

XVII. Rej Ebicyklu 2001**Kolo se mi polámalo****Roborosa**>> <http://ebicykl.webpark.cz> <<**Historický fejton**

Bezprostřední příčinou vzniku hnutí Ebicykl byl zde přetištěný fejton, který jsem v srpnu 1983 otiskl pod šifrou -jrgr- v tehdy prestižním Technickém magazínu (už zanikl).

Tento fejton si přečetl tehdejší student gymnázia v Lysé nad Labem Jaroslav Soumar a poslal do redakce T83 dopis s prosbou, aby vložený dopis předali pro něj anonymnímu pisateli fejtonu. On totiž z textu odhadoval, že jsem to mohl napsat já.

V tom vloženém dopise mi sděloval, že také rád jezdí na kole a také se zajímá o astronomii, a že bychom ty dva zájmy mohli spojit a někdy o prázdninách si vyjet společně na kole od hvězdárny ke hvězdárně. Ten nápad se mi zalíbil, oslovil jsem Jeníka Hollana z Brna, no a v červenci 1984 už startoval první ročník Spanilé jízdy z Karlových Varů. My s Duchovním otcem Jardou Soumarem a jeho kamarádem Davidem Mejmrem jsme si však dali spicha na výpadovce z Prahy na Karlovy Vary, a tak se zrodila tradice nultých etap.

*pH S. J.***Kolo se mi polámalo**

... a to je přátelé, malér. Neboť v zemi, která slyne zavedenými továrnami na bicykly, Velamos, Eska či Favorit, neseženete většinou ani přední vidlici ani čtyřkolečko o dynamu už vůbec nemluvě. Souvisí to nejspíš s jedním z paradoxů moderní doby, že po desetiletích motorismu přichází kolo všude ve světě znovu do módy,

XVII. Rej Ebicyklu 2001

Milí Ebipikli,

tímto se Vám na vědomost dává, že po dohodě s vedením Hvězdárny ve Valašském Meziříčí se 17. Rej Ebicyklu uskuteční o víkendu

2. (pátek) - 4. (neděle) listopadu (novembra) 2001

opět po deseti letech na Hvězdárně ve Valašském Meziříčí, Vsetínská 78

Hvězdárna bude pro ebicyklisty přístupná od pátku 2. 11. od 17 h do neděle 4. 11. do 12 h. Úplněk je ve čtvrtek 1. 11. 2001. Valná hromada se uskuteční v sobotu 3. 11. od 14 h v sále hvězdárny.

Program:**Pátek 2. 11.**

Začátek příjezdu ebipiklů v 17 hodin

Večeře individuální

Prohlížení videozáznamu z letošního i předešlých ročníků

Sobota 3. 11.

Dopoledne promítání diapozitivů, výměnná burza fotek, prohlídka kronik

Po obědě s plným bachorem i knihou **Táboritské trojklaní**Dopoledne od 14:00 **Valná hromada Ebicyklu**

1. Pokřik
2. Zpráva polního hejtmana
3. Zpráva Statistika
4. Zpráva Strážkyně Měšce
5. Zpráva Kosmasky
6. Zpráva I. nominačního výboru pro volbu nového hejtmana
7. Zpráva II. nominačního výboru pro volbu nového hejtmana
8. Příprava 16. Ski & Teleskopy 2002
9. Příprava 19. Ebicyklu 2002 „Rodná slezská hrouda“
10. (H)Různé

Konec valné hromady se předpokládá v 17:30

Společná večeře

Přednáška Polního Hejtmana: Kam kráčí astronomie? (nepovinná)

Povinná volná zábava

Neděle 4. 11.

