



Začátek? 2006

aneb

...na počátku bylo kolo ...

Začátek 2006

leden - březen

Letos začínáme netradičně brzy, v prvním týdnu ledna. Přesto cítím, že je to pozdě. Jde o to, že kola jsou ve stavu, v kterém dojela z poslední loňské výpravy. Včetně bahna a písku v blatnících a vzorkách pneumatik. Ale hlavně jsou mechanicky po roce provozu opotřebovaná, což je třeba opravit, nebo řešit výměnou. A také proto, že se musí přestrojít elektrika, neboť se provozem zjistilo, že elektrovýzbroj vzor 2004 ve všech verzích selhává. Samozřejmě v těch nejpitomějších okamžicích. Na vině jsou přípojovací konektory. Ty jsou zde na to, aby šly odpojit kabely od paluby. To je potřebné kvůli údržbě a opravám hlavového složení, představce a ostatních sestav v oblasti řídítek. Konektory se odpojí, povolí se centrální šroub a celá řídítká se sundají. Potíž je v tom, že atmosférická vlhkost, déšť, mráz a prudké střídání teplot způsobují, že konektory přestávají vodit. Tedy je nutné je ze systému odstranit. Ani jsem si nevzal Mentos a nápad je tu. Jestliže použijeme elastický kabel, který dovolí překonat nejvyšší bod řídítek při demontáži, nebude potřeba nic rozpojovat. Další bod k řešení jsou napájecí konektory. Ty slouží k připojení nabíječky, pobočného světla, nabíječek pro mobily, propojení kol mezi sebou a jiná externí zařízení. Má to dvě chyby. První je, že konektor je na každém kole jen jeden. Nelze tedy použít více externích zařízení současně. Druhá chyba je, že pokud je vypnutý hlavní vypínač, je konektor bez proudu. To je špatně hlavně kvůli pobočným světlům. Necháme-li hlavní vypínač zapnutý, spouští se pořád, díky ořesovým čidlům, výstraha. A poslední mínus je spolehlivost. Také chvilka ma voděj a chvilka ma ne. To velmi nelibě nesou pozemní automatické nabíječky. Ještě mě napadá, že je sice pěkné vybavit kola nabíječem pro akumulátory typu AA, možností nabíjení čelovek a vysílaček, ale je-li konektor pro nabíjení jen jeden na spodní části paluby na přední části kola, není dost dobře možné uložit nabíjená zařízení do bálů. A tahat dráty po rámu není nejbezpečnější. Kromě toho dívčí část něco pořád mele o nějaké estetice. Dobrá. Uděláme to takhle. Zrušíme konektor DIN 5 a nahradíme jej dvojicí konektorů typu CINCH a stejnou dvojici umístíme do blízkosti zadní bagáže. Zapojíme je tak, aby všechny tyto konektory byly trvale pod napětím. To sme chytrý, to sme chytrý! Bohužel to znamená rekonstrukci palub Tomáše a Viktora a stavbu palub nových u ostatních. Tolik elektricky.

Další co je časově zatěžující bude kompletně vystrojít Janu. Neprozřetelně totiž svolila, že jí pořídíme výpravní kolo. Díky mým známostem v oblasti bazarů jsem zadal sehnání kola pro Janu a za 3 dny bylo. A ke všemu lacino. A jak to tak bývá, mělo chybku. Až doma jsem si všiml, že má rám vysoký 22". To je taková výška, že Jana stojící na špičkách má vodorovnou rámovku zaraženu hluboko v pánvi. Tak to se nepovedlo. Se spásným nápadem přichází Hanka, která má na svém kole opačný problém. Má pánev vysoko nad rámem o velikosti 19". Navrhla výměnu. Všichni zúčastnění souhlasí. Pro mě to znamená část výstroje přeházet mezi sebou, část dokoupit a podstatnou část vyrobit. Další zdržení.

