



KALIMERA^{3/4}

průvodce světem cestování a vybavení

Tupouni u protinočů | Bruslení v Amsterdamu | Stop na Ukrajině | Normované spacáky | Korsické svině

květen - srpen

2005

Povodně v Rumunsku

Záplavy sužují Rumunsko již od poloviny dubna. Silné deště na jihozápadním, později i na severovýchodním a jihovýchodním území Rumunska vedly mimo jiné k protržení 300 let staré přehrady na řece Timis. Voda zaplavila stovky vesnic a zničila veškeré příjezdové komunikace. Mezi nejvíce postižené oblasti patří na severu župy Buzau, Jassy, Bacau a Suceava, na jihu Dolj, Dimbovita a Ialomita a na západě Timus a Caras Severin. Jedná se o nejhorší povodně za posledních 50 let.



Špičkové vybavení
nejen pro nejnáročnější expedice
a horskou záchranou službu
www.ferrino.cz

Prodloužení bezvízové Ukrajiny

Dobrou zprávou pro ty, kteří již své letošní cesty mimo Ukrajinu nemohli změnit, je, že Ukrajina zvažuje zrušení vízové povinnosti pro občany Evropské unie bez časového omezení. V takovém případě by se prodloužila reciproční opatření udělování bezplatných víz i pro ukrajinské občany cestující do ČR. Evropská komise však se zrušením víz pro Ukrajince zatím nepočítá.

Smrtelný virus

Již více než 280 lidí podleloho v Angole zatím vůbec největší epidemii horečky způsobené virem Marburg. Vir Marburg byl poprvé objeven v roce 1967 laboratorními pracovníky v Německu, studujícími ledviny afrických opic. Šíří se velmi rychle tělesnými tekutinami a dokáže zabít zdravého člověka během jednoho týdne. Vyvolaná nemoc se podobá svým průběhem horečce Ebola - průjmy, zvracení a vnitřní krvácení. Na chorobu není lék, úmrtnost mezi nakaženými dosahuje 89 procent.

Nejdelší alpský tunel

Čerstvě proražený alpský tunel v západní části Švýcarska se stane s délkou 34,6 km třetím nejdelším tunelem na světě. Dokončen bude v roce 2007 a v roce 2015, kdy bude nově dokončen Gotthardský tunel, napojí švýcarské vlaky na vysokorychlostní dráhy v Rakousku a Německu. Náklady celého projektu se odhadují na zhruba 11 miliard Euro, které si Švýcarsko, stát mimo Evropskou unii, musí hradit samo.

Otroci na vinicích

Pro novodobé otrokářství zadržela portugalská policie 23 osob, které svým zaměstnancům slibovali za měsíční dřínu 500 Euro. Peníze nikdy nedostali. Až čtyři roky tak bez mzdy pracovali na vinicích v severním Španělsku fyzicky a mentálně zaostálí lidé, kteří po práci museli zůstat v ubytovnách a byli surově biti, pokud odmítli jít do práce. Z méně drastického „otroctví“ je obviněn v USA řetězec hypermarketů Wal-Mart, které se týkalo oficiálně i několika desítek, ve skutečnosti však stovek Čechů.

Cesta kolem světa

Svět se dá objet různými způsoby. Nejjednodušší je koupit si letenku kolem světa a za měsíc přiletět se zeměmi odskrtanými v deníčku. Lidé s větší fantazií a skutečným zájmem o cestování si zkonstruují vlastní plachetnici a ukážou celému světu, jaké má takový malý vnitrozemský stát námořníky. Lidé s poloprázdnou kapsou se postaví k silnici a prostopují celý svět. Michal Jon s Luckou Kovaříkovou sedli na kola a celý svět objeli „po svých“. Vrátili se na začátku května, ale cesta tím pro ně ještě neskončila.

Organizace cesty

Ve vaší první knize zmiňujete, že Michal vytvořil plán cesty pomocí detailního atlasu Země během jedné noci. Podle čeho jste původně trasu tvořil a co nejvíce ovlivnilo její konečnou podobu? Plán vznikl celou noc kvůli tomu, že jsem zjišťoval, odkud létají naším směrem letadla a jezdí lodě. Pospojoval jsem místa, která jsme chtěli vidět. Taková cesta kolem světa nemá žádná pravidla. Víceméně se ani nelíbila původní a konečná verze. V průběhu cesty jsme jen museli přehodit Jižní a Severní Ameriku kvůli ročnímu období. Nijak nás neomezovaly ani rezervované letenky. Ty jsme kupovali až týden před odletem.

Afrika vás neláká? Na mapě světa je z celého kontinentu označená jako projatá jen část Jihoafrické republiky. Cílem bylo dosáhnout nejjihnějších bodů Austrálie, Ameriky a Afriky. Jet přes Afri-



„Slope point“ – nejjihnější bod jižní ostrova Nového Zélandu.

Foto: archiv M+L

ku je sebevražda. Původně jsme zamýšleli projet ještě Egypt a Maroko. V Egyptě je možné jet podél Nilu pouze ve vojenském konvoji, tedy i s koly v policejním džipu, a na Maroko již nezbyly peníze. Z Jihoafrické republiky jsme tak letěli až za vodu do Evropy.

Cestou po světě se vyskytla místa, kde jste z různých důvodů na kole šlapat nemohli. Dle vašich zápisků nastala jedna z takových situací v Číně, kde vás zatkl a věznili kvůli vjezdu do zakázané zóny. Nezbylo vám nic jiného než naložit kola a projet území

autobusem. Dalo se tomuto incidentu nějak zabránit?

My jsme věděli, že nás zatknou a nemohli jsme s tím nic dělat. Neznáme cyklistu, který by tam neměl problém. Zkrátka vjedeš do Číny a říkáš si, tak dneska mě zatknou. Nestane se tak dva, tři dny a člověk začne věřit tomu, že když se blíží ta olympiáda, tak se Čína bude snažit dokázat, že jsou turisté vítáni. A pátý den se to stane. Každý se na to může připravit jen tím, že s tím počítá. Po zaplacení nás policajti posadili do autobusu, který projížděl

pokračování na str. 3

Korsické svině

Stojíme na nejvyšším silničním horském sedle Korsiky – Col de Vergio ve výšce 1477 m.n.m. Zastavují se zde nejen turisté, ale i polodivoká korsická prasata. Často se proměňují v těsné blízkosti lidí a vyložené čekají, že dostanou něco na zub. Právě tady jsem před pár lety zažil, že nám jedno takové předzřelé prase vběhlo předními otevřenými dveřmi do autobusu. Čtyři silní chlapi měli pak co dělat, aby ho vůbec vytlačili ven.

Na území velkém asi jako bývalý jihočeský kraj jich žije podle místních odhadů něco mezi 45 až 60 tisíci. Na jedno

prase tak připadá zhruba pět Korsičanů. V minulosti zřejmě častokrát došlo k tomu, že lidem jejich domácí mazlíčci utekli a začali se křížit s původními divočáky. V jednom stádě tak můžete vidět jak prasata porostlá hustou srstí, tak jedince úplně holé. A samozřejmě i spoustu těch ostatních, kteří jsou právě něco mezi. Sami ostrované je spíš než divoká prasata častěji nazývají Cochon coureurs, tedy doslova „volně pobíhající prasata“. Někdy jim ale také říkají pouze sanglier – jednoduše „prasata“.

Můžete je na Korsice vidět úplně všude. Jednou jsem dokonce pozoroval skupinku

několika čuníků u ledovcového jezera vysoko v horách. Nejčastěji je však možné je spatřit podél horských silnic a cest ve vnitrozemí ostrova.

Korsická prasata patří mezi typické všežravce. Živí se především kořínky různých rostlin, žaludy, kaštiny i jinými plody. Příležitostně si však pochutnají i na červech a hmyzu, který vyrývají ze země pomocí svých rypáků. Neodmítají ani dary turistů, ať již dobrovolné nebo nechtěné. Vzpomínám si na jedno krásné letní odpoledne u horské chaty Asinao, kde si je-

pokračování na str. 8

Doprava na Ukrajině

Stopování na Zakarpatské Ukrajině je pro Čecha úplně perfektní zážitek, ale pro většinu nemobilních Ukrajinců jediný způsob dopravy. Proto je nezbytné se oprostit od zvyklostí běžných u nás a v západní Evropě.

AUTOBUSY jsou za pevné taxi. Jezdí ukrutně pomalu, ale ty zážitky z cestování za to stojí. Není na ně úplně spolehnout - když se v nástupní stanici nesejde potřebný počet lidí, tak se nejede. To platí i o mezinárodní přepravě např. z Užhorodu na Slovensko. Proto se při zpáteční cestě spoléhejte jen na slovenské autobusy. MARŠRUTKY, v podobě například auta Ford Transitz pro 8 lidí, patří mezi rychlejší a luxusnější spojení. Jezdí rychle a za ceny podobné autobusům, ale fungují jen na frekventovaných trasách, případně pro vícečlenné skupiny. Nemají pevně stano-

pokračování na str. 8



Vesničané budou mít letos na stopu konkurenci - české dobrodruhy. Foto: M. Kovář

EDITORIAL

Konečně! Nové logo, nové webové stránky, dočkali jste se. Portál www.kalimera.cz jsem nosila v hlavě už od té chvíle, co vznikla tištěná Kalimera. Nechci vás tu omráčit vysokými čísly, ale současná databáze více než 700 článků plní funkci již slušného průvodce světem cestování a vybavení. „Starý“ Treknet na přehlednou správu tolika příspěvků nestačil. Hlavním cílem nové Kalimery je mimo jiné komunikovat. Do letních prázdnin by se měl například spustit systém, umožňující každému z vás založit si na Kalimeře své stránky a pomocí nich nás i své příbuzné informovat o průběhu své cesty. Nezbyvá mi, než vám popřát báječně strávené prázdniny a levné internetové kávy po cestě.

Kateřina Sekyrková

vybavení
na cesty

Holan

stany, spacáky, karimatky
trekové boty, sandále,
kraťasy, termoprádlo, trička,
bundy, batohy, čelovky, ...

jarní a letní
VÝSTAVY STANŮ
outdoorový slovník

Prodejna:
Krakovská 18, Praha 1,
100 m od Václavského nám.
150 m od st. metra Muzeum
tel.: 222 210 213, 775 211 739

internetový obchod:
www.holan.cz

SOUTĚŽ

**Zájezd na Korsiku
s CK Poznání**

Navštívit jeden ze smaragdových ostrovů světa je váš sen? Nyní si jej můžete splnit. Stačí nám zaslat na redakce@kalimera.cz nebo kamennou adresu do 15. června 2005 správné odpovědi na následující otázky:

1. Jaká je nejvyšší hora Korsiky?
a) Monte Chinto
b) Monte Rotundo
c) Monte d'Oro
 2. Oficiální řeč na Korsice je:
a) francouzština
b) korsičtina
c) italština
 3. Jaký typ zájezdu na Korsiku CK Poznání nepořádá?
a) pobytový s výlety
b) poznávací se stany
c) cyklistický
d) rafting
- Nezapomeňte k odpovědím přidat celé své jméno a kontakt na vás. Hrajeme o poukaz na zájezd CK Poznání kor01163 (termín 1. 7. - 10. 7. 2005) pro 1 osobu.

PRÁCE V ZAHRANIČÍ

„Tak takhle nel“, křičela by na vás tato stránka, kdyby uměla mluvit. Určitě se jednou budou prodávat noviny se zabudovaným zvukovým aparátem, stejně jako se dnes „hýbou“ fotografie v novinách ve sci-fi pohádce o Harry Potterovi. Následující články jsou příběhy lidí zcela odlišných povah. Možná máte jejich krevní skupinu a snadno se tak vžijete do jejich kůže. Asi mi někteří budou chtít poslat zpět zvukovou zprávu „No, to snad nel“. Určitě však stojí za přečtení. Všechny, včetně těch vašich, které už dlouho nosíte v hlavě. A protože 21. století je teprve na svém začátku a myšlenky se nepřenášejí na váš příkaz vzduchem, sedněte si a své sepsané zkušenosti s prací v zahraničí nám pošlete emailem.