Volný program a rozjezd směr domov



Ubytování je ve Škvorníku s kapacitou postelí pro 20 lidí, pak v Bytovce - 5 postelí a velký počet míst na zemi. K dispozici je také podlaha v jižní budově. Za hotelové služby (Škvorník a Bytovka) se účtuje 75 Kč za první noc a další 35 Kč. Ubytovat se bude stylem kdo-dřív-přijde-ten-leží-v-posteli. Papírové návratky tudíž letos nebudou, jen se, prosím, přihlašte Láďovi na adrese **L.Smelcer.hvm@vm.inext.cz**.

Stravování bude individuální v přílehlých zařízeních k tomu určených - Orion nebo Mrtvolka. Pokud by byl zájem, může se na sobotu večer objednat večeře v pohodovém podniku s názvem Pohoda.

Hlavní Eboun Valašskomeziříčské hvězdárny - Láďa Šmelcer - pro nás připravil na sobotní odpoledne před Valnou hromadou táborské trojklaň, sestávající se z těchto tradičních disciplín: Zikmundova oprátka,

Když selže houfnice a Nedojeła vozová hradba.

Pro informace o Hvězdárně Valašské Meziříčí se podívejte na adresu <http://www.inext.cz/hvezdarna> Naleznete tam také mapku, podle které hvězdárnu ve ValMezu najdete. Komu se na internet nechce či nemá přístup, vězte, že hvězdárna je na kopci u nemocnice u cesty směrem na Vsetín.

a to hned ze tří důvodů. Jedním je krize ropná, druhým krize ekologická a třetím krize pohybová. Člověk dvacátého století postupně spoutal páru, plyn, elektrinu i atom, čímž se odsoudil k mačkání knoflíků, takže srdce a cévy jakož i svalstvo podélně či příčně pruhované počalo protestovat.

K zemím tradičně cyklisticky aktivním (podle jedné definice je třeba Dánsko malá země hustě obydlená cyklisty, a totéž zajisté platí o Holandsku) se tak připojují krajiny, od nichž by to člověk na první pohled nečekal: již v roce 1972 přesáhla roční výroba kol ve Spojených státech produkci automobilů. Na celém světě je nyní v provozu na 400 miliónů kol oproti 275 miliónům automobilů a ročně se vyrobí kolem 50 miliónů bicyklů (divím se, že manažeři Generals Motors dosud nezřídili sesterskou společnost General Bicycles). Kolo prostě vítězně kráčí světem a vlastně je snadné pochopit, proč: s výjimkou kolejových vozidel má bicykl ze všech dopravních prostředků nejmenší jízdní odpor a umožňuje i člověku bezmotorovému energeticky úspornou a poměrně rychlou jízdu; jeho (bicyklu) provoz je levný a údržba minimální (často vůbec žádná). Na průměrně udržovaném kole se dá ujet 30 000 km, takže bicykl často přežije svého majitele. U nás s ohledem na specifický trh na kola k tomu přistupuje i pozoruhodný faktor ekonomický, respektive odpisový: ojeté kolo je téměř tak drahé jako nové. Stručně a obecně

E B I C Y K L I S T Y

tvrzeno, kolo, jež se zrodilo prakticky zároveň s automobilem, zatím jasně vede v nevypsané soutěži o vládu nad silnicemi, cestami a stezkami této zeměkoule.

Toto obecné tvrzení má však aspoň jednu výjimku, a tou je - k naší škodě - Československo. Země, jež je z větší části přímo stvořená k cyklistice užitkové, rekreační, turistické i závodní, cyklisticky chradne, čímž vůbec nemám na mysli výsledky našich silničářů na mezinárodních závodech. Cyklisté jsou prostě nemilosrdně vytlačováni na periferii pohybující se společností už samotným veřejným míněním.

Vzpomínám na zážitek z domácího hlediska téměř neuvěřitelný: byl jsem kdysi na habilitační přednášce utrechtského docenta před univerzitním senátem a akademickou obcí. V daný čas se ke staroslavné budově univerzity ze všech stran sjížděli vážení univerzitní profesori - vesměs na kolech. Zaparkovali svá důkladná a proti nepohodě opláštěná holandská kola na vyhrazeném prostranství před univerzitou, odepnuli si sponky nebo prádelní kolíčky na nohavicích kalhot a odešli do šatny převléci se do historických talárů. Nikdo, ani děkan ani prorektor, nepřijel autem. Představte si něco podobného u nás, řekněme při výroční schůzi vědeckotechnické společnosti!

