

# Cykloturistický tábor 2008 – Kostelec nad Orlicí

## osobním Mutyho pohledem

### Obsah

Obsah.....	1
Úvodem.....	2
1 Sobota 5.7.2008.....	3
2 Neděle 6.7.2008.....	3
3 Pondělí 7.7.2008.....	4
Exkurze na heliportu LZS HK (Kryštof 6).....	5
4 Úterý 8.7.2008.....	6
Nepřítel (ne)naslouchá.....	6
Zámek Častolovice.....	7
5 Středa 9.7.2008.....	8
Jízdy na koních.....	8
Třebechovický betlém.....	10
Příprava triatlonu a orientační hra.....	11
6 Čtvrtek 10.7.2008.....	12
Triatlon.....	12
7 Pátek 11.7.2008.....	13
SOR Libchavy – exkurze ve výrobě českých autobusů.....	14
Koupaliště.....	16
8 Sobota 12.7.2008.....	16
9 Neděle 13.7.2008.....	16
Historické psací stroje.....	17
QWERTY (QWERTZ) klávesnice.....	17
Tři drobné informace pro nepamětníky psacích strojů v akci.....	18
Zřícenina hradu Potštejn.....	19
Po hradu.....	20
10 Pondělí 14.7.2008.....	21
Exkurze ve Škoda auto, výrobní závod Kvasiny.....	21
Svařovna Roomsteru.....	21
Montáž Superbu.....	22
Zkušební okruh.....	23
Twindoor.....	23
Příjezd.....	24
Závěrem.....	24
Seznam účastníků.....	24
Mravenci.....	24
Mutanti.....	25
Rafani.....	25
Kuchyň a zásobování.....	25
Štáb.....	25
Pohled a obsah textu.....	25

## Úvodem

Letošní cykloturistický tábor je už patnáctý v řadě, což ve mně loni na podzim, když jsem ho začínal připravovat, navodilo jistý pocit závazku, aby jubilejní patnáctý tábor proběhl. Celkem sice jedu po čtrnácté, ale z toho teprve podruhé v roli hlavase, takže moje zkušenosti s vedením celého tábora ještě nejsou moc velké.

Číslovka „patnáct“ v historii tábora sice na první pohled nevypadá moc oslnivě, ale krom jiného znamená, že když se v roce 1994 konal náš první tábor (tam jsem ještě nebyl), tak devatenáct nebo dvacet z pětadvaceti letošních účastníků tábora (děti) ještě ani nebylo na světě. Takže patnáct táborů je víc, než se na první pohled zdá :)

Apropó – těch 25 účastníků, to byl druhý závazek. Letos na jaře přišlo velké překvapení. Přibližně od desátého tábora (Dolní Lipka 2003, viz [www.ventilek.org/tabor](http://www.ventilek.org/tabor)) až do loňského (Žaclěř 2007), čtrnáctého, jsme se dlouhodobě potýkali s nedostatkem dětí. A najednou letos došlo k tomu, že se tábor naplnil, navíc docela dlouho před uzavírkou přihlášek, a zvedal jsem limit pro počet účastníků, aby se mohli přihlásit i další. Nečekaně velký počet účastníků znamenal větší odpovědnost za přípravu a průběh tábora, protože výsledky dobré nebo špatné přípravy se dotknou více lidí a znamená to i trochu víc práce. A znamená to i větší rozpočet, který člověk musí nejdřív uhlídat a pak vyúčtovat – což nejsou mé oblíbené činnosti :)

Připomnělo mi to Trnávku 1998 a Jičín 1999. První tábor vedený Pavlem (1998) byl v tělocvičně vesnické ZŠ, s relativně málo dětmi. A následující tábor byl v učebnách DDM, s rekordně velkým počtem účastníků – tehdy se mi poprvé stalo, že jsem na konci cyklistů neznal každého jménem.

Podobný mezi-táborový vývoj nastal i teď – první tábor připravovaný mnou (Žaclěř 2007) byl v tělocvičně vesnické ZŠ, s relativně málo dětmi. A následující tábor byl v učebnách DDM, s větším počtem účastníků. Analogie vývoje typů prostor nevznikla tím, že bych opisoval, ale tím, že první prostor jsme si každý sháněl sám, podle svých soukromých kontaktů, zatímco s druhým prostorem jsme si nechali pomoci skrz kontakty DDM. Absolutní i relativní nárůst počtu lidí byl sice výraznější mezi prvními dvěma tábory vedenými Pavlem, než mezi dvěma tábory vedenými mnou, navíc jsem se snažil na ten nárůst na základě starších zkušeností připravit, ale i tak mne některé společné průvodní jevy nárůstu počtu zasáhly v průběhu tábora více, než by mi bylo milo.

Jinak i letos pokračuji v koncepci tábora, kterou jsem zavedl loni (důraz na soutěžně-hrací program s poučnými prvky, ne jen samotné ježdění na kole). Zásadní změnou je prodloužení tábora o jeden den. Obvykle tábor býval od soboty ráno do následující neděle podvečer, letos jsem ho prodloužil až do pondělního podvečera, aby vznikl větší prostor pro program, a navíc jsme se díky tomu přesunovali domů ve slabším provozu, než bývá v neděli odpoledne. A vzhledem k podvečernímu času, mimo nejčastější pracovní dobu, snad návrat ve všední den nevadil ani rodičům.

Oddíly jsou klasicky tři. Nejmladší oddíl (Mravenci) povede hlavně Pavel Maršík s Pétou Fulkovou, částečně taky Zděbor, Lišák a Jirka Nymš. Prostřední oddíl (Mutanti) povedu já s Álou Lochmanovou, nejstarší oddíl (Rafani) povede Renča Machovičová s Benym a částečně Lišák. Jirka Nymš bude jezdit různě, dle potřeby, převážně ale s Rafany, když nebude muset zaskakovat jinde.

Bez přiřazení k oddílu jede Bára Tesařová, která připravuje většinu her. Vařit nám bude Petr Vojtěch, který na tábory jezdí od roku 1996 jako účastník a od roku 2005 jako kuchař (loni nejel, protože jsme neměli k dispozici kuchyň pro vlastní vaření, jedli jsme ve školní jídelně). To je z úvodu asi vše. Popis nocí, prosezených u klávesnice při přípravě tábora, by asi nebyl moc zajímavý, takže je čas na popis průběhu tábora :)

Jako obvykle, budu psát hlavně o tom, u čeho jsem byl. Ostatní zmíním jen v takové míře, v jaké jsem o tom informován. Tím se otevírá prostor pro další zápisy s dalšími doplňujícími pohledy, které jsou jako vždy vítány.

## **1 Sobota 5.7.2008**

Okolo 8:30 se za Tepnklubem schází vedoucí a 24 účastníků. Jeden účastník (z Opočna) dorazí odpoledne přímo do Kostelce.

Jako obvykle vyjíždíme rozdělení do provizorních skupin, s předpokladem následného přeskupení. S Mutanty jedeme přes Peklo, Nové Město n. Metují, Bohuslavice a Pohoří do Opočna, kde se zastavujeme v zámku na prohlídce. Oproti mnoha jiným zámkům je ten opočenský zajímavý v přízemí umístěnou sbírkou různých „domorodých“ předmětů, které si jeden z majitelů zámku přivezl z cest. V patře je pak pěkná odborná knihovna, s asi čtyřmi sekcemi rozlišenými latinskými popisky – dalo se tam rozpoznat právo (něco jako „juris...“), náboženství (něco jako „teolog...“), zeměpis, a ještě něco. Snímek knihovny je sice dostupný na internetu ([castles.cz/image/pictures/544/opl544\\_48.jpg](http://castles.cz/image/pictures/544/opl544_48.jpg)), ale popisky se na něm přečíst nedají. Jen tam jde vytušit, že sekcí je více, než čtyři. Do zbrojnice jsme nešli.

Z Opočna pokračujeme do Přepychů, a z nich „úhlopříčně“ doleva na jihovýchod po malých silničkách krásnou krajinou do Častolovic, kde se přesně podle plánu objevujeme pár set metrů nad kruháčem. Odtud jedeme asi 1,5 km, a jsme na místě. V domě děti a mládeže (DDM), na kraji městského parku. Mutanti ujeli cca. 52 km. Rafani jeli severněji přes Orlické hory, Mravenci jihozápadněji přes Týniště.

Spí se ve dvou učebnách, většina dětí (a někteří vedoucí) spí ultra-luxusně na fungl nových nafukovacích matracích, ostatní máme tenkou, ale dostatečně komfortní, textilní matraci. Kola si ukládáme přímo do budovy, k dispozici je i jídelna a kuchyňka.

V podvečer Bára organizuje seznamovací hry a já podrobněji seznamuji děti s bezpečnostními pravidly pro jízdu na kole (základní proškolení bylo už v Náchodě před odjezdem), s táborovým řádem, s režimem dne a se základními principy celotáborové hry. V následujících dnech dle potřeb průběžně provádíme drobné přesuny dětí mezi oddíly.

## **2 Neděle 6.7.2008**

Dopoledne se (celý tábor, ale samozřejmě samostatně po oddílech – s Mutanty jsme jeli přes Tutleky a Lupenice) jedeme podívat do Rychnova nad Kněžnou na zastávku „Trofeo Niké Bohemia 2008“, což je akce, při které kolona historických vozidel, vedená Lopraisovou dakarskou Tatro 815, projíždí Královéhradecký kraj a zastavuje na turisticky zajímavých místech. Nejdříve jsem se o akci dozvěděl z webu náchodského MÚ (v sobotu odpoledne byla plánovaná zastávka v Náchodě), a protože popis akce zněl slibně, tak jsem si na webu akce dohledal všechny časy a místa, a ukázalo se, že je pro nás časoprostorově použitelná rychnovská zastávka.

Na webu [www.loprais.cz](http://www.loprais.cz) je sice uvedeno, že podivně polepená Tatra, kterou jsme viděli (T 815-2 Dakar "Puma", NJA 81-55) je užívána pro reklamní účely, což na první pohled vypadá, jako by šlo jen o modelku, která v životě neviděla poušť, ale naštěstí následuje informace, že tento vůz zvítězil na Rallye Dakar 1998, 1999 a 2001, a na Rallye Dakar 2000 získal druhé místo. Takže jsme sice neviděli nejmodernější (letošní) závodní speciál, který zatím nezískal žádná umístění, ale viděli jsme vůz, který má z vozů uvedených na Lopraisově webu, se kterými Loprais závodil v posledních cca. 21 letech, nejzajímavější výsledky (ale na tom webu není klasicky červená Tatra, která zvítězila v r.1988, dnes umístěná v Kopřivnickém muzeu). A abyste se nenechali zmást neznámým vzhledem vozu, který jsme

v Rychnově viděli, tak podle staršího snímku, který mám doma na zdi, Tatra s touto SPZ bývala bílá i na bocích, a měla úplně jiný polep. Takže teď sice vypadá dost neznámě, ale je to ona, ta známá tatrovka, ač kdysi na pohled úplně jiná. Osobně sice považuji za barbarské, přestříkat nebo přelepít takto historicky významný vůz, ale reklama je holt všemocná, takže i takto známý vůz se dnes klidně přemaluje, jen aby propagoval nějaké asi ne moc zdraví prospěšné energetické nápoje – historické hodnoty jdou stranou, nikdo neřeší, že při Těch závodech to auto vypadalo úplně jinak. Smutný to konec soutěžního vozu. S Tatrou byl přítomen osobně Karel Loprais (přestože s tímto vozem podle staršího i dnešního polepu jezdil Milan Loprais, takže to byla kombinace spíš marketingová, než autentická), nicméně u vozu se zdržoval jen v přítomnosti jakéhosi mně neznámého politika (a pak se přesunul k politikově propagačnímu karavanu, mapou a polepem naznačujícím, že celá „veteránská“ akce je snad ve skutečnosti politická kampaň), tak jsem si holt vyfotil radši Tatru bez Lopraise, než Tatru s Lopraisem a politikem.

A pro doplnění trocha technických údajů: Úspěšný a prověřený vůz, který jsme v Rychnově viděli, má objem motoru 15,874 litrů, výkon 450 kW a maximální rychlost 155 km/h. Letošní závodní speciál má při stejném objemu motoru výkon 600 kW a maximálku 182 km/h.

Kromě Lopraisových Tatro jezdili i jiné historické osobní vozy, od kopřivnické T 603, přes Brouka, Volvo, Mercedes Benz, Porsche, Ferrari, až po Pontiac. K vidění byly i ze Slovenska přijedší zánovní sportovní „ameriky“ (Cobra a ještě jedna), vyvedené v retro stylu, a tak imitující veterány.