Tupouni

V ovocném sadu na Novém Zélandu, kde jsme spokojeně pracovali už nějaký ten pátek, za námi přišla jedno odpoledne šéfová. Přijeli noví zájemci o práci, kteří neumí anglicky. Šéfová neví odkud jsou, ale jejich řeč jí připomíná tu naši. Holka takovej blondatej macek a kluk vyzáblej střizlík. Pája se zeptal, odkud jsou, a oni že „Czech“. Bylo jim oběma 20 let. Doma skončili školu a byli prý 2 roky bez práce. Rodiče jim dali finance na cestu a oni odletěli na Nový Zéland vydělávat těžké peníze. Ale jak, když neumí anglicky ani pozdravit? Opravdu dobrodruzi. Přiletěli před 14 dny do Aucklandu, kde byli 4 dny. Bydleli v hotelu za 80 AUD na osobu. Stravovali se u McDonald's a KFC. Ten kluk si koupil discmana a repráky a trafo a další voloviny. Utratili tak skoro všechny peníze, co měli s sebou, místo aby si pořídili auto. Autobusem pak dojezdi do Hastingsu (89 AUD), kde byli až do teď v hotelu. Zbylo jim už jenom 400 USD. To nejvyšší teprve přijde. Koupili si letenku s roční platností a odletem za půl roku. Ale neměli s sebou ani spacáky, ani stan, nic. Ani krém na opalování, čísla na ambasádu, nic. Ten kluk jenom pořád mllel něco ve smyslu „hlavně, že je muzika“. Byli vysmátí. To skončilo, když jsme je zasvětili do místního života a informovali o práci - kolik kde co stojí a že na farmě není ubytování. Hláška dne zněla: „Ono se dělá i v dešti?“. Od šéfově jsem jim všechno překládal. Pak si zkusili chvilku makat. Vzali jsme je do města, aby se podívali, kolik stojí staný a spacáky. Zjistili, že na to už nemají. Tak jsme šli do infocentra a tam jsem se jim ptal na jízdenky zpátky do Aucklandu. Dovezli jsme je pak k nám do kempu, domluvil jsem jim karavan na noc pro jednoho za 20 AUD a půjčil jeden spacák



Tak takhle se jablka sbírat nesmí!

Foto: archiv autora

a deku. Ona byla vyplašená, že tam není ani povlečení. Následující den jim vyměnili nějaké americké dolary, aby měli na zpáteční jízdenku, a jeli jsme do práce. Tam jsme ten den byli placení od hodiny (12 AUD). Když jsme se vrátili, pořád ještě byli v kempu. Spali a bylo jim to tak nějak jedno. To už bylo trochu moc i pro nás. Asi si představovali, že je budeme ráno vozit na farmu, půjčíme jim stan a spacáky a založíme je. Tak to tedy ne! Navíc

ten floutek se tomu pořád směje a chlubí se, že je to každého přišlo už na 100 000 Kč. Volají do Čech a bookují si letenku domů. Tomu se říká drahá dovolená. Další den je cestou do práce přibližujeme na autobus do Aucklandu a ponecháváme svému osudu. Později psali, že to stihli domů na Štědrý den. Tak vážení, takhle se na Novém Zélandu dolary nevydělávají!

Petr Bulka

TAXBACK.COM

Pracovali jste v zahraničí?

Získejte zpět své daně!

Refundace z těchto zemí:

Nejrychlejší daňová refundace

Nejvyšší možné částky

Ztracené dokumenty - žádný problém

Kontaktujte nás pro bezplatnou kalkulaci:
WWW.TAXBACK.COM **844 900 000**

19 mezinárodních poboček, česká pobočka: Colonná 19, Praha 1, 110 00

OD PYRENEJÍ PO KAVKAZ
OD ŘECKÝCH HOR PO NORSKÉ
OD AMERIKY PO NOVÝ ZÉLAND

HORAL

CESTOVNÍ KANCELÁŘ

Léto 2005 – 31 aktivních a levných cest do světa:

**ZÁJEZDY DO EVROPSKÝCH HOR
PŘECHODY RUMUNSKÝCH HOR
EXPEDICE A EXOTIKA
VÍKENDOVKY**

**POHODOVÁ CESTOVKA PRO MLADÉ
SKVĚLÉ STUDENTSKÉ CENY A SLEVY**

www.ckhoral.cz

zašleme katalog zájezdů zdarma
543 238 801, 775 646 725, horal@ckhoral.cz
CK Horal - Jilová 30a, Brno

cestovní kancelář

Poznání

Poznávací zájezdy se stany a turistikou

Horská turistika

Daleké poznávací cesty

Cyklo, rafting a voda

Pohodové týdny v Alpách

Centrála CK Poznání: tř. 17. listopadu 229, PARDUBICE, tel.: 466 535 401, 466 535 777
pobočka PRAHA 1 - Krakovská 18, tel.: 222 211 756, pobočka BRNO: tel.: 222 211 756, pobočka PÁNŮ Z LIPÉ, 4. p., Nám. Svobody 17 (Dům Pánů z Lipé, 4. p.), tel.: 532 292 500
www.poznani.cz

Loňské léto jsem se rozhodl s jedním známým porovnat naši zemi s vyspělejší částí Evropy – konkrétně s Francií. Byli jsme již týden v zemi Galského kohouta, když jsme dorazili do města, které se v historii proslavilo hlavně výrobou hedvábí. Jedná se o Lyon, po Marseille třetí největší město Francie. Zaparkovali jsme auto na dlouho hledaném neplaceném místě, vzali si nejnútnejší věci a vydali se prozkoumávat město. Prošli jsme pár uliček, nějaké to náměstíčko a rozhodli se, že se podíváme k bazilice de Fourvière, která stojí přes řeku na kopci. Přecházeli jsme řeku po široké lávce pro pěší, když nás oslovil s miskou na drobné asi 40letý žebrák. Jeho gramaticky francouzská zdvořilostní otázka „Est-ce que“ (jestlipak) byla vhodná do nejvyšších francouzských kruhů. Náš antižebračský výcvik z Prahy, Brna a Ostravy byl ale silnější. Odpálkovali jsme ho větou „Nous ne parlons pas français“ (nemluvíme francouzsky). Nedal se. Přehodil z francouzštiny na němčinu. Naše „Entschuldigung, aber wir sprechen nicht deutsch“ ho také nezastavilo. Zařadil další rychlost a tentokrát byla slyšet v jeho hlase španělština. To jsme byli už zhruba v první třetině lávky a naši finální zbraň jsme pronesli v rodné mateřštině. Na naše vítězoslavné „Zkus to česky!“ následovala opět pohotovostní reakce: „Jé kluci, vodkad' ste?“. Oba dva jsme se zastavili v půlce kroku a otočili jsme se zpět. Čech? Tady? Jako žebrák? Se znalostí tolika jazyků? Hlavou se nám honilo mnoho otázek. Cupitali jsme zpátky k našemu novému známému, který se nám představil. Jeho jméno jsem si bohužel nezapamatoval. Říkejme mu třeba Franta. Franta nebyl zamklý člověk a podělal se o všechno, snad krom drobných, které mu naházeli kolemjdoucí a které znamenaly jeho obživu. Jak nám vysvětlil, odešel s bratrem v době, kdy Mečiar s Havlem rozdělovali republiku. Havlovi dokonce napsal na Hrad, že dokud se země zase nespojí, tak se už nevrátí. Nevrátili se. Špal v Německu v automobilce, pak ve Španělsku sbíral jablka a jeho nejvýhodnější

práce je tady, v Lyonu, kde se žije poměrně slušně jako žebrák. A jako správný matematický profesor nám ihned začal propočítávat, jak je jeho „živnost“ výnosná. Když je pěkně, tak si za den vydělá 100 Euro, když je šeredně a prší, tak jen 50 Euro. Má byt, kde pronajímá novým přichozím žebrákům prostory. Samozřejmě za úplatu. Dnes mu šichta končí za 2 hodiny. Jeho automobil je zaparkován (!) dole v garážích. Má v plánu jet za bráchou. Jeho brácha je hloupý, protože si našel místo v nějaké pizzerii. To prý není tak dobrý jako tady, na mostě. Zatímco vyprávěl, chodili kolem lidí. Tu padla 50centová mince, tu 20centová, tu 1 Euro. Cinkot mincí dával za pravdu jeho slovům. „Proč já vlastně chodím do práce, když se zdaleka nemám tak dobře jako on?“ ptal jsem s vduchu sám sebe. „Ale jak jsi začínal, než jsi se dostal k tomu bytu, autu, ...?“ zněla naše otázka. „To víte kluci, nebylo to jednoduchý. Nejdřív jsem musel jít na sociálku, tam mně dali nějaký věci. Né jako u nás, ale pořádný věci. Já vyfasoval ponožky Nike, trenýrky Adidas a podobně. Jó, kdybys chtěl, tak přijď z Čech sem. Jen si vezmi na sebe něco, ať můžeš dlouho sedět na sluníčku. Mé tady najdeš bez problémů a já ti pomůžu.“ Zatímco jsme se bavili, procházela kolem žena, respektive někdo, kdo kdyby zhubl 70 kg, tak by se ženě podobal. Nesla větrák. Franta se ihned pokoušel konverzovat, žena nikoliv. Okamžitě ji charakterizoval: „Je to Američanka a větrák si koupila, protože jí je tady vedro. Až bude vylítat, tak jí ho do éra stejně nevezmu. Táhle ho vyhodí a já si ho pak vezmu a bude můj.“ „A Franto, nestýská se ti po Čechách?“ „Ale kdeže! Dyť já do Čech jezdím na vejlety. Na autobusák sem jezdí každé tři dny linka z ČR a já se domluvil s řidičem, že mě tam za nějaký drobný vezme, když bude mít volno. A von tudle volno měl, tak jsem vzal ještě nějaký 3 holky a byli jsme tejdén v Praze na vejletě. Bylo to dobrý. A dokonce se jim to cestování se mnou tak zalíbilo, že za tejdén jedeme spolu do Švýcar. To já takhle dělám. Dyc-

Vyhraďte 10 USD za svůj příspěvek!

Máte jinou zkušenost s prací v zahraničí? Napište nám svůj příběh. Příspěvky zveřejněné v tištěné Kalimeře budou odměněny slevou 10 USD při využití služeb refundace daní u společnosti Taxback.com - světové jedničky v mezinárodních refundacích daní od roku 1996. Příspěvky i s fotodokumentací zasílejte až do 25. ledna 2006 na redakce@kalimera.cz. Všechny došlé příspěvky jsou spolu s pravidly zveřejněny na www.kalimera.cz v rubrice Práce v zahraničí.



Muzicírování v Itálii

Hrajete na píšťalku, kytaru, nebo snad dokonce housle a harmoniku? Tak kdyby vás napadlo něco stejně tak skvělého, jako nás, může vám následující příběh dodat odvahy. Tak nešikovni, jako jsme byli my, totiž určitě nebudete!

Hraní nás náramně baví a trávíme jím docela dost času. Proč nespojit příjemné s užitečným a něco si nepřivydělat pouličním vyhráváním? V našem případě se jedná o duo housle - viola. V létě jsme tedy sbalili fídlátka a vydaly se do Itálie, nejlépe do Benátek. Abychom si přejezd Alp užily a obešly se bez dálničních známek, zvolily jsme místo dlouhých rakouských tunelů vysoké průsmyky a šťastně dojezdy do severní Itálie. Ten kraj nám byl povědomý. Možná i proto, že malíček pumpy u okresek, po kterých jsme si to kodraly, připomínaly ty naše před dvaceti lety, všude byl jakýsi útulný nepořádek a přátelské podnebí. Druhý den jsme dojezdy do věčně kouzelných Benátek. Parkoviště Tronchetto, které se jako nejlevnější nachází hned u konce mostu na ostrov, se nám stalo za 20 Euro stáji pro automobil, i hotelem. Autosedačkovou ložnici jsme shledaly překvapivě pohodlnou, ve velkých umývárkách prázdnou, skvělý výhled z balkonu - plošiny čtvrtého patra. Na dalších štacích jsme již s naší pojízdnou ubytovnou parkovaly u chodníku pod stromem. V Benátkách však parkování na černo nikomu neprojde. Procházely jsme Benátky a nevěděly, jak začít. Posílily jsme se miniaturní lahví vína. Odvahu sice dodá, ale prsty po něm jaksi zhloupnou. Rozbalily jsme nástroje v příjemném klidném podloubí, hned u nejslavnějšího mostu přes Velký kanál. Brzy jsme byly vykázaný na La Strada nuova, novější ulici s hotely a kostely, kde jsou podobné produkce povolené. Tam jsme

mohly hrát bez placení a bez problémů. To zase neprojde nikomu v Praze. Už když jsme stavěly pultík, shromáždila se poblíž kolemjdoucí mládež a čekala, co bude. Pokus o klasickou produkci slušně oděných dam se smyčci je ale otrávil během pár vteřin a měly jsme zase klid. Pozdější vzpomínka na náš seriózní začátek nám vydala na hodinu smích. Problém není v klasické hudbě, ale musí být opravdu dobře vybraná a, jak jinak, ve správný čas na správném místě, v příhodnějším složení, než bylo to naše. Zabalily jsme tedy noty a nakonec došly do improvizace až k písničkám v kánonu. Asi bychom si i něco vydělaly. Stačilo vydržet na jednom místě déle než čtvrt hodiny. Někdy si ale člověk musí zajet těch tisíc kilometrů, aby přišel na to, že jeho povaha má jistá omezení. Ani trochu nám nesvědčilo, že jsme se místo jako na dobrovolném koncertě cítily - nu, jako na ulici. Většina příspěvatelů prošla v rychlosti a něco přihodila. S naší nezkoušeností to ani nemohlo vypadat jinak. V domnění, že nás možná brzdí respekt před Benátkami, jsme jim zamávaly a odjely do Padovy. Tři hodiny jsme v Padově neuroticky procházely jedinou příhodnou ulici tam a zpět, a pak na pracně vybraném místě - zase nevydržely. Hraní na ulici vyžaduje i značnou dávku komediantského nadání, možná exhibicionismu v dobrém slova smyslu, a samozřejmě trpělivosti a odolnosti. Nic z toho nám sudičky nenadělily. Kdybychom to nezkusily, nevěřily bychom tomu. Ovšem, už jenom posezení v kavárně v postranní uličce, kde voněla pravá italská čokoláda hustá jako pudink, kde se s námi v tu ránu spátelilo celé osazenstvo, to za tu cestu stálo.