A abychom ten čas opravdu neměli, vymysleli jsem si další věc. Společně s Tomášem jsme vyčuchali převodníky. Ne však ledajaké. Tyhle se pyšní třemi

řetězovými koly s počty zubů 52, 45, 30. Pro neodborníky dodávám, že je to tak, že na velký táč je kolo schopné letět kolem třicítky bez nějakých nároků na dodanou sílu a nejmenší táč zajistí, že bez potíží pojedeme po skále kolmo nahoru. To všechno v kombinaci s převodovou kazetou s rozsahem 32 - 11 zubů. Tu jsme zase objevili s Viktorem. A to všechno za velmi rozumné peníze. Převodově tedy vznikají nejspeciálnější speciály. Tuto kombinaci jinde nenajdete. A přišel den, kdy Tomáš přivlekl z pošty nevelký, zato těžký balík. Převodníky jsou tu. Radostně a nedočkavě jsme je začali montovat. A narazili jsme. V několika případech je problém s tím, že stávající přesmykač nezvládá rozsah převodů. Hergot pakárna! Všechny jsme namontovali a po zdržení kvůli nákupu a výměně přesmykačů pokračovali v montáži. Povedlo se ve všech případech. Včetně výměny řetězů. Kolem mechaniky se mocně ochomýtá Viktor. Nejspíš to myslí vážně s tím, že chce být letos technikem. To je dobře. Učí se rychle.



A je tu výměna převodových kazet. A zase pakárna. Máme řazení oplývající sedmi polohami. Kromě Viktora a Tomáše. Ti mají novější osmi polohové. Tam se kazeta namontovala a bylo to. U všech ostatních se kazety musely rozebrat a vyjmout z nich nepoužívaný převod č. 4. Jednoduché? Ano. Až na to, že kazety jsou na třech místech nýtované. Kdo někdy rozebíral nýtovaný spoj aniž by poškodil okolí nýtů ví o čem mluvím. Ale dostatečná síla vůle působila, že i tohle je za námi. A je tu další sobota a s ní návštěva Pavla a Dana. Jejich úkolem je svařit nový nosič na Hančino kolo. Pavel je vysmátej a pořád zdržuje nějakými srandičkama. Dan je trochu vyjevenej, protože něco takového, co od něj chci ještě neviděl. Je však velmi šikovný a nosič je pohromadě. Ještě jsem jej obrousil a předal jej k natření. Pak vypukla montáž koupěných a upravených komponentů na Hančino nové kolo. Do první letošní výpravy zbývá 5 týdnů.



Tatranka obětovala dva víkendy na generální opravu všech bágů. Je pravda, že jsou všechny poškozené. Některé, třeba moje, hodně, některé méně. Práce na nich byla opravdu lahůdková. Třeba vyklízení před opravou bylo pikantní. Například u Jarky, kde zůstaly věci od poslední výpravy. Dokončila také rekonstrukci čumpráglů u nástaveb, držících přichycovací gummy. Opravila přichycení zipů, okapy atd.



Je čas věnovat se jednotlivým kolům. Začnu Tomášovým a to proto, že až jej dokončím, bude odvezeno a tím vznikne větší prostor na další montáže. Jak už jsem napsal, mechanické přestrojení proběhlo na výbornou. Tomáš opatřil nový přesmykač i přehazovačku a řetěz. Seřadit to nebyl žádný problém. Trochu horší je to s elektrikou. Od loňska disponuje Tomáš osvětlením typu Luxeon 5W. Potřeba je v tom, že palubní síť dodává 6V. Luxeon potřebuje 7,2 pro plný výkon. Nezbyde tedy než přidat ještě jednu baterii. Kromě toho vloni kňučel, že baterie nic nevydrží a že chce výkonnější. Takže vyměnit kabelové svazky a celou síť včetně elektroniky přizpůsobit provozu na 12V a 50A do zkratu.