Od rychnovského zámku postupně celý tábor pokračoval k Pavlem doporučenému rybníku, kde po koupání následovala dvě teoretická školení – Lišák (plavčík) nám pověděl něco o záchraně tonoucích a Pavel (doktor) něco o první pomoci. Na druhé školení se připlavala podívat i kachna s mláďaty, zjevně zvyklá na lidskou přítomnost – i když své děti k nám pustila blíž, než připlula sama, tak se jich možná zkoušela zbavit :)

Následné možnosti ke koupání už využil málokdo, a tak jsme se vydali zpět do tábora. Mutanti přes Rychnov, a pak přes Jedlinu a Slemeno – dnes celkem 32 km.

Po návratu do tábora následovalo rozdělení do rodů pro účely celotáborové hry, tedy napříč oddíly, aby v každém rodu byli ti nejmladší i ti nejstarší. Členy rodů si vybrali jejich šéfové – Iva, Ondra a Standa. Zvolili si názvy „Tiktak“, „Klikaři“ (ne snad proto, že by měli takové štěstí, jako spíš proto, že jejich šéf rád klikuje) a „Nevíme“. A hned se hrála hra, kterou připravila Bára. Loni podobná hra proběhla pod názvem „školka“, protože někteří soutěžící hledali jazykolamy, a když se nějaký naučili, tak ho pak naučili své spoluhráče, kteří ho pak řekli nám. Zatímco loni bylo hitem sdělení o brabci, který pípl babce v kapse, následkem čehož zahynul, nebo pokyn bratrovi Petrovi, že nemá přepeřit vepře, tak letos se jistě stal pro všechny nezapomenutelným moravský pokyn k přelití vody z umytého hrnce do neumytého. Fakt, že mnoho soutěžících dlouho nechápalo smysl sdělení, značně komplikoval jeho naučení se nazpaměť a následné ústní předání spoluhráči. Díky této větě získala hra dodatečně název „Velé to vodo...“. Záměrně zde neuvedu, jak celá věta zněla, abyste si mohli užít video-reportáž, kterou jsem ze hry sestříhal (už samotným uvedením významu věty vás v podstatě připravuji o napětí „Co to je proboha za větu?“). Reportáž už je k nalezení na [www.ventilek.org](http://www.ventilek.org) a na [video.google.com](http://video.google.com). A samozřejmě bude také součástí DVD Ventilek 2008 (v 4x vyšší kvalitě, než na webu).

### 3 Pondělí 7.7.2008

Ráno, v době rozvečiky, bohužel odjel Míša Bergmann, kterého už od sobotního večera trápilo nachlazení.

Ostatní jsme se po oddílech vydali do Hradce Králové, na exkurzi na heliportu Letecké záchranné služby Hradec Králové (jinak též „Kryštof 6“), prozatím hlášenou jako „cíl č.1“. S Mutanty jsme dle doporučení Benyho staršího jeli zadní lesní cestou z Čestic do Týniště (severně od hlavní silnice HK-Ostrava), odkud mě do Třebechovic Ála radiově navigovala po opuštěných silničkách uprostřed nádherných lesů, jejichž rozloha mi trochu připomněla Bělorusko. Cestou z Týniště do Třebechovic jsme projížděli lesním statkem, kde jsme rovnou domluvili na středu projížděky na koni (pak toho s námi využili jen Rafani, protože Mravenci už měli na středu naplánovaný jiný program).

Z Třebechovic jsme vyjeli směrem na Sezemice (vede tudy výborná trasa Náchod-Pardubice, po které jsem v dobách studia na pardubické průmyslovce občas jezdíval na kole na internát a zpět), ale hned v Krňovicích jsme odbočili doprava, což nás, přesně dle plánu, dovedlo přes Běleč a Malšovu Lhotu až do hradeckých Malšovic, odkud je to k fakultce a heliportu kousíček, aniž by člověk musel křížovat Gočárův okruh. V Hradci nás zastihly dešťové přeháňky, sice chvílemi silnější, ale celkově vzato snesitelné, protože člověk, jakožto teplokrevný živočich, sám rychle oschne, a když se v dešti nemusí stavět nebo balit stan, tak o nic nejde.

### **Exkurze na heliportu LZS HK (Kryštof 6)**

Exkurze sice byla s vedoucím lékařem hradecké LZS domluvená předem před táborem, ale v téhle profesi je těžké něco plánovat, lékař šel doslova z jednoho výjezdu do druhého (a pak hned do třetího), takže se začátek exkurze asi o hodíku a půl opozdil. Pro využití pauzy jsem zájemcům pověděl to nejzákladnější o principu funkce LZS, jejím složení (v zadní části vrtulníku jsou zaměstnanci záchranky a vepředu v kokpitu dle krajů buď policie, nebo armáda, nebo soukromá firma), také o její funkci, územním uspořádání, o zde používaném německém vrtulníku Eurocopter EC-135, jeho výhodách (např. vyrovnávací rotor v provedení Fenestron) a jedné nevýhodě (neplašení ptáků), oproti někde užívanému americkému Bellu 412. Během čekání jsme také z dálky viděli vzlétat a přistávat jak hradecký EC-135, tak i nehradecký Bell 412, takže jsme je mohli přibližně porovnat. Jelikož lékař měl pořad co dělat a našťastí vyjížděl se sanitkou, ne s vrtulníkem, tak se nás ujal palubní inženýr, který nám ukázal vrtulník a pověděl nám něco o činnosti LZS.

Detaily o LZS (letecké záchranné službě), ZZS (zdravotnické záchranné službě) a vrtulníku EC-135 tady radši vůbec nebudu otevírat, protože to je pro mě téma doslova na desítky normostran, takže zmíním jen drobnost, která mě teď zaujala: Při naší táborové návštěvě hradecké LZS jsme si prohlíželi vrtulník jménem David, zatímco loni jsem zde viděl Emila. Takže se během uplynulých měsíců stroje prohodily mezi základnami, a Emil teď lítá jinde. Teoreticky ani nemusí létat ve službách LZS, protože je majetkem Policie ČR (která v některých krajích pro LZS létá) a přestavba mezi létající záchrankou a policejním hotovostním vrtulníkem (např. pro pátrání) je otázkou pár desítek minut. Kromě Davida a Emila po republice létají také Adam, Božena a Cyril. Účastníci našeho loňského nebo letošního tábora by teď tudíž měli vytušit, jak české policejní vrtulníky EC-135 ke svým jménům přišly. Když dodám, že volací znak letos v Hradci užívaného vrtulníku (letci důvěrně nazývaného „David“) je OK-BYD a loni zde byl vrtulník OK-BYE, tak už to bude zcela zjevné. Jde ale jen o volací znak konkrétního kusu, který se u LZS nepoužívá, protože vrtulník, který právě letí ve službách LZS Hradec Králové má vždy volací znak „Kryštof 6“, nezávisle na svém vlastním fyzickém označení. Podobně, jako letadlo, na jehož palubě je platný americký prezident, je vždy „Air force one“. Ale nechci tady zabíhat do detailů.

Po důkladné prohlídce vrtulníku jsme se odebrali do garáže (venku jemně mžilo) mezi sanitky ZZS (VW Transporter T5 4Motion a Mercedes Benz Sprinter 4x4 se stále dobíjenými akumulátory), kde už byl připravený jiný lékař ZZS s předem objednanou „andulou“, tj.

figurínou pro nácvik resuscitace. Takže si všechny děti mohly pod dohledem lékaře záchranky stručně vyzkoušet včera předem probranou srdeční masáž. Pár méně odvážných jedinců se sice nácviku masáže vyhnulo (ač andula nekouše, navíc se zkoušela jen masáž srdce, bez umělého dýchání), ale většina dětí si alespoň pár stisků hrudníku zkusila.

Z garáže jsme se přesunuli do hangáru, kde jsme si prohlédli vozík pro pozemní manipulaci s vrtulníkem (zdvih elektrický, pojezd ruční), a exkurze byl konec.

Vzhledem k pokročilému času jsme upustili od návštěvy Jiráskových sadů na soutoku Labe s Orlicí. Po zastávce na doplnění vody a dalších zásob a po vyřešení jistých kázeňských nedostatků, souvisejících s rozchodem, určeným jen pro doplnění zásob, jsme se vydali do Kostelce. Tentokrát částečně po Pavlově trase, tj. přibližně směr Borohrádek. Z Malšovic okolo Lesního hřbitova běžecko-bruslařsko-cyklistickou silničkou, zvanou Hradečnice, do Bělečka a pak směrem na Vysoké Chvojno. Před ním ale z časově-meteorologických důvodů doleva, přes Albrechtice do Týniště, a pak do Kostelce. Cestou jsme (od Hradečnice) několikrát rovnali plastový samonosný (ale ne dobře) box, o který drhlo zadní kolo, ale dojeli jsme. Najeli jsme (Mutanti) 74km.

## 4 Úterý 8.7.2008

### Nepřítel (ne)naslouchá

Dopoledne celý tábor po jednotlivých rodech soutěžil v hledání kódů, a hlavně v jejich hláskování přes vysílačky. Sice se mi před táborem podařilo poshánět 7 radiostanic (2 ks pro každý rod + 1 ks rezervní), které měly odpovídat normě PMR, ale bohužel tři kusy byly nekompatibilní se zbylými čtyřmi kusy, takže jsem musel trochu upravit původně zamýšlená pravidla soutěže. Mým původním záměrem bylo, že rody se budou moci vzájemně odposlouchávat, což je bude nutit k tomu, aby svoji hlasovou komunikaci nějak kódovaly (pár jednoduchých způsobů bych doporučil). Bohužel si situace vynutila pevné nastavení kanálů na jednotlivých dvojicích stanic, se zákazem jejich změny. Sedmou vysílačku jsem si nechal u sebe, abych měl přehled o komunikaci alespoň toho jednoho rodu, který dostal se mnou kompatibilní stanice. Před hrou jsem výslovně upozornil, že jeden rod budu poslouchat, neřekl jsem který, a v případě blízkosti soutěžících jsem svoji stanici vypínal, aby se nevědělo, koho že to poslouchám. Teď už můžu prozradit, že jsem občas poslouchal rod Ivy, a z toho co jsem slyšel, můžu říct, že jeho členové hláskovali dobře. Ale více jsem se pohyboval přímo mezi soutěžícími, postupně na obou vzdálených soutěžních plochách, takže můžu říct, že dobře hláskovali všichni (alespoň když jsem byl u toho), i když jedna soutěžící měla potíže s obsluhou stanice, takže jí její spoluhráč příliš nerozuměl, co říká.

Soutěž tedy probíhala tak, že část rodu pobíhala po oblasti s rozmístěnými kódy, které pak hlásila vysílačkou druhé části rodu, která byla poblíž cíle. U té druhé vysílačky se příjemce musel kód naučit nazpaměť, a poté ho odešel říct Báře. Kód musel být naprosto přesně, jinak za něj nic nebylo – hlavním požadavkem tedy byla přesnost. Soutěžící se v případě chyby mohl vrátit k vysílačce, a nechat si nadiktovat kód znovu. Pokud ho ovšem mezi tím někdo nepředběhl – protože každý kód šel použít jen jednou, a poté, co ho jeden rod nahlásil, se pro zbylé dva stal bezcenným – to proto, aby druhým požadavkem byla rychlost. Nejjednodušší kódy se skládaly ze 4 číslic („PIN“), nejsložitější z osmi písmen. Počet bodů, získaných za správně nahlášený kód, byl přímo úměrný obtížnosti kódu.

Účastníky chci pochválit, že hláskovali vesměs dobře, i když holt vzhledem k shromážděným typům vysílaček nedopadl ten odposlech, podle kterého jsem hru původně nazval „Nepřítel

naslouchá“. Ale oproti loňsku, kdy nebyl dostatek vysílaček, takže se hláskovalo postupně, aniž by šlo o čas, snad letošní hra byla o něco zajímavější a dynamičtější. Na to, že jsem ji vymýšlel doma u stolu, jen podle zkušeností s loňskou „statičtější“ podobou hry, bez možnosti nová pravidla předem prakticky vyzkoušet, byla ta hra myslím docela hratelná :) Doufám, že si díky hře aspoň pár lidí trochu procvičilo hláskovací tabulku, užitečnou i v běžném životě, třeba při telefonické komunikaci, a někdy snad dojde i na ten odposlech :)

## Zámek Častolovice

Odpoledne se čtyři vedoucí a tři Rafani jeli na kolech podívat do Orlických hor, zbytek tábora jsme se šli projít. Nejdříve jsme prošli sousední zámecký park v Kostelci a pak jsme zámeckým parkem v Častolovicích, s různými zvířecími obyvateli, došli k častolovickému zámku, který většina z nás prošla i zevnitř. Z jeho interiéru stojí za zmínku sbírka starých hraček, sbírka dětských vozítek (převážně šlapacích) nebo velká puška, kterou dva drželi, a třetí z ní střílel. K vidění byl i funkční model parního stroje, podobný, jaký se vyrábí i dnes.