Jana Martinková

Bohatý český bezdomovec



ky tady 3 tejdny žebřám a pak na tejdén jedu někam na vejlet.“ To mě dorazilo. Jeho povídání o tom, že se dá vydělat pod mostem docela nechutnou činností až 20 Euro a že stačí chodit a koukat se do parkovacích automatů do otvoru pro vrácení mincí, jsem už ani nevnímal. Naše poslední otázka byla už turističtějšího rázu. Zeptali jsme se, co je zajímavého v Lyonu k vidění. Dostalo se nám vskutku průvodcovského výkladu: „No kluci, tady najdete celkem ho...“. Následovalo vyjmenování věznic, na které bylo i nebylo z mostu vidět. Vyprávění o Lyonu ukončil namířením ukazováčku směrem k arabské čtvrti, kam zaručeně nemáme chodit, protože tam nic není. Jen tak mimochodem ukázal na vršek tyčící se nad městem se slovy „jo a támhle je nějaký kostel“. Onen kostel, kam jsme měli původně namířeno, patří k nejzajímavějším stavbám, které jsem kdy v životě viděl. Uznejte, kolik kostelů, v tomto případě bazilik, má dvě podlaží? S Frantou jsme se rozloučili a šli dál na obhlídku města. Kromě míst, které nám doporučoval Franta, jsme prošli snad celý Lyon a byli jsme rádi, když jsme se z celé té záplavy lvíčků, co jsou na každém rohu, vymotali zpět k autu. Z kufru jsme

vytáhli propan-butanový hořák a začali dělat kafe. Mezitím jsme roztáhli stan k usušení na sluníčku, které mělo sílu již skoro jižní Francie. Jak tak diskutujeme o Frantovi a koukáme po okolí, tak nám dochází, proč parkujeme zadarmo. Stojíme přímo před policejní služebnou. Toto místo je určené pro kriminalitou postižené lidi, kteří událost přijeli ohlásit. Se zapáleným hořákem vedle auta a stanem přivřeným do dveří to vypadalo skutečně akčně.

George Red

kiwi svět map a průvodců

nejšší nabídka turistické literatury

www.kiwick.cz

Jungmannova 23
Praha 1
224948455
mapy@kiwick.cz

ŠLAPACÍ PŘÍLOHA

Spojit příjemné s užitečným - i to může být důvod zvolit si cestu na vlastní pohon. Forrest Gump přeběhl USA, Lucka s Michalem objeli na kole svět a japonští mniši se zaměřují jen na opakovaný běh na jednu horu. Každý si zvolí jiný cíl a jeho dosažení mu přináší dvojnásobnou radost - je tam, kde chtěl být, a navíc si dal trochu do těla. Určitě na projetou zemi bude vzpomínat jinak než při pohledu z lůžkového autobusu. Vlastní silou vyjeté kopečky se zaryjí pod kůži a vylezou při vyslovení jejich názvu. I tak může vypadat **TRÉNINKOVÝ DENÍK** mapa světa. Přímý přenos ze sportovního atlasu světa zajišťuje www.treninkovydenik.cz.

Kubou na kole

Nejhezčí z karibských ostrovů se dá na kole objet za měsíc. Kromě letenky jsme si sehnali velké krabice, do těch kola šikovně rozebrali a přidali spacáky, karimatky, stan a pár energetických dobrot. Vše se vešlo do 20 kg. Do brašen na kolo jsme zabalili ostatní potřebné věci a do letadla si je vzali jako příruční zavazadlo.

Ubytování

Do Havany jsme přiletěli kolem půlnoci. Našemu taxikáři nic neřikalo jméno Lenin Park, který doporučovala na ubytování Lonely Planet, ani jméno motelu, který jsme si vybrali. Neúnavně však jezdil, hledal, ptal se kolemjdoucích, ale ani ti mu nedokázali poradit. Asi po dvou hodinách hledání to už začal brát osobně a slíbil, že když nic nenajde, vezme nás k sobě domů. Nakonec opravdu dojel před svůj domek, vzbudil manželku, která převlékla jejich postel, a šli si lehnout k dceři. Na Kubě si takto přivydělává spousta lidí.

Místní lokály

První delší zastávku máme v Las Palmas. S jedním z místních domorodců hned po příjezdu domlouváme ubytování i se snídaní a večereí za konvertibilních \$ 25 (mají stejnou hodnotu jako dolary americké). Ubytování je to opět nelegální, ale problém by z toho mohli mít jen oni. Ještě před jídlem koštujeme v jednom lokále kubánský rum. Chutná mnohem lépe než náš a Kubánci nic jiného nepijí. Je obvyklé, že přijdou do lokálu s prázdnou lahví, do ní si nechají rum nalít, za doprovodu zpěvu a tance rozlijí pár panáků známým, napijí se a odejdou.

Vydatná strava

Jídlo v Casa Particular (ubytování v soukromí) bylo vždycky vynikající. Po fazolové polévce následoval druhý chod v podobě masa (ryba, kuře, langusty) s rýží, bramborami, nebo smaženými banány, a na závěr zeleninový salát. Mléko dostanete pouze v oficiálních Casa Particular, sýry jsou nedostatečné zboží. Labužníci si v restauracích příliš nepochutnají. Na jídelním lístku je obvykle fritované kuře s rýží, fritovaná ryba, hovězí nebo vepřový biftek (jakýkoliv kus masa). I další jídla skrývají něco jiného než bychom si podle názvu představovali: tortilla je vaječná omeleta, pizza chutná jako langoš s kečupem a sýrem, španělský chamon (šunka) není šunka, ale obyčejný lunchmeat.

Současná historie

Většina Kubánců nikdy nikde nebyla, dokonce ani v sousedních městech. Za běžnou práci si měsíčně vydělají 200 - 300 pesos (200 - 300 Kč). Za pesos se dají koupit jen velmi základní potraviny. Ostatní zboží se prodává ve speciálních obchodech za konvertibilní dolary. Systém funguje podobně jako kdysi u nás tuzexy, ve kterých se platilo bony. Bohužel ani ti, kteří si peníze mohou vydělat, na tom nejsou o nic lépe - nemají je za co utratit. Kubánské televizní zprávy nás vrátili do našich dětských let, kdy jsme poslouchali, kolik bylo vyprodukováno plodin, o kolik procent byl překročen plán a kdo jaké dostal vyznamenání.

Stanování

Varadero je dlouhá pláž na poloostrově Hicacos, s bílým písekem, tyrkysovým mořem, palmami a restauracemi. Na konci ostrova jsme objevili osamělou pláž, kde jsme si k večeru postavili stan. Takových pláží je na Kubě spousta. Když jsme na nich potkali hlídače, zeptali jsme se jich, zda můžeme stanovat. Vždy souhlasili s podmínkou, že stan postavíme tak, aby na něj dobře viděli a mohli nás hlídat. Každý z nich říkal, že přespávat na místech, kde by nás nikdo nehlídal, by bylo nebezpečné, ale nikdy jsme tenhle pocit neměli.

Rybaření

Při přejezdu ostrova směrem k jihu nás až k Trinidadu na kolo doprovází sympatický rybář Rolland. Trinidad je určitě jedno z nejhezčích měst se spoustou domů z koloniální doby. Má hodně příjemných



Foto: archiv autora

posezení, kde po večerech hraje živá hudba, Kubánci tančí salzu a všichni popíjí mojito. Zůstáváme 4 dny. Z toho dva dny jezdíme s Rollandem po plážích a Pítrs mu pomáhá s jeho harpunou chytat ryby a langusty. Před odjezdem z Trinidadu s ním vyměňujeme sandále a šnorchl za dvě krabičky kvalitních kubánských doutníků.

Jízda na koni

Potkáváme Joseho, který vlastní několik koní. Nabízí nám výlet do hor, kam jsme stejně plánovali vyjet. Každý jiný pohyb než na kolech už nám přišel jako příjemná změna. Za \$ 10 to nebude projížďka jen na hodinu, ale na celé odpoledne. Toho jsme už po dvou hodinách litovali, protože pro člověka, který není zvyklý jezdit na koni, je i hodinová vyjížďka docela náročná.

PIGEON

Cyklobrašny pro výlety i expedice, batohy, camelbagy, fotobrašny, nosiče, vodotěsné brašny, rychloupínací systémy...

Tomáš HOLUB - PIGEON
Jizerní 293
294 71 Benátky nad Jizerou
tel/fax: 326 316 615
e-mail: pigeon@pigeon.cz

WWW.PIGEON.CZ
e-obchod s nejširší cykloturistickou nabídkou

Koloběžkové kopání až do Benátek

Léto není nafukovací a my jsme chtěli strávit nějaký čas chozením po Dolomitech a zároveň okopat asfalt evropských silnic koloběžkovým výletem. Nenapadlo nás nic chytřejšího, než se vydat přes Dolomity do Benátek na koloběžkách.

Startujeme v polovině července na vlakovém nádraží v Třeboni. Se dvěma koloběžkami, patnáctikilovými batohy na zádech a pětikilovými na řídítkách se vydáváme na cestu. Prozíření přichází již po prvních deseti kilometrech na mé jihočeské chalupě. Odkládáme opravdu vše nepotřebné. Trhat si nohy přes Alpy dvěma náhradními kolečky na zádech se nám nechce. V batozích zůstávají pohorky, úvazky, stan, spacáky a tuny jídla.



Stoupání na Hochtor.

Foto: H. Vlášek

Již první den zjišťujeme, že mnou naplánovaný časový rozvrh nelze dodržet. Novohradským pohraničím nevede silnice snad jinak než do kopce. Nohy si na asfalt ještě nezvykly a počasí opravdu nepěje. Buď nás spaluje slunce, nebo nás svatý Petr polévá hektolitry vody. Více než 100km za den nejsme schopni ujet. Náladu nám však zlepšují obyvatelé vesnic, které ctíme naší návštěvou. Většinou vyběhají ze svých stavení a se sepijatými dlaněmi volají „Mein Gott“. Doplnují nám vodu do bidonů a nejdnou ochutnáváme i několik vynikajících pamlsků od rakouských hospodyň. Dunaj překračujeme za hromobití a bleskolitání a pomalu si ukopáváme na našich dvanáctipalcových strojích cestu do hrdla Alp - Totes Gebirge. Ve Steyru nocujeme v kempu, který bude o dva týdny později zcela zatopen rozvodněnou řekou. Hlavní předalpské silnice z nás doslova vysávájí morál. Neustupujeme a přes první průsmyk sjíždíme do schladmingského údolí, kterým další dva dny putujeme až do Zell am See. Dále musíme opět přes kopec. Nezbyvá nám, než se za ranního kurpopení a mrholení zvednout a zdolat Hochalpenstrasse přes Hochtor. Trvá nám celých devět hodin než koloběžky vytlačíme i přes nejvyšší bod 2570 m.n.m. k finálnímu tunelu. Do takového kopce se dá jet opravdu jen občas. Vzpomínky mi říkají, že u tunelu Honza plakal a já se smál - oba vysílením. Následující 20kilometrový sjezd nám bohatě odplácí. Ve stoje předjíždíme auta a se sedmdesátkou na tachometrech svištíme do Heiligenblutu. V kempu jsme zváni na jídlo, neboť místní kempmajstr nikdy nic podobného neviděl.



