražím ve střední Evropě.** Letos to bude čtyřicet let, co definitivně zmizela v oblacích prachu. Politické rozhodnutí si tehdy prorazilo cestu navzdory protestům odborné i laické veřejnosti. **16. března 1985** dokonalo dějiny stavby čtyři sta kilogramů trhavin. Místo, kde nádraží stálo, protíná teď severojižní magistrála.

Stavba vyrostla na pomezí Nového Města a Karlína v sedmdesátých letech devatenáctého století a do paměti Pražanů se zapsala svým lidovým přízviskem „Deniska“. Zrod nádraží byl dílem Rakouské severozápadní dráhy, která budovala dálkové spojení Vídně s Berlínem. Nová trať však Prahu míjela zhruba

třicet kilometrů severně. Odpovědná společnost ÖNWB se snažila zmírnit domácí nelibost, kterou za opomenutí hlavního města obdržela, a rozhodla se proto, že v rámci hlavního spojení vytvoří odbočnou trať.

Společnost zadala projekt svému dvornímu architektovi – **Karlu Schlimpovi**. Byla to volba na jistotu – renomovaný profesor vídeňské techniky vtiskl stavbě svébytný novorenesanční charakter. „Šlo o zcela mimořádnou budovu, protože architektura byla pompézní. Působilo jako kombinace divadla a banky. Těšnov měl totiž reprezentovat železnici v té podobě, ve které ji 19. století znalo,“ uvádí železniční historik Pavel Schreier na adresu nádraží, které zažilo slavnostní otevření **15. října 1875**. Posledním dnem, kdy nádraží ještě patřilo vlakům a cestujícím,