Zaujal mě model Sluneční soustavy, skládající se z glóbu, modelu Měsíce a svíčky, která znázorňovala Slunce. Jednotlivé prvky byly mechanicky spojeny a patřičně zpřevodovány, aby se správně hýbaly (nezkoušel jsem, ale pohled na statický stav naznačil, že by to tak mělo být). Rok výroby modelu průvodkyně netušila, ale podle potisku glóbu jsem to odhadl přibližně na první republiku. Globus byl potištěn jakousi akciovou společností, a to česky. Přičemž ale vedle „Austrálie“ není na tomto glóbu „Nový Zéland“, jak jsme zvyklí dnes, nýbrž „Nový Zeeland“. Ale ostatní názvy byly dosti české. Bližší zařazení do časového období by jistě umožnil pohled na Evropu, ale globus byl jednak vysoko (na severní polokouli jsem neviděl), a jednak byl nevhodně natočen – N.Zéland je přesně 12 časových pásem od SEČ, tzn., české země byly na pro mě nejvzdálenějším a nejnepřístupnějším místě. Takže ta první republika je bez záruky. Ale určitě to nebylo později, když globus potiskla akciovka, ani výrazně později, když je tam svíčka a „Zeeland“. Navíc si Pavel stejný model pamatuje ze školy (podle popisu – byl na dvoře s několika dětmi, neprahnoucími po návštěvě interiérů zámku), takže fakt nepochází ani z konce dvacátého století.

V jednom sále se průvodkyně ptala, jestli poznáme, který náš panovník je na obraze, pod kterým jsme stáli. Tipl jsem Jiřího z Poděbrad – a byl to on. Ale ne proto, že bych ho snad poznal podle zjevu. V rohu obrazu bylo uvedeno něco jako „GEORGIVS(...)et Podebrad“. Z Poděbrad moc panovníků nebylo, a „George“ je přece Jirka... jen mi vrtalo hlavou, proč tam je „et Podebrad“, když „et“ v latině znamená „a“. Čekal bych spíš něco jako „de“, v románských jazycích často užívané pro předložku „z“ nebo „od“. Ale pak jsem si všiml, že je tam „de Kvnstant et Podebrad“ – a jak potvrdila průvodkyně (a při psaní tohoto zápisu i Wikipedie), dotyčný panovník se jmenoval „Jiří z Kunštátu a Poděbrad“. Takže všechno to, co na obraze vypadalo jako „V“, je ve skutečnosti „U“ (ostatně, dříve se jednoduché „v“ v češtině moc nevyskytovalo, podobně, jako je to dodnes v polštině, takže tehdy o moc nešlo, a bůh ví, jak se tehdy „v“ vůbec psalo...). A pak už je to jasné – v rohu obrazu byl přibližně nápis „Georgius de Kunstadt et Podebrad“ – tedy „Jiří z Kunštátu a Poděbrad“. Latinsky je Kunštát „Cunstat“, tak to mohlo být i jinak, nebo mohl malíř skombinovat latinu s němčinou. Německy je Kunštát Kunstadt, takže by Německo-český slovník mohl v člověku vzbudit podezření, jestli to neznamena třeba „město umění“ (když by došlo ke zrušení opakujících se písmen „st“), ale z oficiálního webu města vyplývá, že název znamená „Kunovo místo“, podle Kuny, který postavil tamější hrad. Podobně, jako Potštejn znamená „Půtvův kámen“, ale to už bych zase odbíhal někam jinam.

Díky mnoha místnostem, průchozím skrz na skrz, sériově pootevíranými dveřmi, se v Častolovicích natáčelo několik filmů. Smutné ovšem je, že ty dveře vznikly poměrně necitlivě až v druhé polovině dvacátého století – původně se do místností pro hosty vcházelo

samostatně z pavlače. Šokující je, že ty díry do zdí proboural „památkový“ ústav – aby usnadnil prohlídky. Dnes je zámek v soukromém vlastnictví, prochází se jen jeho velmi malá část, a v další části bydlí majitelka, příp. hosté.

Poté jdeme podél řeky (jižně od silnice) zpět do Kostelce, kde se zájemci brodí skrz řeku pod splavem, případně se tamtéž i koupou.

Večer si zejména Beny (občas ho s Lišákem doplníme) s celým táborem povídá o bezpečnosti při jízdě na kole. Což zdaleka nejsou jen dopravní předpisy, jde i o přilbu, odrazky nebo reflexní plochy a o další věci. To vše ale není možné najednou rozumně probrat, takže jsme ze všeho probrali jen to absolutně nejnnutnější. Všechny nás ale potěšil poměrně velký zájem posluchačů o všechny probírané otázky bezpečnosti – ve středu někteří účastníci zkoumali své přilby a jejich seřízení a reflexní doplňky na výbavě, takže jsme rádi, že slova o bezpečnosti padla na úrodnou půdu.

Zájemci si podrobnější variantu některých témat mohou poslechnout, a v jednom případě i přečíst, na stránce <http://www.adamek.cz/kolo/prilba>. Kromě toho na web a na DVD dávám jednoduchou osnovu pro kontrolu technického stavu kola, která během tábora (letos i loni) visela na nástěnce.

## 5 Středa 9.7.2008

Mutanti a Rafani vyrážejí na koníčky na lesní farmu; Mutanti po přesně stejné trase, jako předevčírem. Jelikož jsem ráno řešil jednu proříznutou matračku a pár dalších drobností, vyjeli Mutanti napřed beze mě, pod vedením Ály a Jirky – přesně podle plánu pro podobné situace. V kanclu DDM jsem získal sadu na zalepení matrace (lepení jsem prozatím odložil), a vydal jsem se za Mutanty. Ale příliš velká radost z volného spurtu se bohužel nekonala, protože docela foukal protivítr. Oddíl jsem dojel v Česticích, kde měl zastávku, ale do jeho vedení jsem se momentálně nemontoval. Když už ho vedla Ála, a vzadu to jistil Jirka, tak jsem při jednom zůstal vzadu, abych si zas jednou okouknul, jak to vedení skupiny vypadá zezadu – sice jsem coby instruktor vzadu začínal, ale už pár let jezdím převážně vepředu a není špatné si občas připomenout pohled na věc z jiného úhlu.

### Jízdy na koních

Na lesní farmě jsme měli na hodinu objednané tři koně. Uvítal nás přátelský rottweiler Ron, už ne štěně, ale ještě mladák, každopádně v pohodě. Když nás lidské osazenstvo farmy vpustilo dovnitř, mohli jsme si zběžně zvenku prohlédnout starší německou trambusovou dodávku Hanomag, v provedení pro přepravu koně. Mezitím nám místní připravili dva hnědé valachy a jednu černou kobylku, samozřejmě šlo o výběr nejhodnějších koní, a každého koně vodila jedna místní jezdka. Koně s pasažéry vždy třikrát obešli okolo cirku, a pak proběhla výměna za nové jezdce. Když každý z dětských účastníků, kteří měli o jízdu zájem, absolvoval svá tři kolečka, přišla řada i na vedoucí.

Vyfasoval jsem prvního ze tří koní, tj. valacha, jehož jméno si už nepamatuji. Při nastupování pro mne bylo příjemným překvapením, že narozdíl od mé zatím poslední „jízdy“ na koni (s vedením koně zvenku, jako teď), kdy mi bylo devět, teď zvládnou na koně vylézt sám, bez cizí pomoci :) Dostávám pokyn, abych dal do třmenů jen špičky, většina chodidla má tedy třet dozadu, a paty se mají propnout dolů. Úspěchem během jízdy bylo, že jsem se dozvěděl, že se nemusím nutně držet sedla. Kůň byl klidný, takže jsem nespádl, jízda bez drže byla v tomhle případě pomalejší, snadnější, než na kole :) Po třech kolečkách nastává



poměrně zajímavá akce – slezení z koně. Obě nohy vyndat ze třmenů, předklonit, přehodit pravou nohu, a seskočit. Trochu mě překvapilo, že nejde o inverzi postupu pro nasednutí, tedy že se před slezením vyndává levá noha z třmene, a skáče se dolů oběma nohama. Ale dává to smysl – pro výstup nahoru je vsunutí jedné nohy do třmeny docela užitečné, a při seskoku dolů není špatné dopadnout sounož, jako třeba při přistávání s padákem do para-kotoulu – dopadová rána se dělí do dvou nohou, a navíc si nohy vzájemně zpevňují kotníky.

Následují další vedoucí. Jedna kolegyně si, argumentujíc tříměsíčním jízdním výcvikem, přeje jet sama, ale vodička koně (jako ta jezdkyně, co ho vodí po dvorku) to zamítá, skrz nedobré vložení nohou do třmenů.

Pak následovaly další jízdy dětí, a když na mě přišla řada, tak jsem znovu otevřel otázku možnosti jízdy se samostatným řízením: „Naprostě to neumím, ale rád bych to zkusil“. Šéfka farmy souhlasila, a byl vybrán nejkliďnější kůň – zbývající hnědý valach, slyšící na jméno „Sir“. Oficiální papírové jméno měl jiné, to už jsem zapomněl, ale to ten kůň taky, takže je to jedno... (možná „Lord“, nebo tak nějak). Sir byl opravdu důstojný pán, který nikam nespěchal. Řečeno přesněji, byl ve své mysli vybaven automatickou brzdou, takže když ho jeho majitelka netáhla, tak stál. Byl jsem poučen o tom, jak mám hýbat nohama, aby kůň chápal, že má jít, ale moc to nefungovalo. Jednak jsem se do toho požadovaného pohybu nohou střefoval jen velice přibližně, a jednak Sir ještě nebyl letos ježděný, na farmě je chvilku, a ještě letos nevozil nikoho jiného, než svoji majitelku, na kterou se teď pořád koukal, když nechápal, co se to děje. Nicméně ta tři kolečka jsme nakonec se Sirem absolvovali, ale celou dobu vedle něj musela chodit (co si budeme povídat, musela ho tahat) jeho majitelka, která ho vodila celou dobu. Takže jediný rozdíl oproti předchozímu vodění byl v tom, že jsem šíleně makal nohama, dáváje tím koňovi signál k pohybu (aniž by to výrazně pomáhalo, akorát jsem se namakal víc, než na kole), a držel jsem uzdu. Ale k pohybu vpřed musela stejně Sira přemlouvát jeho majitelka. Já jsem akorát mohl řídit, což mělo za následek několik lehkých vybočení z vyšlapané kružnice :) Ale v té průměrné rychlosti okolo 3 km/h to nebylo žádné dopravní neštěstí.

Když na mně bylo vyzkoušeno, že Sir je opravdu klidné povahy (možná v danou chvíli až moc), povolila šéfka farmy pokus o jeho řízení i zkušenější Renče. Zásadní změnou byla změna technologie ze strany Sirovy majitelky. Sira netahala a nepřemlouvala, nýbrž ho na fěrovku zezadu tlačila. Tím Renča oproti mně získala větší možnost samostatného řízení, protože kůň už nemohl jít za svojí majitelkou. Když se podruhé povozili i všichni vedoucí, stihlo si ještě pár nejmávnějších zájemců, kterým se jízda na koníčcích nejvíce líbila, dát bonusovou třetí jízdu. Dostalo se i na mě. Jelikož byli na místě tři koně, z nichž na dvou jsem už seděl, byla volba koně pro třetí jízdu zcela jasná. Nasedl jsem na černou kobytku, jménem Raina. Jména samozřejmě koně neměli napsaná na zádech, ale přišlo mi být vhodné se vodiček na jméno koně zeptat, a koně slušně pozdravit, než na něj vlezu. A po slezení se s ním rozloučit. Nejdříve jsem na Raině absolvoval dvě kolečka vedené jízdy, protože za koně vhodného k samojízdě byl předtím vybrán Sir, nikoliv Raina. Ale nedalo mi to, a cestou jsem se vodičky zeptal, jestli bych si nemohl zkusit Rainu řídit. Vodička, barevně sladěná s jí vedenou kobytkou, řekla, že záleží na šéfce farmy. Zbývalo mi jedno kolečko jízdy, a zeptal jsem se farmářky, jestli bych si mohl zkusit řídit Rainu, když Sir moc nechodil. Po nedlouhém váhání souhlasila, s tím, že slečna doposud vodící Rainu má vedle kobytky jít i nadále, a hlídat ji. Raina byla k jízdě bez přemlouvání výrazně svolnější, než Sir, a v zásadě se dá říci, že šla. I když vlivem nepřesnosti mých pohybů nohou si chvílemi nebyla jistá, jestli je od ní chůze opravdu vyžadována, ale to si kdyžtak nechala vysvětlit verbálně – stačilo ji za chůzi chválit, a měla jasno :) Drobné nepřesnosti v mém řízení se díky Rainině pohybu (5km/h) projevovaly víc, než u Sira, ale nakonec jsme do cíle trefili.