Časově nejnáročnější je rekonstrukce panelu brzdových světel a zadní výstrahy. Všechno se tam dělá pinzetou skrz díru a druhou dírou se tam šmejdí páječkou. Není tam vidět a dráty držené pinzetou často vypadávají. Hroznej opích. A co je nejhorší - úprava napájení pro GPS. Ztráta dalšího montážního dne. A samozřejmě další den zabrala výroba, osazení a montáž čelního krytu zadního nosiče, kde bydlí zadní napájecí konektory a zespoda elektronika pro usměrnění a regulaci nabíjení z generátoru. Podtrženo, sečteno - Tomášovo kolo odjíždí zrekonstruováno a připraveno na další sezonu po osmi montážních dnech.

Viktorovo kolo. Hned po odjezdu Tomáše pokračují práce na Viktorově Kostce. Z mechaniky byl instalován nový přesmykač, převodník, převodová kazeta a čelní kryt zadního nosiče. U paluby naštěstí stačí jen vyrobit spodní kryt. Z elektroniky je tu změna kabelových svazků, výroba krouceného svazku, demontáž přípojovacích konektorů, montáž nových napájecích konektorů, příprava na instalaci generátoru, a umístění elektroniky nabíjení z generátoru na krytu nosiče + přidělení zadních napájecích konektorů. I tohle proběhlo celkem v pohodě. Padly na to 4 montážní dny.



Oproti předpokladům, že Hančino kolo bude nejnáročnější tomu tak není. Až do části Paluba mi montáž zabrala 3 montážní dny. Ostatní kola jsou na tom o den hůř. A teď nastává asi to nejtěžší. Budou se vyrábět paluby. Čtyři najednou. Chopili jsme se toho s Viktorem. Ukázal jsem mu co a jak a on uchopil nůžky na plech a zpracoval podstatnou část tabule plechu, ze kterého paluby vyrábíme. Abych neměl prostor, vymyslel jsem nový typ parkovací brzdy. A hned jsem jej b x aplikoval.

Kromě těchto montáží běží ještě další programy. Mimo jiné také nábor nových dušiček. Toho se chopila Hanka za vydatné podpory Viktora. A výsledek se dostavil. Máme 4 nováčky. Vlastně 5. zapomněl jsem na holku Moniku. Jde o Hančinu kolegyni z práce. Ta je na tom tak, že už přivezla kolo k úpravám. Protože se tomu opravdu nemůžu věnovat nechávám to na Viktorovi.



*Jsem přesvědčen, že už toho umí tolik aby to zvládnul sám.
Já se zatím věnuji Tatrance.*



Tady se řeší nová mechanika, nová paluba, nové svazky, odstranění baterie, výměna baterie, nová elektronika, nové brzdy, nová parkovačka. Co že je to s těma bateriema? To je tak. Tohle kolo je poslední, které bylo vystrojeno v roce 2000. Tehdy se montovala 12ti voltová palubní síť - 2x 6V. Ale od té doby technika a technologie pokročila, odběry se snižují a tak lze provozovat palubní síť o 6ti Voltech. Tedy jednu baterii lze odmontovat. Díky ne úplně ideálnímu zacházení předešlé majitelky došlo k tomu, že jedna z baterií je už nepoužitelná. A tak jsem před demontáží tak dlouho měřil a zjišťoval která to je, až jsem sundal tu dobrou. A pak jsme ji s Viktorem pracně měnili. A brzdy? Jsou tu sice V – brake, ale plastové. A kromě toho, že brzdí o poznání hůř než ostatní, také pískají. Hodně. Viktor sehnal, koupil, dodal, vyměnil. Šikovnej! No a pak jsme společně vyrobili plechovou část paluby, kterou jsem doplnil o elektrovýzbroj. Jenomže kolo je nějak začarované nebo co. Prostě se nedaří. Ztratil jsme na něm montáží týden. A jako vrchol všeho paluba celá vyhořela. Došlo totiž k proražení plastové průchodky a ke zkratu. A 50 Ampér umí neuvěřitelné věci. Chyba je moje. Nenapadlo mě průchodky zkontrolovat. A další dva dny v... čudu.