Pokud se náš tvrdošijný cyklista obrní proti zjevnému či skrytému ostrakismu veřejnosti - jež v něm v lepším případě spatřuje tichého blázna a v horším člověka, jenž šetří i na podrážkách - narazí na již zmíněný nedostatek často doslova haléřových součástek i k nejběžnějším typům kol. Zajímalo by mne, jak prodavači v již nepočtených cyklistických prodejnách snášejí svůj úděl, když den co den prakticky na jakýkoli dotaz zákazníka - dotazníka musí odpovídat zaklínadlem: nemáme, nevíme, kdy dostaneme, tento rok ještě nepřišlo, atp. Jak jsem vypožadoval, obchod domácími potřebami řeší tuto svízelnou situaci postupným uzavíráním cyklistických prodejen, zřejmě aby nám ušetřil bezúčelné pobíhání velkoměstem. Totéž se samozřejmě týká i kompletních výrobků: nechcete-li zrovna těžkotonážní bicykl, neseženete většinou normální sportovní kolo ani pro sebe ani pro děti nebo pro manželku. Je zde ovšem i hojně pochromovaný a řádně předražovaný skládací zázrak z Tuzexu. Příslušně skládací cyklista se s ním může pustit patrně i na delší trasy - pohodlně umístěn v zavazadlovém prostoru.

Když se vám navzdory těmto potížím podaří nějaký ten vehíkl sestavit (například ze tří starších vraků nalezených na půdě chalupy, kterou jste byli právě zakoupili v pohraničním hvozdu), vzniká nová otázka, a to, kde jezdit? Historická centra měst jsou buď přetížena automobilovou dopravou anebo zase vyhrazena pro pěší. Zákaz ježdění na kole visí u vchodů do každého jen trochu na svou pověst dbalého parku. Na sídlišťích není dost místa ani pro zaparkované automobily, natož ještě pro nějaké projížděky na kole. Nezbyvá tedy než se vydat na normální silnice, a zde čeká na cyklisty nemálo nástrah.

V souboji s motocykly, osobními i nákladními auty, autobusy a rozličnými tahači je cyklista předem znevýhodněn okolností, že ponejvíce nejezdí ani v brnění ani v jiném ochranném obalu. Když se pokoušíte projet jakoukoli městskou trasu, nutně zapadnete do děr a výmolů, jež se vyskytují převážně tam, kde má vyhlášky dbalý cyklista jezdit, tj. při pravém okraji vozovky. Zvláštní vynalézavost osvědčují technické služby města, jež pokládají litinové příklopy kanalizace drážkami ve směru jízdy tak, aby úzká pneumatika kola snadno uvízla ve škvíře (naštěstí je většina poklopů trvale ucpána špínou a tudíž sjíždná).

Není zkrátka příliš prozíravé, když v hustém městském provozu používají motoristé i cyklisté téže vozovky a bylo by zajisté účelnější vyhradit cyklistům buď zvláštní pruh anebo ještě spíš část chodníků. Tuhle úpravu může člověk shlédnout v zahraničí, kde cyklisté požívají přiměřeného respektu, takže například právě kvůli nim se na křižovatkách dokonce snižují obrubníky upravených chodníků. Často míváme sklon se pousmát pohodlností lidí, kteří jezdí autem i za roh hodit dopis do poštovní schránky, ale kdo u nás třeba ví, že v klasické zemi supermotorismu již vybudovali 50 000 km samostatných cyklistických stezek a do roku 1985 hodlají jejich délku ztrojnásobit?