Po zaplacení a poděkování za jízdy jsme se vydali na další cestu, každý oddíl za svým cílem. Tentokrát už jel Jirka s Rafany, a já s Álou klasicky s Mutanty. A farmářka šla vařit, protože měla na farmě svůj tábor.

## Třebechovický betlém

Pokračovali jsme na západ do Třebechovic, ke známému muzeu betlémů. Po krátké pauze vstupujeme dovnitř. Prohlídka se skládá ze tří expozic, z nichž první obsahuje právě ten nejznámější a největší betlém – „Třebechovický“ Proboštův mechanický betlém. K pozorování spuštěného betlému nám paní pokladní pustila zvukový záznam, informující o jeho historii. Mj. jsme se dozvěděli, že autorem Třebechovického betlému je zemědělec Josef Probošt. Původně ho vyřezával úplně sám, později si na výrobu figurek najal Josefa Kapuciána, protože jemu šly figurky lépe. Dnes by se tato výrobní koncepce nazvala „outsourcing“. Probošt ale i nadále vyřezával to ostatní a betlém kompletovat.

Stavba betlému mu trvala desítky let, takže považuji za obdivuhodné, že dokázal tak dlouho na tomto projektu pokračovat, protože si docela dobře dokážu představit šťourání a výčitky typu „Proč to děláš?“, „Co z toho máš?“, „Dělej radši něco pořádného.“ nebo „Kdo ti za to co dá?“, kterého se mu jistě muselo z jeho okolí dostávat – alespoň pokud to můžu posuzovat podle svých vlastních zkušeností s morální podporou v nekomerční činnosti.

Betlém vznikl v 19. století, původně byl poháněn klikou, a ve století dvacátém byl vybaven elektromotorem. Takže ho teď návštěvníci mohou pohodlně pozorovat v pohybu.

Na webu muzea ([www.betlem.cz](http://www.betlem.cz)) je dále uvedeno, že autorem mechanismu je Josef Friml, a že v r. 1999 byl betlém prohlášen národní kulturní památkou.

Betlém našťastí pracoval dál i po skončení audiozáznamu, takže jsme si ho mohli podrobně zblízka prohlédnout. Bohužel se tam nesmí fotit (ale když zadáte do hledání obrázků v Googlu „Proboštův betlém“, tak se něco najde, nebo můžete do Třebechovic zaskočit). Kromě mnoha zajímavých pohyblivých postavíček, šikmo položeného kolotoče, díky kterému figurky chodí do kopce (při pohledu na betlém je to vpravo, spíš nahoře) nebo dřevěných řetězů pohyblivých mě zaujal i zvon, který je sice provedený staticky (stojí, nekýve se, nezvoní), ale je vymodelován v labilní poloze – tj. vyklopený nahoru, takže působí dojmem, jako by zvonil. Hodně vzdáleně mi to připomnělo efekt, kdy fotíte na delší expoziční čas, díky stavu nebo stabilizátoru foťák udržíte, takže vše nehybné je ostré, ale všechno, co se hýbe, je rozmazané.

Trochu znervózňující by možná po delší době mohla být kukačka, která v pravidelných (krátkých !) intervalech kuká. Bez přestání. Ale co mě zaujalo nejvíc, je několikanásobná přítomnost hlavní postavy betlému. Člověk by čekal, že Ježíš bude v betlému znázorněn uprostřed v jesličkách, coby dítě, staré max. desítky nebo stovky hodin. Ale on je tam navíc vpravo nahoře vyjeven také při Poslední večeři; o kousek dál při křížové cestě, nesa svůj kříž; a pak o kousek dál zase – tentokrát už visící na kříži. Takže s časovým umístěním obrazu se Probošt moc nemazal, a jednoho a toho samého člověka umístil do jednoho dioráma několikrát – pokud jsem si dobře všiml, tak jednou ve věku cca. 0 let, a nejméně třikrát ve věku cca. 33 let. Navíc Jeruzalém, kde měl být Ježíš ukřižován, je od Betléma vzdálen asi deset kilometrů (8-12, dle zdrojů), zatímco v Proboštově betlému je místo ukřižování jen stovky metrů od místa narození, jak by vyplynulo z měřítka. Ale do církevní historie stejně není radno příliš šťourat. Prostě Proboštovo dioráma je holt časově i prostorově značně nekonzistentní (nerespektuje jeden čas, a dokonce ani jedno místo), ale to je jen takový systémový pohled na celek. Jinak je, z pohledu detailů, zpracováno dost pěkně, a navíc asi i kvalitně, když dřevěná konstrukce už tak dlouho nejen drží, ale i funguje. A z toho, co jsme viděli během naší návštěvy, se dá předpokládat, že betlém denně naběhá pěkných pár strojových hodin.

Při návštěvě muzea jsem si uvědomil, že na některých českých betlémech je nápis „Pokoj lidem dobré vůle“, zatímco na mnoha světových i českých betlémech je napsáno „Gloria in excelsis deo“. Což mi nějak neštymovalo, protože „gloria“ je něco jako „sláva“, a od „deo“ bych čekal nějakou souvislost s bohem, podle řeckého Dia. Takže jsem se pak zeptal dozorkyně ve druhé expozici (tam bylo nashromážděno vícero menších betlémů, mechanických i statických), co přesně latinská verze znamená, a dozvěděl jsem se, že je to „Sláva na výsostech bohu“ (dodatečně to potvrdila i Wikipedie). Což nemá příliš společného s českou verzí nápisu, byť ta mi zní obsahově přijatelněji. Každopádně se potvrzuje, že ani tady si překladatelé neberou s konzumentem servítky – zkuste si někdy porovnat tři-čtyři jazykové verze nějakého návodu k použití výrobku (platí pro jídlo i elektroniku), příp. cedule pro turisty, a nebudete se stačit divit, jak zásadně se informace, sdělované různým národům, mohou někdy lišit. A ani betlémy tedy nejsou výjimkou.

Jelikož Proboštův betlém, jakož i jiné betlémy v muzeu, jsou dřevěné a vzácné, vyvstala mi v hlavě otázka, jak jsou zabezpečeny proti požáru. Protože by mohlo stačit málo, a desítky let vytvářené, přes sto let opatrované, fascinující dílo by bylo v tahu. Od hlídačky jsem se dozvěděl, že muzeum je osazeno detektory kouře a tepla, a že betlém by se v případě potřeby hasil práškem, který je prý jediný vhodný. Je sice pravda, že voda nebo pěna by dřevu neprospěly, a podle Wikipedie ani sníh, ale podle dalších zdrojů není na dřevo vhodný ani ten prášek, protože pod ním může dřevo chytit znovu (nehledě na nepořádek po práškovém přístroji). Snad tedy ke zkoušce neškodné hasitelnosti betlému nikdy nebude muset dojít.

V druhé expozici, kde bylo asi tak přibližně dvacet menších betlémů, převážně nepohyblivých, mě docela zaujal soustružený betlém. Tvar figurek odpovídal povaze soustruhu – což je stroj, jehož hlavní funkcí je otáčení hřídele, na které je uchycen patřičně tvarovaný nůž. Takže soustružené výrobky jsou osově souměrné. Česky řečeno, soustružené figurky byly všechny válcového tvaru, takže pejsek připomínal prasátko nebo nudličku, a člověk sloup.

Ve třetí expozici bylo pár starých předmětů (pečetě, rychtářské právo, atp.), ale hlavně prodejna suvenýrů, což nás trochu zklamalo, vzhledem k tomu, že to bylo předem prezentováno jako expozice, a ne jako prodejna. I když v sortimentu prodejny bylo docela dost pěkných dřevěných výrobků, takže se to k Proboštově betlému tak trochu hodilo.

Kromě tří expozic bylo muzeum zajímavé i bezplatným přístupem na PC s internetem (do 15 minut), ale neběhaly tam webmaily, o které byl ze strany mé, i ze strany několika členů oddílů největší zájem, takže jsme jen koukli na počasí, a nechali jsme počítač počítačem.

Po rozchodu jsme se z náměstí vydali jakoby směrem na Krňovice a Sezemice, ale pak jsme to vzali doleva, po uzavřené státovice a po souběžné cyklostezce do Týniště. A odtamtud přes Borohrádek směrem na Choceň, protože náš cíl byl kousek před Plchovicemi.

## **Příprava triatlonu a orientační hra**

V červnu mi totiž místní výrobce spacáků doporučil pro uspořádání triatlonu přírodní koupaliště, obklopené lesními cestami, užívanými cyklisty, nikoliv auty. Tehdy mi přibližně popsal, ve kterém sektoru se koupaliště nachází, a teď jsme se ho vydali přesně najít, připraveni na nutnost křížového prohledání oblasti. Ze silnice doleva do lesa jsem to vzal poblíž Čičové, po nejdůvěryhodněji vypadající cestě, okolo závory po cyklotrase č.4320. A ejhle, po dvou kilometrech jízdy se po pravé straně objevil malý písáček s luxusní pláží. Okoukli jsme terén, vyhlédli jsme trasu pro běh a pokračovali jsme dál, s tím, že ať nás to vyhodí kdekoliv, určitě tam půjde odbočit doleva, a dojet do Kostelce (pomalu se blížil čas večere). Na výjezdu z lesa jsme narazili na pěkně upravené místo „Studánka Brumbárov“, kde si děcka vyzkoušela ovládání místní vodní soustavy – přepínač toku potůčku do dvou koryt –

bud' přímo, nebo přes vodní kolo. Už podruhé za tábor potkáváme sošku vodníka, poprvé to bylo u rybníka za Rychnovem.

Od Studánky Brumbárov pokračujeme do Krchleb, a z nich přes Svidnici a Kosteleckou Lhotu do Kostelce.

Mutanti dnes najeli cca. 58 km.

Rafani v poledne od koníčků pokračovali na Kunětickou horu, kde část z nich nebyla vpuštěna do interiéru hradu, neboť se místním nelíbily SPDčka (ale v Opočně a Častolovicích se s nimi do zámku mohlo, byť v Častolovicích tuším byly pantofle).

Večer se celý tábor věnoval orientační hře, kterou připravila Bára. Celé rody pobíhaly podle luxusní vytištěné mapky po Kostelci, postupně mezi jednotlivými stanovišti (což, jak se ukázalo, nebylo pro jeden z rodů navigačně úplně snadné...), a na některých z nich plnily úkoly. Jelikož moje stanoviště u železničního přejezdu mělo za cíl především dohlédnout na respektování semaforu a případně odečíst čas, neměl jsem původně provozovat žádnou soutěž. Ale aby soutěžící neměli pocit, že mě vidí zbytečně, tak mi aspoň od Jirky, po úspěšném splnění jeho úkolu, donesli heslo. Heslo znělo, nečekaně, „Ferodo“. A aby se přímo u mě nenudili, museli soutěžící tento název najít na dvou místech, viditelných z mého stanoviště. První místo našel každý rod snadno – byl to tovární komín vedle našeho DDM. Druhé místo bylo pro všechny rody o trochu obtížnější, ale nakonec ho všichni našli. Šlo o samolepku na místním Trabantu, zaparkovaném vedle mého stanoviště. Některé rody nejdřív hledaly nápis na Lišákově autě, říkajíce „to auto tady není jen tak“. Ale bylo. Lišák prostě přivezl z Náchoda diplomy, a přijel se za mnou podívat na moje stanoviště, čímž některým rodům trochu zpestřil hledání :)

Mému stanovišti u závor předcházelo Jirkovo stanoviště u splavu, a podle toho, co jsem zaslechl, tam některé rody měly potíže s luštěním na papíře napsané zprávy v morseovce.

## 6 Čtvrtek 10.7.2008

Dopoledne se celý tábor věnoval jízdě zručnosti a popisování a podepisování triček.

Beny s Álou mezitím zajeli do oblasti konání triatlonu, definitivně rozřekli rozmístění tras a kontrol, a odpoledne se triatlon pod vedením Benyho rozjel.