Do výpravy zbývají 3 týdny. Vrhám se na Janu. Přesněji na kolo, které opustila Hanka a bude Janino. Tady je to úplně špatně. Z mechaniky je v pořádku, ale elektrovýzbroj! Z té zbyl jen panel brzdových světel a zadní výstrahy, zadní světlo, přední světlo, baterie se schránkou, obnovené svazky kabelů a kryt zadního nosiče s konektorama pro napájení. Velmi rychle stavím elektroniku výstrahy, buduju ovládací prstýnky, vyrábím parkovačku, osazuju spínače na brzdy, kouřím

se ze mě, montuju alarm, vyrábím palubu, osazuju palubu, oživuju palubu, už nemůžu.



Je pátek a na pomoc mi přichází Viktor a Jana. Ve 20 hodin zastavujeme práce a jdeme na jedno Ke Krbu. Uvolňuje se atmosféra. Už vím, že není šance stihnout všechna kola do výjezdu. Těžko se mi s tím smiřuje a tak mluvíme o naprosto jiných věcech na hony vzdálených od kol. A než jsme se nadáli je 22.30 a dopijíme poslední pivo. Ano, je to smutné, ale je to tak. Vypili jsme hospodu. Ve třech! To se může stát jenom mně.

A jsme zpět v realitě. zbývá kolo Jarky a moje. Jarčino je po dojezdu minulé sezony dost poničené. Zejména elektrika. Nechápu jak toho ta ženská docílila, leč znamená to, že zařízení nesplňuje pravidla totálního blbovzdoru. Musím o celé předělat. Tentokrát nic nenechám bez dvojitého jištění. Nesmí to jít zničit. Nádech, výdech, jedeme dál. Plechy na novou palubu, rozmotat dráty stávající instalace, předělat svazky, instalovat computer, zapojit, oživit. Pět montážních dnů. A je u víkend. Zase se scházíme v hojném počtu. Viktor montuje, já zapojuju, Jana sedí u počítače a vyrábí samolepící přelepky na nové paluby,



Hanka vaří, peče a smaží a strká nám dobroty rovnou do zobáček. Totálně vyčerpání končíme ve 22.30.

Další den. Na Jarčině kole se mění špalky brzd. Potom Viktor na všech kolech kde to jde mění seřizovací červíky odtahu paken za šrouby.



Taky pěkněj vopruz. Při následné kontrole jsem zjistil zase u Jarky (to kolo je snad začarovaný) nefunkční odtahovou pružinu na přední brzdě. Rozebrali jsme to a závadu sice našli, ne však její příčinu. Opravili jsme to a přišli o další hodinu. Sakr, zatr... Další den. Vypadá to, že dojde k dokončení palub. Je třeba dosadit samolepky, instalovat štíty palub, opravit a dokončit nátěry, namontovat MPZ, a seřídít mechaniku. Tak tohle všechno se podařilo jen u Tatranky. Zasekl jsem se u Hanky, kde se mi nedaří seřídít ovládání computeru. Další montážní den v čudu.

A už to začíná nabírat na obrátkách.

13.2. začátek přestavby mojího kola. Po demontáži krytu nosiče a starého svazku jsem otevřel schránky baterií a kompresoru. Snad jsem ani do těch škatulí neměl lízt. Vydržel jsem to tři roky a asi jsem to měl nechat až do rozpadnutí. Z otevřených schránek na mě zírají deformace a praskliny. Pro další použití nevhodné. Což znamená, že mě čeká stavba nové celé zádi. Tak vzhůru na to. 19.2. všechno je na svém místě a provizorně zapojeno. Ještě by to chtělo vyzkoušet.

Viktor provádí montáž kola Moniky. Jde mu to docela od ruky a tak po dokončení odjždíme na zkušební jízdu číslo 1. jedu já, Viktor a Hanka. A spojíme to s průzkumem průjezdnosti mostu a lávky v Tróji, kterou nějakou dobu opravovali. Jedeme kolem výstaviště zadem. Most i lávka jsou průjezdné, a tak pokračujeme

kolem ZOO, psince a přívozu bahnitým terénem do Klecan. U přívozu si dáváme tradiční pivo.