Naše dopravní vyhláška sice uvádí dopravní značku „Stežka vyhrazená pro cyklisty“, ale přísambůh, že jsem se s ní v objektivní realitě dosud nesetkal. Ostatně i vyhláška o náhradě cestovních výloh, jež pečlivě vypočítává, kolik Kčs za ujetý kilometr obdržíte při použití vlastního vozidla podle kubatury motoru, vám nepřízná ani halěř, kdybyste se ze zřejmého rozmaru rozhodli vyrazit na služební cestu na vlastním kole. Ostatně, pokud u cíle vaší cesty není garáž na kola s ozbrojeným hlídačem doprovázeným služebním psem, jest riziko takové vyjížděky neúměrné: kola se totiž zhusta kradou, i když je zamknete na řetěz do uzavřené kočárkárny. Pokud se necháte pro ten pád pojistit, není vám to mnoho platné: pojišťovna uhradí škodu výhradně penězi, kola na skladě nemá.

Navzdory všem svízelným a schválnostem však u nás dosud cyklistika nevymřela. V Polabí, na Hané i v Podyjí, jakož i Třeboňsku jsou silnice přímo zamořeny bicykly a cyklisty nejrůznějšího provedení a technického stavu. Oblíbený rovinný profil je zde ještě stále pádným argumentem proti nástrahám a příkořím motorizované země. Zvlášť za soumraku bývá v těchto krajích motoristům krušno: neosvětlená kola bez odrazek, naložená senem,

E B I C Y K L I S T Y

hráběmi či kosou vyčnívající do silnice, se klátivě pohybují libovolným směrem - naštěstí jen nevelkou rychlostí. A i ve městech porůznu spatříte sveřepé muže (ženy zcela výjimečně) v roztodivném odění, jak vyražejí na svých kombinovaných favoritech za prací či za odpočinkem.

Vůle dopravních podniků tomu chtěla, že jsem se připojil k tomuto sdružení. Po několika týdnech používání městské dopravy v návaznosti na železnici při cestě do odlehlejšího zaměstnání jsem zjistil, že i při vzdálenostech přes 25 km je kolo rychlejší a spolehlivější než autobus navazující na metro navazující na vlak. S ohledem na souběžně uhánějící motoristy však naneštěstí nelze říci, že by to bylo bezpečné svezení. I když možná 90 % řidičů je slušných a ohleduplných (zvlášť příkladem jsou řidiči městských autobusů), těch zbylých 10 % představuje pro bezbranného cyklistu opravdu značné nebezpečí. Kdyby chtěl dopravní inspektorát získat dokonalý přehled o přestupcích v silničním provozu, navrhl bych, aby příslušníci v civilu projížděli městské i příměstské trasy právě na bicyklech. To, co by spatřili na vlastní oči, by je pravděpodobně vyděsilo. Možná, že by se jim postupně podařilo očistit silnice od nezodpovědných hazardérů, ovšem za cenu více než drastickou. Neboť pro každého cyklistu u nás platí varování, které jsem si nedávno přečetl na nástěnce jednoho cyklistického oddílu: „Cyklisté, buďte ohleduplní k projíždějícím řidičům; mohou vás i zabít!”

-jrgr-

(T-Technický magazín, č. 8/1983, str. 42)

Roborosa

Na základě hlasování v Hodoníně jsem doporučil dr. Petru Pravcovi, aby planetku (26376) s předběžným označením EB_3 pojmenoval „Roborosa“ a zde je návrh zdůvodnění:

Róbert „Robo“ Rosa (1964 - 1994), Slovak amateur astronomer and computer graphic designer participated for some time in graphic layout of Slovak bimonthly „Kozmos“. Died in an accident on Fačkovské sedlo during the final day of the XIth astronomy bike tour Ebicykl.

pH S. J.



Foto: Martin Poupa

Toto je fotografie, která mě velmi zaujala, tak nějak mi připomíná pohodu letošního ročníku - to léto, tu pohodu, tu krajinu a to celé na kole ...