S velkými batohy na zádech už přistě rozhodně nepojedeme. Foto: H. Vlášek

Bohužel další den prší a my už chceme do Itálie. Přes sedlo Isselberg ve výšce 1204 m.n.m. se dostáváme do Lienzu. Do údolí se sesouvám s podrážkou nonstop drhnoucí o zem. Moje koloběžka už nebrzdí. Z nebe padají lijány vody. Uchylujeme se ke zradě a údolím řeky Drau se přesunujeme 30km vlakem až do slunečného In-nichenu, který je už v Itálii. Ve 20:00 se z něj odrážíme do Cortiny d'Ampezzo. Doprovází nás komáři, tma, a nakonec i déšť. Asi pětkrát to chceme vzdát. Světla okolo jedenáctě přestávají fungovat, je nám zima. Zvládáme bez pádu i poslední točitý sjezd k malému letišti v kempu Olympia 2km nad olympijskou Cortinou a spíme patnáct hodin vkuse.

Během ku osvícení

Denně uběhnou v mnišském úboru 40 kilometrů po prudkých svazích hory Hiei u starobylého japonského města Kjótó. Spijen 4 hodiny denně - od osmi večer do půlnoci. Na trať vyrážejí za tmy v půl druhé ráno. Během fyzického pohroužení nepijí a nejí. Za běhu musí zdravit všechny kolemjdoucí a nesmí opustit stanovenou trasu.

Takto absolvují mniši malé japonské buddhistické sekty tři tréninkové cykly trvající 100, 300 a 1000 dnů. Tato sekta prosazuje cestu poznání v podobě tzv. Fudo Myo-o (Wrathful King of Mystic Knowledge). Mniši věří, že k osvícení mají nejbližší právě prostřednictvím běhání po prudkých svazích kombinovaného s modlením a meditací. Je to jejich způsob, jak se vyrovnat s pozemským životem. Posledních 200 dnů tisícidenní etapy se dávka zvyšuje ze 40 na 84 km. Po třech cyklech, jejichž naplnění obvykle trvá sedm let, mají tak bohoslovci v nohou celkem 64 800 kilometrů. Na konci je čeká nejtěžší vrcholový stupínek - diori. Po sedm dní v kuse nesmí jíst, pít a spát. Vodu přijímají mniši pokožkou pobytém na vlhkém horském vzduchu. Nejobtížnější je nespát. Říká se, že ten, kdo prošel diori, překonal svou smrt a vrátil se do života se smysly zostřenými více, než je obvyklé u zvířat. Během diori adepti osvícení prý opravdu působí neživě a z lékařského hlediska by mohli být považováni za mrtvé. Prvním člověkem, který dokončil celou proceduru, byl mnich So-o, jemuž vnukl tuto myšlenku silný mystický zážitek z roku



1787, jež prožil při koupeli ve vodopádu hory Hiei. Od 19. století maratonské odříkání Fudo Myo-o dokončilo 50 mnichů. Jestliže tedy sportujete a při svém tréninku cítíte stereotyp, nebo vám vyplavené endorfiny už nepůsobí takový požitek, běžte cestou Fudo Myo-o a možná dojdete i osvícení. Pokud raději zůstanete u svého tréninkového plánu, můžete zkusit jiné japonské metody - zazen, kdy se pohroužíte do meditace s co nejprázdnější myslí, a koan, kdy trávíte čas přemítáním nad zdánlivě logickým výrokem např: „tlesknutí jedné ruky“.

Aleš Hejna

Ještě lehčí a lepší???

Jak si přejete!!!

- rozměry / hmotnost :
183 x 51 x 2,5 cm / 640 g
183 x 51 x 3,8 cm / 800 g
- při balení se karimatka překládá podélně na polovinu
- rychlejší nafukování díky novému ventilu
- sada na opravy je součástí výrobku

SAMONAFUKOVACÍ KARIMATKA

Záruka 5 let!

YATE

www.yate.cz

Yate s.r.o.,
Vančurova n. 309, 500 02 Hradec Králové
e-mail: yate@yate.cz
Tel. 495 221 475, Fax. 495 221 220

Následujících několik dní konečně využijeme obsahy našich batohů a touláme se po dolomitských kopcích a ferátách. Energii doplňujeme pivem. Jedno ráno časné vstaneme a pokračujeme v koloběžkové krasojízdě na jih. Do Benátek je to pouhých 200 km. První stovku zakončujeme u lago di Santa Croce ve skautském táboře, kde stále někdo píská do píšťalky. Emocionálně nás v tento den zničil hlavně průjezd 2km dlouhého tunelu s hučícími kamiony v zádech. Do nového dne vstáváme s předsevzetím, že Benátky dobudeme. Krásnými sjezdy Giro d'Italia se neohroženě valíme k moři. Oba již bez brzd, ale s náladou vynikající. Pokažím ji ve chvíli, kdy ve městě Conegliano rychlým startem na semaforech vyhazují bidon z batohu a následně na něj najíždím. Gravitační silou jsem přitažen k zemi a následně zamáčknut sedmdesátilitrovým batohem do asfaltu. Krvácení vypadá hrozivě, ale se štěstím sobě vlastním je nejbližší nemocnice asi 300m daleko. Na rentgenu způsobuji pětiminutový záchvat smíchu doktorovi poté, co pochopí, že z Čech sem jedeme na koloběžce, tedy na „monopadinu“, jak říkají Italové. Za chvíli si nás prohlíží celé nemocniční oddělení a ošetřen jsem nakonec zadarmo. S rozšmelcovaným loktem svištíme do Trevisa a 50km silniční úsek máme díky stávce zemědělců jen pro sebe. Pan policajt na nás vesele na kruhovém objezdu mává s tím, že včera nás viděl u Belluna a drží palce. Traktoristi nám kynou z oken svých strojů a my večer finálně končíme v kempu těsně před vyhlášeným benátským mostem.

Přesně v 10:55 stojíme u cedule VENEZIA. Mise je u konce. Další tři dny se nonstop válíme v Bibione na pláži. Po dlouhých sedmácti dnech dobrodružství se vracíme domů autobusem.

Honza Vlášek

www.ultimaklapteam.com,
www.ceskykolobeh.com

s tímto kupónem sleva pro studenty

3600,-
3396,-

SKOČTE SI TANDEM Z LETADLA

ze 4000m rychlostí přes 200 km/h

www.skoctesi.cz

tel.: +420 724 175 175

JUMP TANDEM

Cesta kolem světa

pokračování ze str. 1

každou vesnici. Z čínské zakázané oblasti jsme viděli více, než kdybychom ji projeli na kole po hlavní silnici. Dodnes nechápe-me, proč patří chudší oblasti mimo města mezi zakázané.

Přihodilo se vám něco podobného i někde jinde?

Z politických důvodů jen v Číně. Kola jsme ale museli naložit na korbu nákladáku v jednom tunelu v Chile a problémy jsme měli i na hraničních přechodech, které byly určeny jen pro motorová vozidla. Například přes řeku Uruguay se nám to stalo hned dvakrát – tam a zpět. Hučeli jsme tak dlouho do vojáku, že přes řeku prostě musíme, až nás nakonec převezli svým autem a nemuseli jsme čekat hodiny na nějaký stop. Stopnout mikrobuse jsme

a reprezentuješ sebe po cestě. Je to práce jako každá jiná a prezentací v časopisech to nekončí. Firmy peníze nerozdávají jen tak. Je pravda, že lidi to nechápou. Netýká se to jen financí, ale také darovaného nebo zapůjčeného vybavení. Tahle naše práce bude trvat ještě na plný úvazek minimálně půl roku – jsou to účasti na veletrzích, dopřání 4. dílu naší tetralogie, promítání atd.

Ačkoliv už jste byli mezi sponzory známými cestovateli, rok příprav měl jistě i slabší chvilky v podobě opakovaných odmítnutí.

Jinak se sponzoři samozřejmě dívají na někoho, kdo přijde s tím, že už mu vyšlo v časopisech tolik a tolik článků, dělá promítání a něco už dokázal. Těžko bychom asi šli do firmy, která by neviděla naše výsledky. Někdy jsme si ale u sponzora vybrali špatnou dobu nebo jsme nenat-

je pohostinnost jen turistická, zadarmo ti nikdo nic nedá. Kemp je tam a tam, vyber si. Tenhle trávník je soukromý pozemek. Zaplať si jako každý jiný turista.

Vybavení

Zvolili jste horská kola. Na cestě jste potkali ruského cestovatele na silničním kole a on typ kola díky vám přehodnotil. Zkoušeli jste jet i na jiném kole?

Vždycky jsme jeli na horském a nikdy na jiném. Nedá se říci, že bychom celou dobu potřebovali horské, ale bylo třeba jet na něčem, co vydrží. Také záleží, jakým stylem kdo cestuje. Když někdo dělá tři roky v Americe a potom ji projede, další léta pracuje v Asii a zase ji projede, může mít na každou cestu jiné kolo.

Spousta dobrodruhů sní o návštěvě míst nedotčených civilizací. Na druhou stranu je člověk v těchto odlehklých nekonečných pustinách odkázán jen sám na sebe. Vám na poušti Gobi přestal fungovat benzinový vaříč a jedli jste bujónové kostky s chlebem. Myslíte, že jste podcenili jízdu opuštěnými oblastmi?

Průjezd pouští Gobi jsme spočítali asi na deset dnů. Více jsme toho vézt nemohli, nevešlo by se to do brašen. Je pravda, že to byla naše první cesta bez lihové postýlky. Benzinový vaříč nás nikdy nezklamal, ani jsme si nepřipustili, že by nám mohl nefungovat. Prostě se jednoho dne rozbil a bylo to. Potkali jsme Slováky, co jeli na kole Hedvábnou stezkou. Měli s sebou kromě rámu všechny náhradní díly - přední náboj, zadní náboj, přehazovačku. Kolo vážilo prý přes 100 kg. Takhle se dá taky jezdit, mít s sebou všechno náhradní. Ale každému vyhovuje něco jiného.

Na třináctikilových kolech jste v brašních vezli kolem 35 kg. Každodenním vystavením takové zátěži, slunečnímu záru, dešti a sněhu odolávaly klasické sériové cyklobrašny, tedy žádné ušité na míru. Kolikrát jste je měnili a v jakém stavu je vyhazovali?

Jedna sada vydržela zhruba jeden rok. Když si spočítáte, že jsme dennodenně po celé tři roky měli brašny pod otevřeným nebem, tak to zas není tak špatné. Obměna brašen byl hlavně požadavek sponzora - brašny jsme neměli a po roce měli úplně jinou barvu. Na fotkách vypadaly nové brašny lépe, ale my bychom nejspíš dojeli do cíle s původní sadou. Ale je pravda, že jsme měli pár pádů, při kterých jsme je prodřeli nebo protřhli. Modrý vak na spacák vydržel rok. Při balení spacáku se ohýbá stále ve stejném místě a nepromokavý záter začne časem opadávat.

Jak jste byli spokojeni s ostatním vybavením?