### Triatlon

Start a cíl byl na přírodním koupališti na cyklotrase 4320, v lese mezi Svidnicí a Číčovou. Začínalo se klasicky vběhnutím do vody. Když každý odplaval, co mu náleželo, tak se oblékl na kolo, a vyrazil na cyklistickou část. Jezdilo se po směru hodinových ručiček, což je v kontinentálních dopravních poměrech bezpečnější směr jízdy, než ten opačný. Všechny tratě přesně neznám, ale tuším, že Bára byla ve Svidnici a Jirka na nějaké lesní křižovatce. Od Jirky se jezdilo do Kosteleckých Horek k Ále, a od ní ke mně, na křižovatku těsně za vesnicí Smetana. U mě všichni odbočili doprava (Rafani dvakrát) a pokračovali jakoby na Borohrádek, přičemž ale před Číčovou u Péti odbočili doprava do lesa, na už zmiňovanou trasu 4320. Po cyklistické části klasicky následoval běh. Když okolo mě projeli všichni, kteří projet měli, tak jsem počkal na Álu, a když přijela ze svého stanoviště, pokračovali jsme dál po trati, směrem k Pétinimu stanovišti. Cestou se mi ale přihodila poměrně zajímavá věc – jedenapůllitrová láhev, plná vody, připravená pro případné omývání odřenin, zavěšená na prázdné brašně (která tudíž momentálně neměla výrobcem předpokládanou tuhost), se dostala mezi zadní nosič a zadní kolo. Situaci vylepšila ještě ta okolnost, že jsem právě uhýbal autu,

takže jsem místo zabrzdění musel ještě kousek šlapat, a až pak zastavit. Následkem byl příčně přeražený zadní blatník. Vytvaroval jsem ho tak, aby se spodní část překrývala s horní částí, takže blatník docela držel, jen byl kratší, protože jsem spodní držáky musel trochu přihnout nahoru. Už jsem se divil, že se nic nestalo kolu, když tu jsem si všiml kvalitní osmičky a jednoho přetrženého drátu. Takže jsem Álu poslal napřed, aby s dalšími odvezla oddíl, a vydal jsem se po silnici do Kostelce. Asi tři kilometry jsem opatrně pomalu vestoje jel, nalepen na řidítkách, pro odlehčení zadního kola, ale stejně to nebylo nic moc, takže zbylých asi 7 km jsem dal radši pěšky. Ještě štěstí, že jsem si nášlapy pořídil v turistické variantě, jinak by to na tom asfaltu nebylo nic moc.

Večer se mi naštěstí podařilo drát vyměnit, protože byl na opačné straně, než kazeta (i tak jsem ho musel nejdřív ohnout, a pak narovnat utažením), a pak kolo jakž-takž i vycentrovat. Do vytržení drátu z kola jsem najel cca. 14 km (a pak ještě těch 3+7), ale děcka najela víc, jen nevím kolik.

Odpoledne odjeli Pavel a Lišák. Jinak o prvním víkendu s námi navíc oproti výše uvedeným vedoucím byli i Zděbor a Křéma; Lišák se ve středu otočil do Náchoda pro diplomy; a Beny přijel v pondělí ráno. Jinak ostatní byli přítomni non-stop od sobotního rána.

## 7 Pátek 11.7.2008

Dnes jedeme do Dolních Libchav na exkurzi ve firmě SOR, která vyrábí autobusy.

Od té doby, co bývalá Karosa patří italskému Ivecu (s intermezem ve formě nadnárodní skupiny Irisbus), je SOR největší český výrobce autobusů. Byť jeho majitelem už je dnes asi banka, a jejím majitelem je bůh ví kdo, takže bych za tu českost taky nedal ruku do ohně. Ale každopádně má SOR pořád v Libchavách aspoň své nejvyšší ředitelství, takže se do určité míry může sám rozhodovat, což se o nedaleké vysokomýtské pobočce Iveca (kdysi postupně známé firmy Sodomka a Karosa) už dneska říct nedá.

Navíc, coby cestující, dojíždějící šest roků skoro denně na trase Náchod-Hradec a zpět, mám SOR z uživatelského pohledu radši, než Karosu, protože SORy, narozdíl od „Karos“ na stejné lince mají vysouvací sedačky.

A někteří dopravci mají SOR oproti Karose radši kvůli nižším provozním nákladům.

Souhrnně – libchavský SOR, oproti podobně vzdálenému vysokomýtskému Ivecu:

- je více český
- vyrábí autobusy s
  - vyšším pohodlím pro cestující
  - nižšími náklady pro dopravce

Proto jsem hned v dubnu domlouval exkurzi v Libchavách, ne ve známějším Vysokém Mýtě.

Na exkurzi jedou jenom Mutanti a Rafani, protože Mravenci se ji rozhodli oželeť, a radši jeli vlakem projít se po Orlických horách.

/\*Výše uvedený text jsem sepsal 17.7.-13.8.2008, zatímco následující text vytvořím 29.1.2009 a později, což se patrně projeví jeho nižší podrobností.\*/\*

Z Kostelce s Mutanty jedeme přes Borovnici, Lhoty u Potštejna, Velkou Skrovnici, Orlické Podhůří, Dobrou Vodou, z ní směrem na Oldřichovice, a jsme na kraji Libchav – alespoň podle dopravního značení.

Vědom si toho, že Libchavy jsou troje různé vedle sebe, to беру doprava, abychom se z „Libchav“ bez přívlastku dostali do Libchav „Dolních“. Ale kde se vzalo, tu se vzalo, po pár stech metrů jízdy se před námi objevilo Ústí nad Orlicí. Dáváme tedy krátkou pauzu na benzínce, a vracíme se necelý kilometr k ceduli „Libchavy“, označující Dolní Libchavy. Přijíždíme k SORu, a tam, i přes Benym předem hlášený údajný nedostatek místa, svačíme na trávníku před fabrikou, čekající na začátek exkurze.

## **SOR Libchavy – exkurze ve výrobě českých autobusů**

Výrobním závodem nás provedl hlavní technolog, se kterým jsem měl exkurzi domluvenou. Při čtení následujících řádků doporučuji současně nakukovat do fotek.

Prohlídka začala v hale, kde jsou svářeny prostorové rámy. Na vstupu je mnoho jáklů, a podobného železa, a když se to vše správně poskládá a posváří, tak z toho vznikne kostra. Ta je následně z boku obložena plechovými panely, nahoru je nasazena laminátová střecha (čekající na platáku na ploše vedle haly, kam byla v jednom kuse přivezena nejspíš od subdodavatele), a hrubá karosérie je hotová. Hutní materiál se po hale rozváží na vozících, jezdících v kolejničkách, elegantně zapuštěných do podlahy.

Vaření prostorových ráků je velice podobné, jako u malých českých sportovně-rekreačních dvoumístných automobilů Kaipan, jejichž výrobu jsem si prohlédl v září při [cestě na kole okolo ČR](#) – jen u toho autobusu je to vše tak nějak větší (rozestavěný autobus není uchycen v držáku na stole), a zatímco na sporták Kaipan se v jednom kuse nasadí celá jednodílná laminátová karosérie, tak autobus SOR se z boku postupně obkládá plechovými panely a jednodílným laminátem se to celé jen shora zavíčkuje.

Následně jsme navštívili montáž, kde jsme zblízka viděli mj. části náprav, a kde jsme si jeden rozestavěný autobus, podle fotek zpětně tipuji, že šlo asi o příměstský low-entry, prošli zevnitř – a zkusil jsem si, jak se v SORu za volantem sedí :)

Pak jsme se zběžně podívali do lakovny, a zamířili jsme k na dvoře zaparkovanému autobusu s pohonem na CNG (zemní plyn; nezaměňujte s rozšířenějším LPG – propan-butanem), jemuž jsme nahlédli pod kapotu, kde jsme si komponenty pohonu CNG prohlédli.

Na dvoře a v halách jsme viděli několik prvních kusů (nebo teprve prototypů?) nabíhající modernizované výrobní řady, zejména v městském provedení. U městského provedení autobusů nové řady si povšimněte zakrytí neřízených kol, které má patrně zvyšovat bezpečnost tlačících se cestujících.

Před opuštěním areálu jsme si v objektu vrátnice na nástěnce prohlédli přehled hlavních vyráběných provedení autobusů SOR – městské, meziměstské a turistické; každé z těchto tří provedení je nabízeno ve třech délkách od 9,5 do 12 m.

Tolik letný popis trasy průchodu závodem, a teď je čas na pár zajímavostí:

- SOR se hodně zaměřuje na autobusy v provedení běžně nazývaném low-entry, což by česky teoreticky bylo „nízkovstupové“ nebo „s nízkým vchodem“. Marketingově je sice SOR někdy nazývá „nízkopodlažní“, ale to je dost nepřesný pojem.
  - aby byl autobus „low-entry“, tak stačí, aby měl nízko umístěných minimálně 55% plochy podlahy
  - nízkopodlažní vozy musejí mít nízko umístěnou podlahu celou
  - plně nízkopodlažní vůz má motor umístěný vzadu vlevo, díky čemuž potřebuje asymetrickou zadní nápravu, která je o 500 tisíc Kč dražší, než náprava normální
    - na dvou fotkách ze svařovny je vidět polotovar zcela nízkopodlažní karosérie ([muty-pict5026.jpg](#) a [muty-pict5027.jpg](#))

- vůz low-entry má zadní část vozu normální, tj. motor je umístěný normálně uprostřed, nad normální osově souměrnou nápravou, nemusí se připlácet půl milionu za exotickou nápravu
- dopravce (zákazník SORu) dostane na vůz low-entry stejné dotace, jako kdyby šlo o vůz plně nízkopodlažní – proto jsou nízkovstupové autobusy pro dopravce výhodné
- místa vyhrazená pro tělesně postižené SOR původně umisťoval pouze v nízké přední části autobusu, ale pak se SORu začali ozývat dopravci, že si některé starší cestující stěžují, že chtějí mít svá místa pro invalidy umístěná i nahoře, aby měly výhled – takže dnes jsou místa pro tělesně postižené vyhrazena i v přední části zadní zvýšené části, což sice vypadá nelogicky (tělesně postižený, uplatňující své právo na vyhrazenou sedačku, se škrábe nahoru), ale je to výsledek reálné poptávky praktických uživatelů, kteří jsou sice tělesně postižení, a mají právo na vyhrazená místa, ale rádi si vylezou nahoru, jen aby neseseděli dole
- Kloubový městský autobus je vybaven sedmero dveřmi, jeho „výplach“ (oficiální pojem, označuje dobu nutnou pro výstup cestujících) je 5 sekund (kapacita je asi 120 osob?).
- Co jsme si tak všimli, tak na dvoře jsou rozestavěné autobusy tlačeny traktorem (samozřejmě přes tažnou tyč, ne natvrdo závažím na plastový nárazník...), na hale lidmi.
- Autobus CNG (na zemní plyn):
  - má dvě různá hrdla pro doplňování paliva
  - má v motorovém prostoru automatický hasicí systém
  - má pro provoz v pražské MHD větší palivovou nádrž, než pro provoz na meziměstských a dálkových linkách
  - autobusy na CNG prý ve Vídni způsobily větší výskyt alergií
- Autobusy s emisní normou Euro 4
  - vyžadují pro svůj provoz dolévání aditiv „adblue“, jejichž zásobník je v autobusech automaticky vyhříván při teplotách pod -6 °C
  - mají levnější provoz než vozy s motory Euro 3, a to i po započtení ceny aditiv adblue
- Autobusy s emisní normou Euro 3
  - se stále vyrábějí, aby mohly být dodávány na mrazivou Sibiř, kde by vyhřívání nádrže s choulostivými aditivami adblue bylo příliš náročné
    - zato ale sibiřské vozy mají
      - vyhřívanou palivovou nádrž na naftu
      - nezávislé topení o výkonu 70 kW
        - přičemž v našich poměrech kotel s výkonem např. 20kW stačí pro pohodlné vytápění většího rodinného domu
- V minulosti SOR dodal do Ruska velice luxusní verzi autobusu
  - měl 16 míst k sezení, místo obvyklých 52
  - byl zařízen pro konferenci a vybaven obrazovkami
- S dřívějším licenčním výrobcem SORů, polskou firmou Solbus (vyrazíte-li do Polska, tak na každém rohu uvidíte „SOR“ s označením Solbus), se dnes SOR soudí
  - protože Solbus prý používal větší poměr cizích dílů, než bylo domluveno, čímž SOR jednak přicházel o nasmlouvaný odbyt dílů, a jednak ztrácel jistotu kvality
  - ve hře je (ne)oprávněnost používání pěti homologací (úřední schválení konkrétního typu k provozu na silnicích), přičemž náklady na získání každé z nich byly cca. 8 milionů Kč (takže jde o homologace v celkové hodnotě cca. 40M Kč)
  - dokumentace se prodávají jednorázově, licenční podíly z vyrobených kusů se neplatí
    - ale na každý kus by licenční výrobce měl správně odebrat materiál v předem dohodnutém rozsahu (patrně půjde hlavně o komponenty mající vliv na bezpečnost provozu)
  - licence momentálně (07/2008) úspěšně funguje v Maďarsku

- včetně zpětné vazby – když Maďaři přijdou na lepší výrobní postup, tak ho poradí i Libchavám

## Koupaliště

Po rozloučení a poděkování za prohlídku závodu vyrážíme oba oddíly do nedalekého Ústí n. Orlicí, kde nás Ála navádí k místnímu koupališti. Při teplotě vzduchu 27 °C a teplotě vody 24 °C zkusíme v bazénu perličkovou masáž a vodotrysk, většina lidí testuje i tobogán a rovnou skluzavku.