A je čas na navrátila. Vyjeli jsme kopec a pak se vraceli přes Dolní Chabry. Všechno by bylo v pořádku. Akorát jsme někde udělali dietní chybu, protože Viktorovi došla šťáva a tak byl postupně živěn hroznovým cukrem. Dále jsme pokračovali podél tramvaje přes Bulovku, kolem Libeňské záměčky Voctářovou na Sokolovskou. Při rozjezdu na křižovatce se mi přetrhlo lanko u přehazovačky. Chvilí trvalo než jsem vymyslel co s tím. Narazil jsem na problém, že zatím nemám doplněné náhradní díly. Zejména lanka nějak nemám. Ale uzel na správném místě všechno vyřešil a mohl jsem dokončit jízdu. Byl s omezením. A to už jsme kousek od Vinohrad. Akorát nám stojí v cestě vrch Vítkov. Projeli jsme tunelem. A to už nemůže nikdo z nás.



Po dojezdu odkládáme kola, blahopřejeme si, že jsme to přežili, odstavili kola a šmytec. Kromě přehazovačky fungovalo všechno.

A pokračujeme.

25.2. probíhá montování detailů, které ještě nejsou na svém místě. Ostatní jsou na horách nebo na Sport pragu. A tak si v klidu montuju sám.

26.2. Zkušební jízda číslo 2.

Sezváni jsou všichni a kromě Horáčka všichni dorazili.



Tatranka i mimo sezónu drží tradici. Přišla o hodinu později. Venku zatím zuří teplota -1 °C. Chvilku jsme se zastavili v parku. Šlo o to, že tam jsou kopečky a terény, na kterých kola zkoušíme. A jak tak zkoušíme, Jana dostala řetěz mezi tácy. Je velmi šikovná. To jsem ještě neviděl.



Po opravě se přesunujeme na Letnou. Tady na rovince probíhá zkouška rychlých převodů. Asi fungují, protože jsme za pár okamžiků na Hradčanech.



Je tu spousta příležitostí k lotrovinám. Například vojáci stojící na stráží u vchodu. S Jarkou se je snažíme pobavit. Daří se.



Pokračujeme přes Hrad do Nerudovky, pak dolů na Karlův most,



Karlovou ulicí na Staromák a Celetnou k prašné bráně. Zejména Monika je vyděšená kličkováním mezi davem. Po krátkém odpočinku pokračujeme Hyberskou k Bulharu a nahoru na Vinohrady. Je nechutná zima. Ale už jsme tady a kromě toho řetězu u Jany se nic nerozbito. Jsem tomu rád a tak velím odložit kola a hurá do hospody. Je nutné nás rychle ohřát a řádně prohřát Obědo večerí v baru Reset. Moc dobré. Konec v 19 hod.



Mám ještě týden na dokončení drobností, které ještě stále nejsou. Pak už pojedeme na ostro.

Abych někomu neupřel zásluhy, tady je soupis toho Kdo a co.

Tomáš zajistil nové převodníky a řetězy, pomáhá s mechanikou.

Viktor nakoupil kazety, a hromady dalších součástek, učí se seřizovat brzdy, řazení, vystřihuje plechy, tvoří nové svazky. Spolu vyrobili kroucené kabely k palubám.

Tatranka opravila všechny bágly, natřela nové paluby.

Jana opravila můj PC, natřela nosiče, kryty zadních nosičů, opravila nátěry, překreslila schéma nového zapojení kol a vytvořila samolepky na paluby.

Hanka prováděla týlové zabezpečení - zásobování, vaření, pečení, kritiku prací, organizování inzerátů na nové dušičky.

Jarka taky něco dělala. Například umytí svého kola, vnášení zmatků.

Dig: koordinace prací, blbě kecý, nucení ostatních do nesmyslů. Trpění garážování kol ve vlastním bytě. Tvorba MPZ.

Tak tolik před první výpravou. Nestihlo se to. Přesně jak jsem předpovídal v lednu. To co není hotové se pokusíme na výpravě nepoužívat.

© Hell's Tour^{plus} 2006
Dig
Neprodejné
e-mail: dig@hellstour.cz