Kdybychom vyjžděli dneska, tak bychom měli stejné věci kromě fotáku a videokamery. Vývoj se za ty 3 roky u fototechniky posunul a dnes bychom si vybrali jinak. Termoprádlo Moira ušetřilo v brašních místo i váhu a vydrželo po celé 3 roky včetně ponožek. Každý jsme spotřeboval 6 cyklistických kalhot Cycloschein. Stan Hannah Lighter jsme měnili jednou. U vnitřního stanu se protřhl zip, podlážka nefungovala dobře, pokud jsme stan stavěli na mokré zemi - měli jsme mokro pod karimatkami. Tento model má jednu předšň a nám to vyhov-



Celou 86 000km dlouhou cestu popisují Lucie a Michal v tetralogii (recenze viz str. 8).

valo - všude jsme se s ním vešli a stan nebyl tolik vidět. U spacáku jsme se rozmýšleli, jestli není zbytečné s sebou tahat tříkilový zimní spacák kvůli pár nocím v mrazu. Vybrali jsme si lehký třísezónní model Hannah Sherpa, vážící 1,3 kg. Udělali jsme dobře. Samonafukovačky Insul Mat nás zklamaly. Obě se přestaly po měsíci samonafukovat a naopak se samovyfukovaly. Nenašli jsme, kde je díra, ale i tak jsme si je nechali. Nějaký ten vzduch se v nich udržel. Léta před tím jsme jezdili jen s alumatkami, tak jsme byli vytrénovaní. U pohodové dovolené by nás asi štválo, že nespíme na pohodlné karimatce, ale po 120km najetých denně se spí dobře i na vyfouklé karimatce. Šlapali jsme v teniskách, v dešti a zimě v pohorkách. Nové tenisky vydržely Luce celých 3 roky, pohorky jsme měnili v polovině cesty. V tretrách s nášlapnými pedály by se špatně chodilo, a kdyby se

slala z Čech nová kola do Ekvádoru - kvůli času i ceně za balík. Přelet z kontinentu na kontinent bez kol byl klidnější. Nemuseli jsme se bát o nadváhu, ztrátu kol apod. Zdá se to možná komplikované, ale my tím ušetřili spoustu peněz za přepravu nových kol přímo do Austrálie. Lucka pak v Austrálii kolo prodala a já to svoje nechal tamějším krajanům. Jezdí tam dodnes.

Obrovské teplotní rozdíly od plus 54°C do nočních minus 30°C jsou dost náročné na oblečení.

Měli jsme na zimu jägerovky s šušťákama a jednu zimní bundu, tedy zateplenou neprofukavou flísku. Zimní věci jsme poslali z Grónska domů, v Japonsku jsme jezdili ve sněhu bez teplého oblečení. Nejhorší zima byla ráno a večer, když jsme zalezli do stanu, ale od určité teploty se člověk



Nakloněná skála - nejrovnější neprobořitelné místo pro stavbu stanu v Grónsku. Foto: archiv L+ M

rozbily, tak v čem pojedeme? Měli jsme klasické klipsny. Ale v sandálech jsme nešlapali. Zničili bychom si v měkkých podrážkách nohy. Rám kola praskl Luce na Novém Zélandu. Ocelové nosiče jsme měnili spolu s kolem, ale nebyly poškozeny.

S prasklým rámem se nejede dobře. Jak jste si poradili?

Poškozené kolo připomínalo odpružený model. Hliník nám svařili v dílně v 5 km vzdáleném městě. Lucka na něm ujela ještě etapu z Melbourne do Sydney, ale před cílem rám v novém sváru opět praskl. Provizorně jsem to stáhnul umělohmotnými svorkami a dojeli jsme zbývajících 200 km. V Sydney jsme koupili ten nejlevnější rám, nechali jsme přehodit komponenty a dojeli Austrálii a Fidži. Mezitím se ode-

na teploměr nedívá. Když byla voda ve flašce zmrzlá, bylo nám hned jasné, kolik uhodilo. Proč si kazit spaní či vstávání pohledem na teploměr? Na kole jsme se po pár kilometrech vždy zahřáli.

Při fyzické zátěži nestačí pít jen vodu. Čím jste doplňovali energii a čím čistili vodu?

Energii jsme doplňovali vším, čím jsme mohli. Na váze jsme přibrali vždy jen u krajanů - v Austrálii a Severní Americe. Vodu jsme čistili dvoufázovými tabletami v případě, že jsme měli podezření na kontaminovanou vodu. Stávalo se to v Mongolsku, Rusku, Číně a Jižní Americe. Takto upravená voda se ale nedá pít dlouho.

Jak jste měli rozložený náklad na kole? Počítali jste třeba s tím, že kdyby vám někdo ukradl jedno kolo, tak abyste v pohodě přežili alespoň chvíli s tím druhým?

Ne, takhle jsme nepřemýšleli. Asi i proto se nám cesta povedla. Zbytečně jsme si nepřidělávali problémy. Vždycky se najde důvod, proč nejít - ještě nemáme digitální diktafon atd. Ale proč dělat problém třeba z toho, jestli jsou kevlarové pláště lehčí o půl kila, když to kilo v konečném součtu zase tak velkou roli nehraje? Kdyby nám ukradli Lucky kolo, tak bychom přišli o koupelnu a kuchyň, já jsem vozil náhradní díly. Při průjezdu Ruskem jsme se snažili budit méně pozornosti tím, že jsme si sundali žluté dresy. Lidé si nás stejně všiml, protože jsme měli přílbou. Pro ně jsme byli něco jako UFO.

Kateřina Sekyrková

Nezkrácená verze rozhovoru bude postupně zveřejněna na www.kalimera.cz. Kalendář promítání L + M: www.luciemichal.info.



V Japonsku našlapali Lucie s Michalem 1992 km. Foto: archiv L+M

museli z Norska do Ruska a z Mongolska do Číny. Obě hranice mají několikakilometrové hraniční pásmo, kde je pohyb pěšáků či cyklistů zakázán.

Překážky nedělají jen lidé. Kolikrát vás zastavila příroda?

Nezastavila. Buď jsme projeli nebo kola přenesli. V Jihoafrické republice nás od naší trasy odklonily povodně na pobřeží. Ujeli jsme do pouště ve vnitrozemí a pak se k moři vrátili po několika dnech cestou zpět. Jet se nedalo na jemném písku, vlastně prachu, v Bolívii na Altiplanu. Zabořila se do něj i tlačená kola, tak jsme je přenášeli. Následovalo 80km jízda přes solné jezero, na jeho konci jsme tlačili kolo v 5 cm hlubokém solném roztoku. Maximálně jsme tlačili nepřetržitě asi 18 km, v Mongolsku, v poušti Gobi.

Tříleté cestování? Více než 4 roky práce

Po světě jste šlapali 3 roky a jeden rok jste věnovali jen přípravám. Takový projekt je finančně náročný a těžko funguje bez podpory sponzorů. Co byste vzkázali závistivcům, kteří nechápou, kde jste na to vzali peníze? Sponzorský peněz je v podstatě plat za něco, co skutečně uděláme. Taková práce má dvě fáze: děláš reklamu po dobu cesty

refili na správného člověka. Oslovili jsme více než 100 firem, ve většině z nich jsme byli s materiály osobně. Nakonec se nám podařilo získat naše současné partnery. Věříme, že příště už to pro nás bude zase o něco jednodušší. Tentokrát jsme sice byli spokojeni, ale mohlo to být i lepší.

Více peněz nebo „darované“ vybavy by něco na této absolvované cestě změnilo? Nevím, jestli by se něco změnilo. Asi bychom nepočítali každou minutu na internetu a jezdili ne 3, ale 10 let (smích).

V cestovatelských kruzích jsou známy případy, kdy se do světa pustí člověk s prázdnou kapsou, nebo miliónem či více na účtě. Jaký byl váš rozpočet a jaké byly vaše konečné průměrné denní výdaje?

Náš rozpočet byl milión a půl, více než třetina padla na letenky a trajekty - přelety mezi kontinenty a loď na Antarktidu byly nejdražší. Potřebné peníze jsme si spočítali podle Lonely Planet a kvůli prázdnému bankovnímu účtu jsme měli skončit na kraji Austrálie po 9 měsících cesty. Češi jsou asi skromnější. Náš výsledný průměr 20 - 25 USD na den je ale dost zkeslený údaj. Je v tom zahrnutý i ten rok příprav a asi přibude i ten následující. Jsou země, které se dají projet i za dolar na den. Například v Rusku dost pomáhá znalost ruštiny a celý kontinent se zvládne za minimum peněz. V USA a Austrálii

Brašny a nosiče na cestu kolem světa

SPORT ARSENAL

Cesta kolem světa

1. 5. 2002 – 1. 5. 2005

Lucie Kovaříková

Michal Jon

www.luciemichal.cz

CYKLO

turistika

penguin

OUTDOOR EQUIPMENT

OBLEČENÍ

- z membránových materiálů Gelanots, NoWind
- z fleecové materiálu Tecnopile

SPACÍ PYTLE

- s náplní z dutých vláken
- se spíčkovou náplní POLARGUARD 3D

BATOHY

- rozsah velikostí 20 l až 75 l

STANY

- expediční
- turistické
- rodinné

PINGUIN

tel: 491 483 030 fax 491 481 128

e-mail: info@penguin-sport.cz

www.penguin-sport.cz

Kopečky i kopce českých a moravských hor si vyznačenými cyklostezkami říkají o projeví na kole. Bez auta je však jejich dosažení náročným fyzickým výkonem, který může ohrozit původně plánovaný výlet. Naštěstí jsou tu cyklobusy. Kde? Na internetu, kde jinde. Jenže s helmou na hlavě by cyklista před monitorem strávil asi hodně času, než by našel, co potřebuje. Sami jsme si takovým vyhledáváním prošli loni a opět i letos, abychom jízdní řády a trasy pro vás aktualizovali. Ani na začátku května však jízdní řády v některých případech hotovy nejsou. Proto jsme k jednotlivým linkám přidali telefonní čísla, kde si můžete zjistit aktuální stav. Internetové odkazy na dopravce, provozující přepravu cyklistů do hor, najdete v tomto článku zveřejněném na www.kalimera.cz. Doufám, že vám ušetříme čas strávený u internetu a prodloužíme dobu jízdy. Uvítáme, pokud nám podáte zprávy, jak jednotlivé linky fungují, nebo přidáte cyklobus, který naši špióni nenašli.

V jižních Čechách funguje rozsáhlý systém cyklobusů „Cyklotrans, který provozuje dopravce ČSAD Jihotrans (tel.: 386 359 321). Novinkou letošního roku je „vltavská linka“ vedoucí z Českých Budějovic podél Vltavy až na Lipno a dále „lipenská linka“ z Prachatic podél Lipna do Českého Krumlova. Celkem sedm barevně odlišených linek pokrývá oblast Jihočeského kraje od Šumavy přes Lipensko, Novohradské hory až po Třeboňsko. Všechny linky ráno vyvážejí z Českých Budějovic a večer se pro projetí celé trasy zase do Budějovic vrací. Ve Volarech, Prachaticích a na Kvildě jsou přestupní stanice, kde na sebe jednotlivé linky čekají a začínají svůj vzájemný přestup. Systém je v provozu za každého počasí, od června do září o víkendech a svátcích, během letních prázdnin i v pracovní dny. Přímou v národním parku Šumavu je zaveden dopravní systém „NP bus“. Jen jedna jeho linka, jezdící od června do konce září, je ale uzpůsobena na přepravu jízdních kol. Dopravcem na této lince je ČSAD Autobus Plzeň (tel.: 376 311 457). Trasa vede z Lenory přes Borovou Ladu, Kvildu, Modravu, Prášily, Železnou Rudu až na Špičák. Na Kvildě se dá přestoupit na Cyklotrans, na západní straně Šumavy je do Železné Rudy a na Špičák spojení vlakem z Prahy, Plzně či Klatov.

Z Litvínova vyveze cyklisty na Dlouhou louku na hřebeni Krušných hor cyklobus, který provozuje o víkendech od května do září Informační turistická služba v Litvínově - Intus (tel.: 476 111 790). Do Krušných hor zabezpečuje cyklistům dopravu Cestovní agentura Dopravního podniku (DP) měst Chomutova a Jirkova a.s.(tel.: 474 651 948). Autobusy jezdí od konce dubna do začátku října, nepravidelně v jednom vypsání

termínech. Cílovými místy jsou Rudoltice v Horách, Hora Sv. Šebestiána, Boží dar a Nové město. Skupinky 15 a více osob si mohou přepravu dohodnout na jakýkoliv den v týdnu. Na Horu Sv. Kateřiny si vlastní autobus s přívěsem vypravuje sama obec Hora Svaté Kateřiny ve spolupráci s ČSAD BUS Ústí nad Labem. Měl by jezdit od prvního červnového víkendů každou sobotu ráno již z Prahy přes Louny, Most, Litvínov až na Horu Svaté Kateřiny a zpět v neděli večer.

DP Ústeckého kraje a.s. zajišťuje o víkendech a o svátcích od 14. 5. do 25. 9. linky přepravující kola z Ústí nad Labem (tel.: 475 684 973) na Děčínský Sněžník. Od 11. 6. do 25. 9. jezdí linka z Teplic přes Dubí na hřeben Krušných hor do Moldavy. Další linka spojuje pohraniční Baranov přes hřeben Krušných hor s Mostem. Z teplického hlavního nádraží na Cinovec a zpět přepravuje cyklisty DP Teplice s.r.o. (tel.: 417 539 443) o víkendech od 30. 4. do 2. 10. DP Děčín zajišťuje víkendový cyklobus na Maxičky a Děčínský Sněžník z autobusového nádraží v Děčíně.