Z koupaliště jedeme do tábora na večeri, Mutanti mají za dnešek najeto cca. 56,8 km.

Mravenci (Bára, Pěťa, a spol.) tou dobou měli neplánovanou bojovku s drahami, protože vlak, který jim vytiskla pokladní ČD, a na který se z celých žaludků těšili, ten den vůbec nejel. Ale časem jel jiný vlak, takže se do tábora k večeri dostali ještě za hlubokého světla.

Při večerním fotbalu v parku před DDM bohužel křuplo Kubovi Vlčkovi v noze, a z následné návštěvy nemocnice se vrátil obohacen o sádru, takže ho rodiče druhý den ráno odvezli domů. Držíme loňskou tradici, nejvážnější úrazy na cyklotáboře máme z míčových her.

## 8 Sobota 12.7.2008

Mutanti a Mravenci se dopoledne věnují fotbalu a dokončování triček.

Odpoledne Mravenci vyrážejí na kola, a my Mutanti se jdeme pěšky lesem a lukami projít podél Orlice do Doudleb. Ještě v Kostelci potkáváme 130 let starý památný buk, vysoký 18 metrů. Pak testujeme brod pod splavem (čistě z nadšení, když je vedle lávka) a opět po břehu pokračujeme proti proudu řeky. Míjíme ohradu s kravami, které jsou velice přátelské (což je u krav normální), které hladíme a které nás olizují (což je dobré na získání různých protilátek a tudíž posilování imunity :)), a které mají dvoje různé číslování – jiné číslo na krku a jiné v uchu (což je zvláštní). Podíváme se na kraj Doudleb, a díky nechvályhodně nízké čisté průměrné rychlosti chůze to otáčíme zpět. Původní plán byl dojít spíše do Potštejna a zpět (~ 2x10km), ale to by někteří jedinci, z civilního života naprosto netušící, co je to pěší chůze, v daném čase asi nedali.

Cestou do Kostelce mezi některými účastníky spontánně vzniká neformální soutěž „kdo vytvoří větší těleso z nakumulovaných bodláků“, pak svačíme u lesní kašny s pramenem, a zanedlouho jsme v táboře, kde Báře předáváme diplom k úspěšnému 1/4století její existence.

Rafani na kola vyrazili vzorně už ráno. Dle fotek soudě byli přinejmenším na nádvoří opočenského zámku, a co paměť dá, tak asi i uvnitř.

Večer se hrají dvě kola Palerma, a následně máme interiérový "táborák" – Zdeněk při svíčkách hraje na kytaru.

## 9 Neděle 13.7.2008

Jedeme do Potštejna (tentokrát spodní trasou přes Lhoty u Potštejna; a raději na kolech), podívat se na výstavu historických psacích strojů. Cestou přibrzdíme u poutního místa Homol, sestávajícího z kopečku, kamenných schodů s mostkem, kostela a hřbitova. Už jsme



okolo něj jeli, ale to nebyl čas, tak jsme si jen naplánovali, že tu přibrzdíme později, na což právě došlo.

Potkáváme se tu s odjíždějícími Mravenci, přičemž Jirka se Zdeňkem se zděsí při zjištění, že nevím, že číslo 42 je „odpověď na základní otázku života, vesmíru a vůbec“. Ale už jsem si tu základní neznalost doplnil – zhlédl jsem filmovou verzi Stopařova průvodce po galaxii. A kdybyste náhodou někdo nevěděl, o co jde, tak se podívejte třeba do [Wikipedie](#).

Na vršku koukáme skrz mříže pootevřenými dveřmi na kousíček vnitřku kostela – vizte foto ([1](#), [2](#), [3](#)), když má člověk možnost opřít foťák o mříž, tak může použít delší ohniskovou vzdálenost („přizoomovat“) a současně celkem beztravně zvětšit celkovou expozici. Podobně nahlížíme i do kapličky – ta sice byla zavřená, ale v dřevěných dveřích měla malé okénko, zakryté jen plotivem, které se dá při ručním zaostření foťáku docela dobře prohlédnout ([muty-pict5466.jpg](#)).

V Potštejně dáváme krátkou pauzu, během níž máme možnost vidět strom republiky, který před 40 lety zasadili skauti k 50. výročí vzniku samostatného Československa. Následně zezadu přijíždíme k zámku (ten je přímo dole v Potštejně, asi 100 metrů od té prudké zatáčky silnice č.14), naše kola byla vpuštěna na nádvoří, aby se jim nic nestalo, a vstupujeme do expozice s psacími stroji.

## Historické psací stroje

Jsou zde k vidění různé psací stroje – tuzemské, i dovozové; nejstarší kousky s dnes už nepoužívaným uspořádáním kláves, i stroje elektrické.

Na jednom starším psacím stroji bylo možné si zkusit něco napsat, přičemž dobový stůl, na kterém stroj stál, byl obsazen i mechanickou kalkulačkou s klikou. Ze stěn na nás shlížely tématické dobové reklamy a prospekty, ve vitrínách jsme kromě strojů viděli i náradí pro jejich opravu a různé brožury.

Prohlídka expozice byla individuální, bez průvodce, ale doplnil jsem ji alespoň stručným výkladem o dodnes používané QWERTY/QWERTZ klávesnici a jejím vzniku. Pro úplnost sem přibližně podobné informace napíšu:

### *QWERTY (QWERTZ) klávesnice*

Je to dodnes nejpoužívanější rozložení pro alfanumerickou klávesnici, používá se nejen u osobních počítačů, ale i u elektronických diařů, některých mobilních telefonů, komunikátorů, kapesních počítačů; některých kapesních překladačů a některých sběračů dat či průmyslových zařízení (poslední tři jmenované skupiny zařízení někdy používají seřazení kláves podle abecedy). Název klávesnice („QWERTY“) je odvozen z uspořádání prvních šesti kláves zleva v horní řadě písmen (od tabelátoru doprava).

QWERTY klávesnice vznikla proto, aby se u psacích strojů nezasekávala raménka s jednotlivými písmeny. Proto byly nejčastější znaky (tj. hlavně samohlásky) rozesety po celé ploše klávesnice, proloženy méně používanými klávesami. Toto uspořádání zvýšilo šanci, že se při rychlém psaní sousední raménka nepotkají a nezaseknou.

Tato klávesnice, navržená pro mechanická ramínka, nesoucí razítka, se dožila osobních počítačů, u kterých se toho v klávesnicích moc nehýbe. Zato ale všichni chtějí psát co nejlépe a co nejrychleji. A tady nastává problém – najednou by bylo dobré, aby nejpoužívanější klávesy byly co nejbližší k sobě, abychom mohli psát co nejrychleji, nejefektivněji a nejergonomičtěji – abychom zkrátka museli přehmatávat co nejméně.

To je přesně opačný požadavek, než pro jaký byla QWERTY klávesnice vyvinuta, a přesto se používá dál. Světlo světa už sice spatřilo mnoho a mnoho návrhů nových ergonomických uspořádání kláves – od klasicky třířadové (jen s novým uspořádáním kláves – [s přesunutím nejčastějších kláves do prostřední řady](#), příp. [se srovnáním kláves do sloupců](#) nebo [kombinace obojího](#)), až po velmi nekonzervativní futuristické návrhy. Jenže po světě už je rozeseťo příliš mnoho QWERTY (a odvozených) klávesnic. Po světě běhá, tedy spíše sedí, mnoho lidí, kteří umí na QWERTY klávesnici psát velmi rychle a velmi přesně, poslepu, všemi deseti prsty. Takže si zkuste přejít na úplně novou klávesnici. Všichni z oboru vědí, že QWERTY uspořádání je v době elektronických zařízení neefektivní, a mělo by být nahrazeno zcela novým návrhem, ale nikomu se pochopitelně do změny nechce. Je to podobné, jako když se v zájmu mezinárodního sjednocení přecházelo z jízdy vlevo na jízdu vpravo – většina lidí věděla, že by to prospělo, ale ta změna trvala dlouho a byla relativně náročná. Takže i dnes, když jen mačkáme elektrická tlačítka, řešená různými technologiemi, stále používáme rozložení, které bylo vhodné jen pro mechanické psací stroje. A bůh ví, jestli se dožijeme té tolik potřebné, a ještě víc náročné, zásadní změny rozložení kláves.

Rozdíl mezi QWERTY a QWERTZ klávesnicí, jak z názvu vyplývá, spočívá v tom, zda je mezi „T“ a „U“ umístěn znak „Y“, nebo znak „Z“. Mezinárodní (anglická) norma je QWERTY. Ale německé klávesnice mají nahoře „Z“, a jelikož jsme v době zavádění psacích strojů byli součástí Rakousko-Uherska, máme „Z“ nahoře i my. Což je noční můrou mnoha uživatelů, zejména v případě programátorů, kteří často pracují s různými znaky, kterými česká klávesnice neoplývá (narozdíl od mezinárodní anglické), a kteří se tak často přepínají mezi oběma verzemi klávesnice. Sice si umístění „Z“ a „Y“ mohou individuálně nastavit, ale pak jsou zase nesví sedíce u cizích počítačů. Podobně jako my, mají „Z“ nahoře mj. třeba Poláci.

Drtivá většina exponátů měla dnešní QWERTZ(-Y) klávesnici, jen asi tři opravdu velmi staré kousky měly různé jiné klávesnice (včetně snad prvního systému s „ukazovákem“). A jeden stroj měl QWERTY zdvojenou – jednu pro malá písmena a jednu pro velká; ostatní stroje s QWERTY/Z klávesnicí mají přepínače velikosti (na PC zvané „Shift“ a „Caps Lock“).

Mezi novějšími stroji objevuji mně osobně známé československé typy „Zeta“ (1950) a „Consul 203“ (1967-1974), na kterých jsem v případě potřeby kdysi občas něco napsal. Samotného mne teď překvapilo, jak staré jsou to typy. Občas jsem je použil v průběhu devadesátých let, a pokud si vzpomínám, tak šlapaly bezchybně – protože narozdíl od mnohých dnešních výrobků byly více z kovu, než z plastu; a navíc byly navrženy pro radost konstruktéra (na výdrž), ne pro radost marketingu (na co nejrychlejší nákup nového kusu).

Vystaven byl i stroj pro vyrážení znaků v [Braillově písmu](#).

#### *Tři drobné informace pro nepamětníky psacích strojů v akci*

- 1) Psací stroje obvykle nemívaly klávesu pro číslici „jedna“, protože ta se nahrazovala malým písmenem „L“, ani pro číslici „nula“, protože ta se obvykle nahrazovala velkým písmenem „o“. Na počítači by samozřejmě záměna těchto znaků byla brutálním hříchem, působícím fatální chaos – takže se někdy záměrně zneužívá ve [spamových](#) zprávách, pro snížení šance na jejich odfiltrování, ale to už by zase bylo jiné téma.
- 2) Konkrétním psacím strojům často trvale ujížděly nějaké konkrétní znaky trvale nahoru nebo dolů, text zdaleka nebyl pečlivě zarovnán v jednom řádku. Toho bylo využito v nejméně jedné detektivce, kde písmeno („r“ ?) trvale vyskakující z řádku pomohlo usvědčit autora anonymního dopisu.

- 3) Jelikož psací stroj přímo tiskne na papír, bylo „mazání“ možné jedině pomocí speciálního papírku s bílou barvou, který se vložil mezi papír a raznici, a napsalo se znovu stejné (to špatné) písmeno na stejném místě, aby se to, co tam nemá být, přetisklo bílou barvou.

A je dobré na okraj zmínit ještě jeden jev, který byl běžný na psacích strojích, a nežádoucím způsobem se nám občas objevuje i na PC – tím je nadměrné používání zámku velkých písmen (Caps Lock). Na psacím stroji to byl vedle odřádkování, proložení mezerníkem nebo „podtržení“ pomlčkami (a vedle změny barvy, u luxusních dvoubarevných strojů) jeden z mála způsobů, jak zvýraznit text. Takové použití je na PC většinou neoprávněné a matoucí. Existuje dokonce hnutí, které chce Caps Lock zrušit, a jelikož jeho argumenty na mne zapůsobily, využil jsem toho, že moje klávesnice umožňuje Caps Lock softwarově zakázat. Caps Lock mám už pár měsíců vyřazený z provozu, a jsem s novým nastavením velice spokojen. Řada klávesnic sice má pravou část Caps Locku sníženou, aby nebyl stisknut omylem, při snaze stisknout „A“, ale i tak je Caps Lock často stisknut nechtěně. Anebo úmyslně, ale neoprávněně. Caps Lock je podle mnohých názorů (a do velké míry už i podle názoru mého) přežitek, který na klávesnici počítače nepatří. Skutečná velká písmena potřebujeme ve větší míře jen opravdu výjimečně, a všechna zvýraznění se mají řešit formátováním.

## Zřícenina hradu Potštejn

Po prohlídce výstavy opouštíme zámek a vydáváme se nahoru ke zřícenině hradu. Na cestu z parkoviště nahoru k hradu sice mají zákaz vjezdu jen motorová vozidla a jezdci na zvířatech (mimo dopravní obsluhu! – [Dopravní obsluha na koni?](#); [off-line](#)), ale vzhledem k hustotě provozu chodců kola raději vedeme, aby nedošlo ke zbytečnému střetu.

Na zřícenině Potštejna jsme už nejméně jednou byli, takže to vezmu jen stručně:

- Hrad se stále prochází s průvodcem. Natrefili jsme na docela dobrého, uměl na leccos odpovědět a nebyl dotazy zničen, ba naopak se s ním dalo dobře pokecat, a ještě se v náš prospěch připravil o pauzu, kterou měl mít před další prohlídkou – a jak říkal, stává se mu to prý často.
  - Na hradě stále žijí automatické sekačky na trávu, zvané kamerunské kozy (oproti normálním kozám se liší výrazně menší velikostí), byť už v menším počtu než dříve. Tento typ sekaček mě už delší dobu zajímá, protože narozdíl od strunových nebo nožových (elektro)motorových sekaček, neřku-li od křovinořezů:
    - nevíří do vzduchu alergeny
    - pracují tišeji, resp. jimi vydávaný zvuk je o mnoho přijatelnější a přirozenější
    - potřebují ke svému provozu vodu, nikoliv dovozovou ropu či monopolní elektřinu
    - zvládají lépe práci v prudkém svahu a jiném těžko přístupném terénu
    - pracují samočinně
    - pracují stále a pozvolna, změna délky trávníku je plynulejší, spojitější, méně skokováBohužel jsou ale velmi náročné na zimní uložení, protože v zimě přestávají pracovat samočinně, a potřebují neustálý přísun materiálu, který musí být předem shromážděn a někde uskladněn. Někteří pragmatičtí jedinci (obzvláště pokud vlastní např. sjezdovku) si proto sadu takových sekaček nakoupí fungl novou na jaře, přes léto ji nechají pracovat, a na podzim ji prodají ke konzumaci nebo částečně zkonsumují sami. Na což bych ale po půlroční koexistenci v jednom prostoru neměl povahu, takže jsem prozatím otázku pořízení těchto užitečných živočichů odložil.
- Navíc, jak jsem se dozvěděl od průvodce, jakož i jinde, kamerunské kozy jsou mlsné, a nespasou zdaleka všechno, co spást mají. V tomto ohledu by měly být lepší ovce, které

sice také existují v kamerunské variantě, ale i v ní jsou o něco větší, než kamerunské kozy. K tomu je nutno počítat s tím, že aktivní živočišná sekačka jakéhokoliv druhu patrně iniciativně spase i obsah záhonů, což by asi některými rodinnými příslušníky nebylo přijato právě s povděkem.

A posledním rizikem kamerunských koz je to, že prý rády a umě přeskakují ploty. Ačkoliv, vzhledem k tomu, že doma pomalu ale jistě nastavují další a další úseky plotu, vždy podle toho, kudy se můj pes rozhodne šplhat, bych asi toto riziko už měl předem pořešené.

Potštejnské kamerunské kozy byly poměrně plaché, málokterá z nich se nechala pohladit. Byli jsme varováni před kozlem (který se, kupodivu, držel často nejblíže, připraven své stádo bránit), a povšimli jsme si i toho, že velká část koz je v očekávání.

- Na hradě je stále kaple s dlouhými schody, kde se stále vypráví o těch náboženských akcích, při kterých věřící šplhali vzhůru po schodech v kleče, na každém schodu se nějakou dobu modlili, když to zkazili, tak se na tom schodu modlili znovu, a když to zkazil jejich šéf, tak začal znovu úplně odspodu. Jakožto cyklistovi, jehož kolena už mají na mnohé věci velice vyhraněný názor, mně tato představa klečení na kamenných schodech po dobu několika desítek minut vždy neskutečně obrací žaludek.
- Na hradě je stále i ten kámen s nápisem, o jehož významu se v minulosti vedly spory (a jistý asi není ani dnes), a díky kterému někdo v minulosti celý hrad překopal, hledaje poklad, který tam podle jeho výkladu významu nápisu měl být.
- Od naší poslední návštěvy na hradě přibyli pštrosi (bez pštrosáčat) a anténa pro šíření bezdrátového internetu po okolí; a v neposlední řadě, protože na to jsou správci hradu patrně nejvíce hrdí, také fungl nová střecha nad jedním, v posledních mnoha letech odstřešeným, objektem.
- Viděli jsme i tee-pee tábor, postavený na louce dole v podhradí (jiným směrem, než je vesnice a příjezd k hradu), a právě kýmsi celkem profesionálně filmově dokumentovaný.
- Na hradě mě dále zaujalo, že ve sklepení, které návštěvníci navštěvují, poměrně dlouhodobě svítí cca. 500W halogenový světlo. Patrně aby tam nebyla zima :)
- Za poznámku stojí, že turisté mají do prohlížených prostorů přístup i v doprovodu svých psů, přičemž se ale patrně přirozeně předpokládá, že by ten pes neměl rozbít zdejší sekačky.
- A abych nezapomněl – v prostoru prohlídky jsou také včelí úly s průhlednými stěnami, určitě se podívejte na video ([YouTube](#), [DVD off-line](#)) . Foták se k tomu v režimu videa a supermakra postavil jako chlap, a dění v úle i přes plexisklo natočil ostře, byť zaostření samozřejmě občas chvíli trvá, protože hardware foťáku není k práci kamkordéru předurčen. Podařilo se i trochu přizoomovat, takže je tam pár velice detailních pohledů.

Návštěvu Potštejna (Půtova kamenu) rozhodně můžu doporučit, zdaleka ne jen kvůli hradu samému (byť ho provozovatelé postupně dávají do kupy), ale také kvůli zvířectvu, se kterým se tam můžete setkat tváří v tvář, a o jehož životě se můžete na místě leccos dozvědět. Když budete mít štěstí na průvodce, tak se můžete mnoho dozvědět i o hradě a věcech souvisejících; za zmínku jistě stojí i výhled do okolí.

Z Náchoda je to co by kamenem dohodil (a 45 km došel).

## Po hradu

Dole v Potštejně nás zastihují dešťové přeháňky, po jejich přehánání vyjíždíme po cestě podél Orlice (z centra Potštejna po pravém břehu) směr Kostelec. Zastihují nás další přeháňky, což by tolik nevadilo, nebýt jejich kombinace s píchnutím Martina kola. K lepení využíváme přístřeší místní zastřešené lávky pro chodce a cyklisty, což poněkud znervózňuje místní

cyklisty, kteří se tudy snaží projet, a volná šířka na dvě jízdní kola je jim málo. Z důvodu měkkého terénu přibližně z Doudleb jedeme víceméně po zpevněné cestě, a do tábora přijíždíme příjemně umytí, s pouhými 33,5 km na tachometru, ale zato obohaceni o mnoho poznatků.

Večer Beny testuje všechny účastníky ze znalostí předpisů o provozu na pozemních komunikacích, a v rámci soutěže rodů následuje kvíz z místních znalostí, nabytých během tábora. Zde je dobré podotknout, že „quartz“ je cizí slovo pro krystal (nebo křemen), nikoliv typ klávesnice používané na našem území od Rakousko-Uherska. Vyhodnocujeme celotáborovou hru, a předáváme diplomy.

## **10 Pondělí 14.7.2008**

Pro pohodové sbalení věcí a úklid předsunujeme budíček na 7:00 (normálně byl v 7:30, 2x v 8:00) a rušíme rozsvičku.

Pro zpestření zpáteční cesty máme naplánován „cíl č.3“, kterým je exkurze v kvasinském výrobním závodě firmy Škoda auto. Exkurze musela být v poslední den tábora, protože jediný člověk, který v Kvasínách provádí, měl na táborový týden naplánovanou dovolenou.

Exkurzi jsem sice domluvil a objednal v polovině března, a to dokonce s časem začátku dohodnutým přesně na minuty, jak se na téměř německou firmu sluší :) , ale nakonec se přece jen do přesného, čtyři měsíce starého, plánu vloudila chybka – v pondělí ráno mám telefon z Boleslavi, že jediný existující kvasinský průvodce se z dovolené sice vrátil, ale je nemocný, a z exkurze nejspíš sejde.

Naštěstí se ale boleslavská organizátorka exkurzí nechala přemluvit, aby exkurzi nezrušila od stolu, a vytrvale volala různým lidem do Kvasin, aby domluvila náhradní provedení akce (ostatně schopnost improvizace je to, co německé vedení VW obdivuje na českých zaměstnancích škodovky – a to možná netuší, že v českých firmách se dá improvizovat o poznání snadněji, než v českých pobočkách německých firem, svázaných předpisy a metodikami).

### **Exkurze ve Škoda auto, výrobní závod Kvasiny**

Po předání tábořiště tedy po oddílech vyjíždíme směrem k „cíli č. 3“, aniž bychom ještě věděli, jestli zlatý hřeb programu vůbec dopadne. Ve stoupání do Solnice mi zazvonil telefon, a následně jsem mohl nahlásit ostatním, že do Kvasin jedeme.

Jelikož se nám ze Solnice nechtělo jet podle šipky „Škoda auto“ pro nákladní dopravu, po hlavní silnici na Brno (č.14), jedeme ze Solnice do centra Kvasin, a ke škodovce přijíždíme odtamtud. Sice ke druhé bráně, než u které máme být, ale ke správné bráně se dostáváme po místní silničce podél železniční vlečky. Rafani už čekají na místě (testovali na kolech místní škodovácké zaměstnanecké autobusové nádraží), Mravenci jeli poslední úsek s námi, takže jsme komplet, a můžeme jít dovnitř.

Tedy jen ti z nás, komu už bylo dvanáct (ostatní čekali s Renčou u kol u vrátnice) a samozřejmě až po odzbrojení od záznamové techniky, jako jsou foťáky a mobily.

#### *Svařovna Roomsteru*

Strážný nás dovedl ke svařovně, kde si nás převzal tuším asistent šéfa svařovny. Ten nám rozdál ochranné brýle a poté nás provedl svařovnou Roomsteru. Jednotlivé karosářské díly se sem na kamionech vozí už ošetřené antikorozií ochranou, přičemž menší části jsou

po několika kusech narovnány v malých přepravních rámech. V Kvasinách se tedy jednotlivé díly svaří do kupy – částečně roboticky, částečně lidmi.

Takový svářecí robot v akci vypadá docela komicky, skoro jako nějaké zařízení či (ne)tvor ze sci-fi parodického seriálu Červený trpaslík. Okolo jedné vznikající karosérie se pohybují třeba čtyři velká chapadla, každé větší než dospělý člověk, a ta chapadla se tam věnují své práci, přičemž jsou naprogramována tak, aby do sebe vzájemně nevrážela a nepřekážela si. Toho vzájemného sladění chapadel je dosaženo zvláštními trhanými pohyby, které na první pohled můžou vypadat i směšně (na pohled druhý je zjevné, jak jsou sladěné, aby se nic nezdržovalo). Jedno chapadlo udělá co má, rychle zrychlí, chvilkově konstantní rychlostí se uhne, a pak zase prudce zpomalí. Mezitím už beztak na jeho předchozím místě něco provádí jeho kolega.

Kromě těchto plně automatických robotů se zde také vyskytují brutálně velké svářečky – tedy brutálně velké ve vztahu k člověku, který je obsluhuje. Vypadají v podstatě jako velká sbíječka vznášející se ve vzduchu na vyvážených držácích. Svářeč takovou na držáku levitující svářečku vezme za držák a plyným pohybem ji posune, kam chce, natočí, jak chce, a svaří co má svařit. Pak ji zase pustí, a ona se vznáší tam, kde byla zanechána.

Nakonec jsou sváry ještě kontrolovány, a hrboly na nich zabrušovány, aby tam ty hrboly nebyly. Poněkud nás zarazilo, že je broušeno něco, co už absolvovalo antikorozi lázeň, ale snad tou lázní ty vozy ještě jednou projdou, nebo je to snad řešeno jinak. Nesmíme zapomenout, že jsme měli náhradního průvodce, takže tady nechci o výrobních postupech spekulovat.