V karlovarském kraji provozuje od 4. 6. ČSAD autobusy Karlovy Vary a.s. (tel.: 353 331 048) čtyři cyklobusové linky. Tři z nich začínají v Karlových Varech. Červená linka vede do Krušných hor, zelená do oblasti Slavkovského lesa a modrá do oblasti mezi Štífelou a vrchem Vladař. Poslední, černá linka vede z Františkových lázní jedním směrem přes Cheb do německého Wiesau a druhým směrem přes Aš do německého Bad Elster.

První cyklobus v naší republice začala provozovat společnost ČSAD Jablonec nad Nisou (tel.: 483 332 033). Současná linka jezdí pravidelně o víkendech a svátcích od dubna

Nejvyššími českými horami bude již druhou sezónu projíždět cykloturistický autobus o vikendech a svátcích od 4. 6. až do 25. 9., v období školních letních prázdnin i ve všední dny. Tuto obousměrnou pravidelnou „páteří“ linku provozuje OSNADO (tel.: 499 404 777). Navazuje železniční doprava s omezenou přepravou kol je ráno zajištěna ve směru z Trutnova do Svobody nad Úpou a večer zpět. Neomezená přeprava kol se nabízí na trase Tanvald – Harrachov.

Další provozovatel krkonošské linky Ergis jezdí dvakrát denně podobnou trasu z Harrachova přes Rokytnici n. Jiz., Vrchlabí, Černý Důl, Janské Lázně, Pec p. Sněžkou, až na Pomezní boudy. Více na turistickém informačním ve Vrchlabí (tel.: 499 422 136).

Pražská integrovaná doprava provozuje již třetím rokem cyklobus mřící z železniční stanice v Dobříchovicích do Brd. Upravený cyklobus s kapacitou 25 kol jezdí o sobotách, nedělích a svátcích od dubna do začátku října čtyřikrát denně. Cyklisté, kteří do Dobříchovic přijedou vlakem, mají přepravu kola v cyklobusu zdarma.



Osm barevně odlišených tras projíždí v Českém ráji od konce dubna do začátku října sezónní turistické autobusy. Další trasou je linka „Kost“ jezdící ze Sobotky na hrad Kost a linka „Jablonec n. N.“ jedoucí z Turnova přes Jablonec nad Nisou do Liberce. Více informací na tel.: 481 622 738.

Firma AUDISBUS s.r.o. (tel.: 494 533 737) z Rychnova nad Kněžnou provozuje o sobotách a nedělích od 12.6. do konce září přepravu cyklistů na hřebeny Orlických hor. Cyklobusy s vlekem až na 50 kol jezdí celkem po pěti trasách pokrývajících oblast Orlických hor i Podorlicka. Do Orlických hor také zajišťuje dvě cyklobusové linky společnost Orlobus (tel.: 491 474 499). Jeden spoj jede z Náchoda do Deštného v Orlických horách a druhý jede z Jesíbeří přes Nové Město nad Metují až k Ratiborickému zámku od 12.6. do 28.9. o víkendech a svátcích.

K cestě do zajímavých oblastí Železných hor slouží víkendový cyklobus, který od května do konce září provozuje dopravní společnost CONNEX Východní Čechy. Autobus v 8:30 ráno vyjíždí z Pardubic a pokračuje přes Chrudim, Trhovou Kamenici, Seč, Heřmanův Městec a Pardubice. Odpoledne v 16:00 spoj projíždí trasu v opačném směru a sváží cyklisty zpět do svých domovů.

Přístup k množství cyklostezek Hostýnských vrchů usnadňují cyklistické autobusové linky ČSAD Kroměříž (tel.: 573 316 111). Jsou v provozu od dubna do září. Autobus začíná v Kroměříži a zastavuje ve Zlíně, Vsetíně a končí ve Stupavě. Spojie jezdí po těchto různých trasách v určité dny v týdnu.

Provozovatelem dvou linek Beskydského cyklobusu je společnost CONNEX Mora a.s. (tel.: 585 108 274, 596 655 111). Cyklobusy jsou provozovány od 1. 5. do 2. 10. o víkendech a státních svátcích a v době letních prázdnin jezdí dokonce každodenně. Oranžová trasa vede z Ostravy přes Frydlant nad Ostravicí, Bumbálku, Rožnov pod Radhoštěm do Frenštátu pod Radhoštěm. Potom udělá ještě jeden okruh okolo Beskydského masivu a večer se zase vrací do Ostravy. Červená trasa vede z Nového Jičína přes Frenštát pod Radhoštěm, Velké Karlovice na Bilou. Na internetových stránkách CONNEXU je možné si předem zarezervovat místo v cyklobusu a místo pro uložení kola. Valašský cyklobus je o víkendech od května do konce září provozován ČSAD Vsetín a.s. (tel.: 571 757 501-3). Jedna linka jede údolím Bečvy z Valašského Meziříčí přes Rožnov pod Radhoštěm (s odbočkou na Pustevny) až na Bumbálku. Druhá linka jede z Velkých Karlovic přes Sedlo Čerčák do Rožnova pod Radhoštěm.

Letošní novinkou jsou tři cyklobusové linky provozované od 1. 6. do 30. 9. společností CONNEX Morava a.s. v Jeseníkách (tel.: 585 108 274). Linky jezdí o víkendech a státních svátcích, v době letních prázdnin každodenně. Modrá linka vede z Lipové-lázně přes Jeseník, polské Glucholazy, Vrbo p. Prácheň (s odbočkou na Ovčárnou) do Karlova. Oranžová linka vede z Bruntálu přes Karlov, Karlovu Studánku, Vrbo p. Prácheň, Jeseník do Javorníku. Červená linka vede z Šumperka přes Skřítek, Rýmařov, Vrbo p. Prácheň, Bělou p. Prácheň, Červenohorské sedlo do Koutů nad Desnou.

Jan Vystřčil

Moje postel s nebesy



Coleman už od roku 1901 neustále zdokonaluje outdoorové vybavení. Díky promyšlené konstrukci, špičkovým materiálům a náročným testům je Coleman jedničkou ve svém oboru. Vyberte si lehoučké, přitom odolné a komfortní stany a spací pytle Coleman a budete v drsné přírodě jako doma.

Nevada je nejprodávanější stan pro dvě osoby, nyní ve vylepšené verzi s tyčkami Durawrap s vyšší pevností.



INLINE BRUSLENÍ

Cizí město se dá projet a poznat mnoha způsoby - na lodi, ve starodávném kočáře, tramvaji, taxíku, rikše, na kole a... na kolečkových bruslích. Ne, nejsem blázen. Jen vím, co se ve větších evropských městech pořádá a sama jsem takovou jízdu okusila. Nezbyvá mi než s vážnou tváří tyto větší noční akce doporučit a zkusit i jízdu mimo město. Cyklostezky nejsou jen šterkové nebo piskové. Jsou země, kde cyklostezky vypadají jako naše silnice 1. třídy a kde s bruslaři dokonce počítají. Pro většinu z nás „český sen“ je jinde již realitou. A nemusíme se dívat jen na západ.

Na českých draze budovaných cyklostezkách jsou bruslaři stále spíše otravným hmyzem, ale to neznamená, že by si své okruhy nenašli (viz pravý sloupec). Pokud vás naše řádky nalákají k pořízení inline bruslí, nezapomeňte si přikoupit helmu. A časem třeba i hůlky. Tato příloha byla připravena ve spolupráci s webem o inline bruslení www.ladronka.cz.



Amsterdamem na bruslích

V Basileji jezdí na kolečkových bruslích prý prostitutky, které tak snadněji unikají mužům zákona. V Amsterdamu patří prostituce mezi legální živnost, a tak jediná, koho tam na bruslích potkáte, jsou buď silní jedinci, nebo stovky bruslařů, kteří si každý pátek znovu a znovu vychutnávají dvouhodinovou noční jízdu Amsterdamem.



„Flying nurses“ – první pomoc na bruslích. Foto: www.ladronka.cz

Na okraji Vondelparku, u vchodu z ulice Roemer Visscherstraat, posedává před osmou hodinou večerní jen pár mladíků. Do půl deváté se místo zaplní více než stovkou nadšenců s bruslemi na nohou. Ti nejzdatnější si zkoušejí triky, které snižují bruslařské sebevědomí přihlížejících. Mezi nimi postává kolem pětadvaceti organizátorů ve žlutozelených vestách na těle a s hel-

mami na hlavách. Krouží zde i zdravotní sestřičky, tzv. „flying nurses“ v červených trikách s bílým křížem. Před startem nechybí krátký proslov. Nerozumím holandsky ani slovo. „Snad neřikali, že dneska končí jízda výjimečně někde jinde“, brumlám si pro sebe. Vzali jsme si sice mapu, ale v Amsterdamu jsme v celém svém životě teprve prvních 40 minut.

A jedeme. Prvních sto metrů do kopečka po místní dlažbě končí u křižovatky. Stojíme. Mezi domy muzejní čtvrti se rozezná pronikavý zvuk píšťalky a tisíce koleček se opět rozjždí. Při odbočování na hlavní silnici minu organizátora se světelným kuzelem v ruce. Dává všem stojícím autům jasně najevo, že i když mají zelenou, ještě chvíli si postojí. Netuším, kde jsme, ani kam míříme. Soustředím se na to, abych se s někým nesrazila. Udržuji od každého rozumný odstup, ale jakmile je přede mnou malé místo, hned mě někdo předjede a volné místo rychle zaplní. Ok, ok, na mezery se tu nehraje. Žádné mezery.

„Licht, licht“, slyším za zády a už kolem mě prolétne skupina pěti organizátorů se světelným kuzelem v ruce. Na další křižovatce musí být první. Křižovatka je jediné místo, kde všichni zastavíme a poznáme se, kolik nás vlastně jede. Odhaduji to na 300 – 400 lidí. Zřejmě se k nám lidé přidali ještě během jízdy.

Dav se řítí ulicemi a není čas rozmýšlet, jak překonat tramvajové koleje. Naštěstí nejsou tak hluboké jako ty české a lze je bez problémů pohodlně přejet. Jede se většinou po rovině, jediné kopce představují mosty přes vyhlášené holandské kanály. Trasa byla vybrána skutečně s citem. Povrch silnic je dost různorodý, ale na bruslení vyhovující. Centra



Jízda má svižnější tempo, na nikoho se nečeká.

Foto: www.ladronka.cz

holandských měst jsou vyskládána cihlami, betonovými dlaždicemi nebo asfaltem, který se dlažbě alespoň podobá. My jedeme převážně po silnicích s kvalitnějším asfaltem.

Při průjezdu pěšími zónami turisté v pouličních kavárnách a restauracích vstávají a s vykulenými očima odkládají svoje sousto zpět na talíř. „Jo, kdybyste chtěli, mohli jste jet s námi“, oslovují v duchu překvapené lidi čekající u přechodů.

Pomalů se stmívá. Kolečka, helmy a batůžky poblikávají. Asi šedesátiletý chlapík vedle mě se sklání, zcvakne spínač a jeho brusle se promění ve světelnou šou. Začíná trochu poprchávat. Zrovna teď, když vyjždíme kopec na vrchol dlouhého silničního mostu! Následující sjezd na poloostrov s lunaparkem se stává nebezpečným – na jeho konci se zatáčí doleva. Naštěstí máme k dispozici všechny tři pruhy silnice. Všichni brzdíme, co nám brusle a nohy dovolí. Zvedáme ruce nad hlavu jako znamení pro lidi za námi, že je třeba zpomalit.

V lunaparku si užíváme krátkou přestávku. Někteří se posilují cukrovou vatou, jiní si užívají zvuky jazzového saxofonu

v jednom z postavených stanů. Po 20 minutách se ozve píšťalka a vyjždíme na cestu zpět.

Jízda je již uvolněnější. Při čekání na křižovatkách se naším davem žene skandující vlna zvedajících se rukou doprovázená mohutným pokřikem. Snad jsme tím zahnali agresivní řidiče nebo neposlušné cyklisty. A když se nám nechce vyhnout člověk na motorce, je zásah organizátorů velmi rychlý a nekompromisní. Oceňuji i jejich postávání a varování před rozdělovacími patniky, dírami v silnici nebo jinými, pro nezalce Amsterdamu nepředvídatelnými, nerovnostmi. Dvouhodinová projížďka končí opět ve Vondelparku. U jeho vchodu nám organizátoři tleskají a loučí se s námi. Největší potlesk by si zasloužili oni sami. Jízda to byla parádní. Až budete v některý nedešitý pátek v Amsterdamu a uslyšíte zdálky pronikavý zvuk píšťalky a svištění tisíce koleček, rozhlédněte se. Pokud nejste začátečník, připojte se!

Kateřina Sekyrková

Městské inline párty

Jízdy na bruslích pro veřejnost organizují ve městech magistráty ve spolupráci s místní policií, nebo skupiny nadšenců. Magistrát ve většině případů uzavře projížděnou oblast na určitou dobu (např. celé nedělní dopoledne), nebo zajistí koloně bruslařů policejní doprovod. Takové jízdy zvládnou i rodiny s dětmi. Večerní „párty“ v rukou nadšenců jsou náročnější, ale pro zkušené bruslaře hodnotnější – na pomalejší jedince se nečeká a jede se za plného silničního provozu. V Čechách jsou příkladem organizovaného bruslení pro širokou veřejnost například „Pardubice na bruslích“. V Praze proběhla testovací „akčnější“ jízda na začátku května, nyní se vyřizují potřebná povolení. Více na www.ladronka.cz.

Na brusle s helmou

To si takhle v jeden červencový parný den přejíždím na bruslích most přes Vltavu a za ním sjíždím z prudšího, ale krátkého kopečka k houpacímu mostu. Je to nepřijemný sjezd do pravotočivé zatáčky, za kterou není vidět. Kromě pěších tady na mě často vybaňou cyklisti nebo jiní bruslaři. V zatáčce bývá písek, takže o smyky a adrenalin v krvi nouze není.



Kousek přede mnou schází k řece paní se psem na navijecím vodítku. Rázují si to prostředkem klesající silnice. Když jsem kousek za nimi a chci je objet, odskočí paní doleva a pes vyběhne doprava. Během pár sekund se tak přede mnou objeví překážka v podobě vodička nataženého ve výšce jednoho metru přes celou silnici. Instinktivně se snažím je objet. Paní bez ohlížení pokračuje stále svým směrem až ke šterkové krajinci. Pes ji neposlouchá. Chci zabránit srážce, ale nemám kam uhnout. Vyjždím do šterku s pískem. Brusle se zasekávají a stávají se neovladatelnými. Řítmím se přímo na zábradlí, které brání vjezdu ze silnice do řeky.

Snažím se náraz do zábradlí zpomalit rukama. Nohy mi podjedou, ruce se o zábradlí zachytí, hlava omlátí, ale tělo letí dál. Bez síly se pouštím a celé tělo dopadá na zem. Zastaveno.

Chvilí sedím bez hnutí. Bojím se čímkoliv hýbnout. Hlava mi třeští, do očí se mi neovladatelně řinou slzy. Paní se psem se mě ptá, jestli nepotřebuji pomoc. Nemám slov. Zouvám si nevědomky brusle, motá se mi hlava a všechno vnímám mlhavě. Pomalu začínám zjišťovat újmy na těle. O zábradlí jsem nakonec tedy zabrzdlila hlavou. Fajn. Vzadu na temeni mi roste pěkná boule, druhá je vepředu na čele. Kalhoty mám prodřené, nohy i ruce bez šrámu. Pomalu se zvedám, ale nedokážu jít rovně. Rozvážně volím každý krok, jde to pomalu. Taková řacha do hlavy, to chce rentgen. V nemocnici mi doktor seškrabuje lak od zábradlí z hlavy. Děsí mě tím, že jestli pod lakem najde na hlavě trhlínu, tak mi moje dlouhé kudrnaté vlasy ostříhá. Vlasy, které mě zřejmě zachránily – smotaný drdol posloužil jako airbag. Druhá rána do čela už nebyla tak velká. Nakonec se návštěva lékaře obešla bez stříhání vlasů. Pár dní jsem si poležela doma a pokládala hlavu na polštář s citem pro porcelán. Při koupi chráničů na lokty a kolena nezapomeňte na helmu. Nepotřebujete speciální bruslařskou, svůj účel splní i helma cyklistická. Odřená kolena a lokty se zahojí, ale úraz na hlavě může být smrtelný. Příkladem je nedávná tragická nehoda bruslaře na Mostecku, který se vyhýbal na dráze dítěti a zemřel po nárazu do plotu. Helmu? Neměl.

Kateřina Sekyrková

Nordic blading

Chození s holemi, tzv. nordic walking, se v Čechách zatím moc neujalo, ale rychlejší bratříček nordic blading chystá slušný rozjezd. Pro inline fitness jízdu jsou hole tím nejlepším doplňkem – z bruslení nebolí záda a protáhne se celé tělo. A taková hole umí pěkně zastrašit volně pobíhajícího psa. Jaké hole si na brusle pořídit radí článkem na sousední stránce v rubrice Vybavení.



TRIP

sportovní cestovní kancelář

LÉTO NA KOLE	IN – LINE SKATING
Pobaltí LETECKÝ S KOLEM	Flaeming-Skate
1. – 9. 7. (státní svátky!)	19680,- Kč
Holandsko na kole	29. – 31. 7. 2005
1. – 10. 7. 2005	2 230,- Kč
Julské Alpy	Podél Rýna a Bodamského jezera
11. – 17. 7. 2005	17. – 22. 8. 2005
5 960,- Kč	3 780,- Kč
Tyrolia	TURISTIKA
14. – 17. 7. 2005	Julské Alpy
4 490,- Kč	11. – 17. 7. 2005
Balaton: sopky, víno, koupání	5 960,- Kč
8. – 14. 7. /22.-28.8.2005	Ledovce Ortleru
5 490,- Kč	1. – 6. 7. 2005
Bretaň	4 720,- Kč
29. 7. – 7. 8. 2005	Dolomity + Brenta + Garda
6 960,- Kč	23. – 30. 7. 2005
Dolomity & Drávská stezka	7 890,- Kč
19.-23.8. /26.-31.8.	! KATALOGY ZDARMA ZAŠLEME !
4 590,- Kč	
Alpská sedla	
10.-15.8. 2005	
5 440,- Kč	

Pasířská 27, 466 01 Jablonec n. N.
tel/fax: 483 312 276, 777 711 734
Londýnská 61, 120 00 Praha 2
tel/fax: 222 521 623

www.ck-trip.cz

INLINE TRASY V ČR

LADRONKA, Praha 6

Část cyklostezky v podobě 3,5 km dlouhého okruhu vhodného pro rekreační, fitness i speed jízdu. Kvalitní asfalt, jen mírný sjezd, noční osvětlení, dětské hřiště, dobré parkování a dostupnost MHD.



BRANÍK, Praha 4

Cyklostezka podél Vltavy od Palackého náměstí/Vyšehradu do Modřan o délce až 10 km. Vhodné pro rekreační jízdu, jen část pro rychlejší fitness či speed. Nejednotný povrch, krátké sjezdy, skatepark, tenisové, golfové a dětské hřiště. Dobrá dostupnost MHD.



PODĚBRADY

Vyasfaltovaná 10 km dlouhá část cyklostezky po obou březích Labe od Nymburka do Poděbrad a ještě kousek dále. Na pravém břehu je ještě hrubší, místy popraskaný od kořenů stromů. Na levém břehu je nový asfaltový koberec. Vhodné pro rekreační a fitness jízdu, zcela rovný terén bez sjezdů, u Poděbrad skatepark.

KÁRANÝ, Čelákovice

Zapomenutý, zhruba 4 km dlouhý asfaltový úsek silnice vedoucí vodním zdrojem pásmem pro Prahu a okolí. Kvalitní asfalt, luxusní šířka, mírné převýšení jen na prvním kilometru. Bezpečné pro děti, vhodné pro rekreační bruslení, fitness i speed. Volné parkování.



Podrobnosti a související služby k uvedeným trasám jsou zpracovány v databázi inline tras na www.ladronka.cz. Znáš jinou trasu vhodnou na inline bruslení u nás nebo v zahraničí? Zašli nám její popis a vyhraj inline zájezd do Švýcarska se Sport-s! Platí do 15. června 2005. E-mail: redakce@ladronka.cz Pravidla na www.ladronka.cz.



UŽIJTE SI

den, víkend i vaši dovolenou...

- cesty za poznáním (Evropa, Amerika)
- pobyt na horách, u moře i v Česku
- raftingové a vodácké zájezdy a programy
- cyklistické a inline zájezdy po Evropě
- sportovní programy
- akce pro firmy

...a vyhrajte zájezd za 70.000,-



Blatenská 113, 43003 Chomutov, tel: 474 624 088
Václavské nám. 48, 11000 Praha 1, tel: 296 301 680
chomutov@sport-s.cz, praha@sport-s.cz
www.sport-s.cz

VYBAVENÍ NA CESTY

Dobré vybavení může zachránit v náročných terénech život, špatná výstroj pohodový výlet zkrátit nebo pěkně znepříjemnit. Především koupí nekvalitního nebo cestovatelovým nárokům nevyhovujícího vybavení se dá částečně pečlivým výběrem, ale především zúročením vlastních zkušeností doplněných radami a doporučení jiných. Vítejte v rubrice „Vybavení“ s bazarem zkušeností zvaným TESTOVNA. Pod stejnými názvy s databází více než 100 článků jsou k prolistování na www.kalimera.cz.

Hole na nordic blading

Začátečníkům pomáhají udržet rovnováhu, pokročilým fyzickou. Hůlky na bruslení jsou u nás zatím raritou, v zahraničí se jezdí v disciplíně „nordic blading“, jak se inline bruslení s holemi říká, i závody. Co je na holích pro bruslení zvláštního?

Bruslařské modely

Speciální hůlky na inline brusle se od těch zimních liší hrotem a absencí sněhového košíčku. Hrot je zapuštěný v gumovém bloku tvarovaném tak, aby se asfaltu při jízdě dotkla nejdříve náraz tlumící guma. Hole se zemí svírají čím dál menší úhel, až se do asfaltu vryjí i ocelový hrot a bruslař se odrazí. Tyto gumové tlumiče mají šetřit klouby rukou od velkých nárazů. Bohužel hroty v gumovém nástavci nejdou brousit. Proto i závodní lyžaři, kteří v létě trénují na kolečkových lyžích, používají raději hroty bez gumového bloku. Ostrý hrot je pro kvalitní jízdu důležitější než iluzorní tlumení. Ztupené hroty v gumovém bloku nezbyvá než celé vyměnit.

Lyžařské hole

Pro první jízdy doporučujeme vyzkoušet obyčejné hliníkové hůlky na běžkování, a to i pokud umíte bruslit na lyžích. Přeci jenom se jedná o trochu jiný pohyb a lehké, ale křehké karbonové hole by se mohly brzy poroučet. Hroty lyžařských holí jsou vyrobeny z měk-

ké oceli, rychle se ztupí a na kvalitním hladkém asfaltu podkluzují. Nabízí se ale možnost ocelové hroty lyžařských holí vyměnit za modely vhodné pro bruslaře.

Výměna hrotů

Košíčky, hroty i rukojeti jsou na tubusu hole obvykle přilepeny lepidlem, které lze koupit u dodavatelů náhradních dílů. Lepidlo nahřátím velmi změkne až zkapalní do „medova“ a díly tak jdou relativně snadno vyměnit. Chce to však najít správný grif na zahřívání i stahování hrotů či rukojetí. Nahřívát lze fénem, nebo po zabalení do igelitového pytlíku ponořením do horké vody. Poté se točivými pohyby musí postupně sundávat hrot nebo rukojeť. Velký pozor dávejte při výměně u karbonových tubusů. Karbon je velmi křehký a kdo neulomil, nebo neukroutil alespoň jeden tubus, je zřejmě zručný řemeslník.

Správná délka

Určit správnou délku holí na bruslení vám umožní následující vzorec: výška postavy v cm x 0,9 + 2. Hole by měly dosahovat ke špičce nosu, pokud stojíte bez bruslí.

Jan Holan

Konkrétní modely a značky holí jsou součástí tohoto článku publikovaném na www.ladronka.cz

Normované spacáky

Snaha srovnat izolační vlastnosti spacáků různých výrobců vedla ke vzniku norem. Postupně od roku 2003, kdy byla zavedena vedle národních norem evropská norma, tak přibývá v katalogích některých výrobců spacáků nová ikona. Zkratka EN a čísla s kladnými i minusovými hodnotami sdělují, při jaké venkovní teplotě se do růžova ve spacáku vyspí euromuž a při jaké eurožena.