Po prostoru svařovny se neustále pohybovali jezdcí na šlapacích tříkolkách (na první pohled stejných, jako firma Loped vyrábí pro důchodce a invalidy), a jak jsme se dozvěděli, jsou to seřizovači, případně jiní údržbáři strojů. Když se něco rozjede, tak se to samozřejmě musí fofrem seštelovat, aby výroba mohla jet. Tříkolky byly možná před koly upřednostněny jednak proto, že mají mezi zadními koly přepravní koš na nákup (v případě typických uživatelů) nebo náradí (v případě seřizovačů ve škodovce) a jednak proto, že se nemusejí opírat ani pokládat – člověk prostě zastaví, sleze, a jde dělat co dělat má. Jezdci na tříkolkách jezdí bez příleb (přitom kdyby se něčemu vyhýbali, třeba manipulačnímu vozíku nebo [VZV](#), a zastavili se hlavou o nějaký stroj, nebo o VZV, tak by to měli docela rychle spočítané), a zatačky projíždějí po dvou kolech. Venku se po areálu pohybují normální dvoukolá kola (také služební), vybavená vzadu velkým čitelným označením, používaná k pohybu některých zaměstnanců po areálu. Přitom soukromé bicykly jsou zaparkovány u vrátnice (některé služební též), a po fabrice se jezdí jen na kolech služebních, díky označení umožňujících přibližnou identifikaci jezdce.

U vchodu do svařovny jsou vyvěšeny světelné noviny, které ukazují plán a jeho plnění. Výrobní kapacita je tady cca. něco přes 200 vozů denně (220? 240? – někde tam), přičemž už při naší návštěvě jich bylo plánováno vyrobit cca. 200 nebo těsně pod (něco přes 190 ??). Snad tu nevnáším tajné informace, když to psali na ukazateli viditelném desítkám dělníků a všem cizím návštěvám. A navíc touto dobou, vzhledem k aktuálnímu makroekonomickému vývoji, už bude stejně všechno úplně jinak.

Náš průvodce – člověk z kanceláře svařovny – si vybral zpět ochranné brýle a pak nás odvedl k montáži.

### *Montáž Superbu*

Zde nás převzal jeho protějšek (asi také asistent šéfa úseku) z montáže, který nám následně ukázal montáž. Pokud si dobře pamatuji, tak obzvlášť ten druhý, ale možná trochu i ten první, postrádal mnoho základních informací, které jsme u něj hledali – ke konci nás už s našimi otázkami začal zoufale odkazovat na web škodovky, nemaje už ani obecné odpovědi. Ale jak říká známé přísloví – náhradnímu průvodci, který s námi nepočítal, a flexibilně si nás na

poslední chvíli zařadil do svého programu, ztrácije tím svůj čas a nemoha se na nás předem odborně připravit, na informace nekoukej. Hlavní je, že nás provedl prostory, do kterých bychom se jinak dostávali dost obtížně.

Montáž je o poznání příjemnější pracoviště, než svařovna. Je zde výrazně tišeji, a samozřejmě i čistěji. Procházeli jsme montáž vozu Superb. Polotovary nejprve pojíždějí na vozících, pak, od chvíle, kdy disponují koly, jsou jen tahány po zemi podobně, jako je tahána pozemní lanovka. Jelikož už uteklo hodně benzínu od doby, kdy Henry Ford hlásal, že zákazník si může vybrat pro [Plechovou Lízu](#) (model T) jakoukoliv barvu, pokud chce černou, mají dnešní kupující na výběr mnoho možností podoby mnoha částí vozu. Aby byly vozy vyráběny správně podle objednávky, musí se samozřejmě vědět, co má který vůz mít. Aby měl každý správný volant, správný motor, správnou převodovku, správné rádio (za cenu pěti stejně nebo lépe vybavených rádií bez loga automobilky), je každý vůz vybaven velkou průvodní plachtou, na které je zaznamenáno, jakou specifikaci má vůz mít. Navíc má auto samozřejmě kód, podle kterého ho identifikuje počítač, který tu výbavu zná. Ale z té plachty ji pozná i dělník vlastníma očima. Pamatuji-li si dobře, je ta papírová plachta umístěna pod přední kapotou (anebo u čelního skla? – prostě někde vepředu) a je široká skoro jako auto.

### *Zkušební okruh*

Když je vůz skompletován, je čas na zkušební projížďku. Přímo v areálu továrny, u výstupu hotových vozů, je malinký zkušební okroužiček. Asi tři současně pracující pracovníci postupně sedají do dalších a dalších nových Superbů, a jezdí s nimi poměrně ostře po okruhu, aby vyzkoušeli, jestli se kola točí, jestli volant řídí a brzdy brzdí. Na první pohled je to možná velice atraktivní činnost. Mnohé z nás by bavilo skočit do funglovky Superba a razantně s ním jezdit po okruhu plném zatáček. Asi tak prvních 5 minut by to bylo super, hodinu by mě to bavilo, a pak by mi to asi začalo lézt na nervy. No, co do pestrosti je ta práce už druhý den asi nic moc.

Asi nemusím zdůrazňovat, že zkušební jezdci mají přesně předepsáno, co mají kde dělat. Tady to mají rozjet na takovou a takovou rychlost, tady mají prudce zabrzdít, tady tohle, tady tamto... S každým autem tuším několik málo okruhů, pak skočit do dalšího vozu, a znovu totéž. Už si bohužel nepamatuji žádná čísla, ale řekl bych, že do pěti minut se jedno auto určitě vejde, což by znamenalo dvanáct vozů za hodinu a řádově sto vozů za směnu (mělo by to jít spočítat Denní\_produkce\_závodu/počet\_směn/3\_řidiči, ale nemám vstupní údaje) – no, zkrátka, na konci směny musí odtamtud odcházet úplně jiný člověk.

A nezapomeňme, že součástí zkoušky je rychlá jízda proti betonové zdi, prudké brzdění, a ostrá zatáčka vpravo. Takový zkušební jezdec by si asi měl udržovat velmi dobré vztahy s tím, kdo montuje brzdy a s tím, kdo vůz kontroluje.

### *Twindoor*

V souvislosti s návštěvou automobilky jsem se velice těšil na vyzkoušení systému Twindoor. Systém víka schovaného ve dveřích, umožňující používání Superba jako pětidveřový liftback nebo jako čtyřdveřový sedan, je škodovčin patent.

Možná ho znáte z té reklamy, jak spolu Superbem jedou technik a umělec, zastaví u řeky nebo rybníka, umělec vystoupí do bláta v lakýrkách, jde dozadu, otevře jen víko kufru (s panty pod zadním oknem), aby tady mezi rákosím neutrpěl společenské faux-pas způsobené necool zvednutím zadního okna, vyndá si kabelčičku a jde, zatímco technik otevře celé páté dveře (s panty nad zadním oknem), vezme rybářský prut, a v holínkách vyráží na lov. Tak to je Twindoor.

Na první pohled vypadá jako náramně praktický a ergonomický (montován do vozu, který do té doby patrně byl sedanem) a navržený na funkci, takže jsem se velice těšil, až se s ním seznámím. Twindoor jsme si mohli prohlédnout v akci u vozu stojícího poblíž polygonu.

Realita mě bohužel tvrdě uzemnila. Chcete-li jako cool umělec otevřít jen zadní kapotu, tak ji prostě otevřete. Pokud ale chcete otevřít celé páté dveře, tak nejdřív musíte zmáčknout tlačítko, pak počkat celou věčnost, než se uvnitř přestelují mechanismy, potom na vás rozkošně zabliká třetí brzdové světlo, a pokud jste mezitím nezapomněli, co jste v tom kufru chtěli, ani vám nevypršela doba, po kterou můžete parkovat, tak konečně můžete přistoupit k otevření celých pátých dveří. Zásadní na tom všem je, že toto cvičení s laserovou show musíte absolvovat vždy, když chcete otevřít celé dveře. Auto, prošpikované mnoha počítači, si není schopno zapamatovat, který způsob otevírání dveří jste použili naposledy (což by technicky nebyl problém, když se ty mechanismy přepínají elektronicky). Nehledě na to, že nejefektivnější by bylo použít čistě mechanické řešení, kdy by patřičné západky obsloužil člověk během zlomku sekundy klikou a táhly/bowdeny, aniž by musel čekat na pomalé pohyby servomotorů a světelné efekty.

Snažil jsem se také vyptat, co je pravdy na drbu, že VW chtěl škodovce u Superbu systém Twindoor zakázat, aby Superb neměl něco, co nemá německá Paštika, a že proto někdo ze škodovky záměrně „předčasně“ „špiónsky“ vynesl do médií fotky Twindooru, aby se už Twindoor nedal zrušit. Ale informace tohoto typu se, podle očekávání, nepotvrzují :)

Od zkušebního okruhu (který jsme sledovali z mírného povzdálí, protože tam pořád probíhal provoz) si nás opět odvedl strážný, rozloučili jsme se, naskákali jsme na kola (vylovili a zapnuli jsme mobily) a po oddílech jsme vyjeli vstříc Náchodu.

## **Příjezd**

Cestou jsme se zastavili v Dobrušce na náměstí, a pak, za účelem spojení s Rafany a Mravenci, i na Ostrovech, odkud jsme dojeli za Tepnaklub, kde jsme děti, v případě mutantů s cca. 56 km na denních počítadlech, předali rodičům.

A tím skončil (tedy alespoň pro děti a rodiče) náš patnáctý cyklotábor. Všechny děti jsme nakonec úspěšně předali živé, a kromě jedné nohy, zraněné při fotbale, i zdravé.

## **Závěrem**

### **Seznam účastníků**

Jednotliví účastníci mezi oddíly občas podle potřeby migrovali, následuje tedy takový jakýsi „většinový“, nebo spíš konečný stav:

#### *Mravenci*

- Aduš – Adéla Koblášová
- Aneta Šeslerová
- Filip Pilný
- Matěj Zima
- Michal Vymetálek
- Petr Šatný
- Vítek Vosáhlo
- Kristýna Sluková



Ze začátku tábora to byl i Michal Bergmann, ale toho bohužel hned po příjezdu zchvátila choroba, takže v pondělí ráno odjel domů.

Mravence vedli zejména Pavel Maršík s Pétou Fulkovou, ke konci tábora to byli i Lišák – Míra Vodička, Zděbor – Zdeněk Borůvka a Jirka Nymš.

#### *Mutanti*

- Honza Šatný
- Jirka Teichmann
- Kuba Metelka
- Martin Nýč
- Petr Čepelka
- Robert Koncoš
- Štěpán Fichtner
- Tomáš Dvořák

Vedli jsme je s Álou Lochmanovou.

#### *Rafani*

- Brambůrek – Filip Kollert
- Iva Maslikiewiczová
- Kuba Vlček
- Michal Kopecký
- Ondra Prchal
- Ondra Ulrich
- Radka Teichmanová
- Standa Vedra

A částečně byl přítomen taky Máslik – Ondra Maslikiewicz.  
Kuba Vlček kvůli noze odjel o trochu dříve.

Vedli je Beny – Zdenda Beneš, Renča Machovičová, po většinu tábora i Jirka Nymš a částečně Lišák.

#### *Kuchyň a zásobování*

Živiny nám doplňoval Petr Vojtěch.

#### *Štáb*

Většinu her připravovala Bára Tesařová, která také s Pétou vzala Mravence na výšlap do Orlických hor. Několikrát se na táboře vyskytoval Křéma.  
Přípravu, vedení a vyúčtování tábora jsem si (podruhé) vzal na bedra já.

### **Pohled a obsah textu**

Text jsem sepsal podle svého osobního pohledu. Pokud jste si všimli, že něco chybí (což je jisté) nebo je popsáno nepřesně (čehož jsem se snažil vyvarovat), anebo pokud prostě kdokoliv chcete zvětšit i svůj pohled na tábor, tak jednoduše sepište svůj vlastní článek, bude vítán. Pak mi ho jednak pošlete mailem, abych ho mohl dát na další DVD, a jednak ho vložte

na web ([www.ventilek.org](http://www.ventilek.org)), aby si ho ostatní mohli hnedka přečíst (vydání DVD bývá otázkou mnoha měsíců až málo let). V případě technických problémů s vložením na web kontaktujte Jirku nebo příp. mě. Text můžete sepsat v libovolném běžném textovém editoru (formátu) a v libovolné délce. Používejte přitom diakritiku (háčky a čárky), aby ji pak dodatečně nemusel nikdo pracně doplňovat a přitom se to pohodlně četlo.

Muty (Martin Adámek),  
17.7.-13.8.2008 a 28.1.-2.2.2009

[www.adamek.cz](http://www.adamek.cz)  
[www.ventilek.org](http://www.ventilek.org)