Otázkou zůstává, do jaké míry je toto poměrně finančně náročné testování spacáků obchodem pro „testovny“ a do jaké míry je výsledný tepelný odpor směrodatný pro konečného zákazníka. Změřený tepelný odpor určuje izolační vlastnosti daného spacáku. Neříká nám, jak moc spacák hřeje, ale jak moc dokáže udržet vytvořené teplo ve spacáku. Druh použitých vláken, síla rouna, vrstvení rouna a vnější i vnitřní materiál spacáku ovlivňují jeho tepelné parametry. Přesto dvěma lidem ve zcela stejných podmínkách a se stejným vybavením není vždy stejné teplo. Každý z nás se od normovaného euromuže a euroženy liší a norma je tak pouze orientační ukazatel využití spacáku. Nemělo by se zapomínat na další faktory.

Délka a šířka spacáku

Každý výrobce v katalogu udává jiným způsobem délku spacáku. Rozměry 220 x 80 cm řekne zákazníkovi jen jedno – je to více než rozměry 215 x 75 cm spacáku stejné značky. Člověk měřící dva metry se do takového spacáku nevejde. Nabízí se jediné vysvětlení – udávaná délka spacáku vyjadřuje délku použitého materiálu, tedy případně i s kapucí. Šíře 80 cm s velkou pravděpodobností udává rozměry spacáku v oblasti ramen, ale jen některý výrobce u spacáku mumiového střihu doplní i šíři v dolní části nohou. Přitom právě rozměry spacáku mají velký vliv na výsledné teplo, jaké si ve spacáku člověk udrží. Pokud je vnitřní prostor spacáku příliš velký, těžko si jej vyhřeje. To je problém zejména drobných lidí, měřících do 160 cm. Těm bývají velké i kratší modely (většinou pro osoby do 185 cm). Nezbyvá jim, než si s sebou brát zavařovací gumu a spacák si v dolní části před spaním „zkrátit“. Vnitřní objem spacáku se zmenší a snadněji se vyhřeje. Stejně praktiky se doporučují u dětí mezi 8 – 12 lety, kterým jsou již dětské spacáky malé, ale v modelech pro dospělé se ještě ztratí. Výhrou však není ani spacák těsný, ve kterém se prostoru pro vyhřátí naopak nedostává. Lidé nad 195 cm musí proto obvykle zvolit ušití spacáku na míru, stejně jako turisté s velmi širokými rameny (břichem).

Množství náplně

Tepelný odpor závisí na množství a druhu použitých izolačních materiálů. Přírodní materiály se liší od syntetických kromě náročnosti údržby i životnosti. Stejně se odlišují i jednotlivá syntetická vlákna. Obecně je známo, že mikrovlákna jsou sice jemnější a skladnější než objemná dutá, ale také křehčí a dražší. Snadněji se lámou a rouno rychleji ztrácí tzv. „loft“,



Do spacáku si před zakoupením vlezte, nedejte jen na čísla v tabulkách.

tedy vzduch, který v rouně plní izolační funkci. Velmi záleží na způsobu skladování. Kdykoliv spacák nepoužíváte, dejte mu volnost a nechte ho „dýchat“. Zapomenete-li spacák přes zimu ve staženém kompresním obalu, tak na jaře vyndáte jen torzo zakoupeného superspacáku. Hodnoty získané z testů spacáků jsou tak srovnatelné jen k určitému okamžiku. Kromě celých spacáků by se měly jednotlivě testovat a srovnávat také použité materiály, což je při množství značek a druhů například jen dutých vláken takřka nemožné.

Izolace spacáku od země

Vliv na tepelnou použitelnost spacáku má i výběr podložky, tzv. karimatky. Kdy vedou do norem i izolační vlastnosti karimatek a dokáže se, že alumatka skutečně jako izolace nedostačuje? Zajímavé by samozřejmě také bylo srovnání samonafukovací karimatky a klasické nafukovací matrace, která za chladnějších nocí příliš tepla neudrží.

Aktuální stav člověka

Celý den prší, 40 km v nohou, jídla v batohu málo, v kartuši plyn nestačí ani na uvaření čaje. Zmrzlí, promočení, hladoví a unavení padají turisté do spacáků a střádají energii na vyhřátí spacáku. Nastává situace těžko srovnatelná s uleháváním do stanu po prožitém teplém letním dnu plném pohody, posezení na horské chatě nad dobrým jídlem a nohama v suchu.

Osobní zkušenosti

Nelze normotvorcům popřít úsilí zpřehlednit seznam spacáků dle jejich „schopnosti hřát“. Ale samotný výběr spacáku by neměl zůstat u tabulky. Stále podceňovaná a mnohými zákazníky opovrhovaná je nutnost si spacák před zakoupením vyzkoušet. Není mi krátký? Je dostatečně široký? Cítím se v něm pohodlně? Je mi vnitřní materiál příjemný? Ve specializovaných obchodech vám jistě sami prodáváci nabídnou srovnatelné spacáky dle vašich teplotních a váhových požadavků. Vy tak nebudete zahledění do tabulek, ale do skutečného modelu, při jehož výběru použijete více osobní zkušenosti než evropské direktivy.

Kateřina Sekyrková

KRÁTKÉ ZPRÁVY

Čtvrtý Čech na severním pólu

V úterý 19. dubna 2005 dosáhl kolem poledne severní točny společně se skupinou Rusů český polárník Václav Šůra. Expedice se vydala na nejsevernější bod Země 11. dubna z ruské základny Barneo, umístěné na kře mezi severním pólem a souostrovím Špicberky. Zásoby si s sebou členové expedice vezli na saních. Zpět na Barneo je dopravil vrtulník. Výstroj pro cestu k točně si český zkušený polárník vyzkoušel v mrazicím skladu při teplotě kolem minus 30 °C.

Zachráněná konkurence

Švýcarská firma Wenger SA, vyrábějící multifunkční nože, se dostala koncem dubna na pokraj bankrotu poté, co její tržby nezadržitelně klesaly. Lidé údajně přestali nože kupovat po 11. září 2001, protože si je od té doby nesmí brát s sebou na palubu letadel. I přes tuto krizi se však daří konkurenční firmě Victorinox, která se nabídla ochránit švýcarskou značku před přesunem do Číny finanční injekcí. Švýcarské nože tak zůstávají nedílnou součástí švýcarské kultury.

Mobily ve vzduchu

Letečtí konstruktéři, telefonní operátoři a vývojářské firmy spojili úsilí, aby umožnili pasažérům brouzdat v leteadle po internetu a volat z mobilů. Boeing dokonce již založil oddělení Connection by Boeing (CBB), zabývající se vývojem a zaváděním internetu do letadel. Systém je založen na satelitní anténě s běžným bezdrátovým připojením. K přístupu stačí laptop a kreditní karta. Telefonování z paluby letadla pomocí mobilu již brání pouze národní legislativa. Během letu letadlo překročí hranice několika různých zemí a pro každou musí mít různé licence. Tato překážka by však měla být odstraněna do konce roku. (www.logistika.ihned.cz)

IMPREGNACE VYBAVENÍ

TENT & GEAR PROOF
impregnace nylonových a syntetických stanů, batohů, oblečení a vybavení.

ROPE PROOF
impregnace pro horolezecká a pracovní lana.

IMPREGNACE NA RUKAVICE
impregnace na kožené a látkové rukavice.

MAP PROOF
impregnace na mapy a papír.

NIKWAX
WATERPROOFING

NIKWAX CZ, s.r.o., Lomecká 1169, Praha 9, Újezd nad Lesy, tel., fax: 281 970 313, mob.: 602 323 676 e-mail: nikwax@nikwax.cz, www.nikwax.cz

ALPINA

cesty za dobrodružstvem

**HORY - TURISTIKA - TREKKING
KOLA - VIA FERRATY - EXPEDICE**

RUMUNSKO

Týdenní přechody opuštěných a krásných hor
9 termínů od 30.6. do 4.9.2005 cena 3700 Kč

UKRAJINA

Velký výběr cyklistických i turistických zájezdů
Ceny od 4300 Kč. Polopenze. Vízum zrušeno!

ČERNÁ HORA

Národní parky, skalnaté hory, travnaté pláně, kaňony, malebná městečka, moře - Durmitor, Bjelasica, Prokletije

HORSKÉ ZÁJEZDY

SLOVINSKO, DOLOMITY, KAVKAZ, NORSKO, KORSIKA, BULHARSKO, CHORVATSKO, TURECKO

CYKLOTURISTIKA

(jednodenní etapy nalehko, většinou s polopenzí)
UKRAJINA, RUMUNSKO, NORSKO, KORSIKA, KRYM

CK ALPINA, Provazníkova 39, 61300 Brno
tel.: 548522652, 777257462, ck@alpina.cz

www.alpina.cz

Testovna

Připlatit si nebo ne?

Volíte při koupi vybavení kompromis mezi cenou a kvalitou, ale kdybyste si byli jisti kvalitou, tak si rádi připlatíte? Rozhodnutí vám usnadní rubrika Testovna, ve které si již rok čtenáři KALIMERY předávají své zkušenosti s konkrétními modely batohů, bot, vaříčů a dalšího vybavení.

Ve svých příspěvcích konkrétní model nejen popisují, ale upozorňují na jeho výhody či slabé stránky, doporučují drobná vylepšení a radí, jak opravit možná poškození. Na konci příspěvku v pár větách shrnou, zda by přišť volili stejně, nebo si vybrali jiný model, jinou značku, za jiné peníze. Právě vaše zpětná vazba o doporučení či varování je pro jiné cennou radou, kterou vám jistě později oplatí i oni svou zkušeností. Vážíme si těchto informací a došlé příspěvky Testovny odměňujeme cenami v podobě praktických drobností od firmy Acron.

Oceněné příspěvky minulého kola:

- Boty Alaska Han Wag (Jan Habrman)
- Boty Hi-Tec Boise (Martin Krondák)
- Stan Pinguin Mercury (Filip Černocho)
- Batoh Treksport Tattran 80 (Lukáš Juda)
- Běžky Epoke 900 (Roman Machain)

Nenechte si své zkušenosti pro sebe. Své příspěvky zasílejte do 10. září na redakce@kalimera.cz.



Ceny do dalšího kola jsou zaměřeny na bezpečnost vaší i vašich věcí:

- Bezpečnostní uzamykatelná ledvinka Pacsafe O-2300
- Švýcarský nůž se sklopnou čepelí Wenger 1.70.01
- Bezpečnostní náprsní kapsa Pacsafe O-2002
- voděodolný vak o obsahu 8 l Sea to summit SS-4
- Univerzální ochranná termofólie Coghlan's C-9815

Uzamykatelná ledvinka značky Pacsafe je z mechanicky odolného materiálu Cordura, vyztužena dvěma lanky z kvalitní nerezové oceli. Zámek pásku umožňuje současně uzamčení zipů dvou hlavních kapsiček ledvinky.



Pravidla testovny jsou vyvěšena na www.kalimera.cz.

Závěry vítězných příspěvků:

Vše, co jsem od bot Hi-tec Boise očekával, splnila a podaly odpovídající výkon vzhledem k jejich pořizovací ceně. Spokojeni budou lidé, kteří jezdí na hory jen občas, případně se pohybují v méně náročném terénu. Oproti botám vyšších kategorií jim chybí některé detaily a mají nižší životnost.

Stan Pinguin Mercury 140 jsem využíval poměrně intenzivně po 4 roky, často za náročných podmínek. Zatím funguje beze změny, drobné opotřebení nemá vliv na jeho funkčnost. Směle mohou tento stan doporučit do akci i poměrně náročného charakteru, byť asi ne na horolezecké expedice, na které jsou určeny stany s více pruty a třeba i sněhovým límcem.

Boty Han Wag mi budou sloužit třetím rokem. V létě se mnou kromě českých hor několikrát byly na Slovensku a naposledy také ve Skotsku. V zimě je využívám při jakémkoliv výletu mimo město. Po dřívějších zkušenostech s jinými modely je mohu jedinečně doporučit. Jedinou „nevýhodou“ je jejich vysoká cena, ale to už si každý musí zvážit sám.

NEJVĚTŠÍ NÁKUPNÍ RÁJ NA STANY



TECHNOLEN, T.T., A.S.

Camping Market – Palackého 615

tel.: 481 641 721-2, fax 481 641 723

512 51 Lomnice nad Popelkou

On Line Shop

<http://technolen.inshop.cz>



