

Cyklistický klub KPO zve všechny cyklisty na historicky 17. novodobý oficiální pokus o:

Objezd Města pražského

bez doteku s městskou hranicí



www.kpo.cz

START :

neděle 17. května 2009 v 9:00, Zlatníky u Prahy, u kostela křižovatka silnic Dolní Břežany-Jesenice a Hodkovice-Libeň

TRASA :

trasa Objezdu vede po silnicích 2. a 3. třídy, zvěšiny dobře udržovaných. Délka Objezdu je cca 150 km.

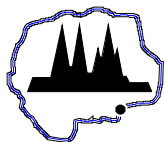
Start – Zlatníky, Libeň, Jesenice, Kocanda, Říčany, Křelice, Slušice, Zlatá, Škvorec, Úvaly, Nové Jirny, Šestajovice, Jirny, Zeleneč, Svěmyslice, Dřevčice, Popovice, Velká Brázdim, Sluhy, Mratín, Měšice, Líbeznice, Sedlec, Klecany, Klecánky, Roztoky (společný oběd), Velké Přílepy, Lichoceves, Tuchoměřice, Kněževes, Dobrovíz, Jeneč, Hájek, Úhonice, Drahelčice, Hořelice, Nučice, Tachlovice, Kuchař, Karlík, Dobřichovice, Všenory, Řitka, Čisovice, Bratřínov, Bojanovice, Hvozdnice, Sloup, Davle, Chlomek, Petrov, Záhořany, Okrouhlo, **Zlatníky – cíl.**

Podmínkou úspěchu je ukončit jeden okruh kolem Prahy bez doteku s městskou hranicí v čase pod 12 hod. Délka Objezdu je cca 150 km.

Objezd je organizován jako nezávodní jízda. Výhodou této trasy je její kruhovitost a tedy neustálá blízkost pražské MHD, jejíchž služeb mohou využít ti méně šťastní při předčasném ukončení Objezdu.

Bud'te připraveni a plně vyzbrojeni k celodenní cestě. Kolo, přilba, náradí, lehké potraviny a energetické nápoje vám budou na cestě dobrými pomocníky.

Za KPO Dušan PŘÍBRSKÝ, kpo@kpo.cz, tel: 724 610 252



Objezd Města pražského

bez doteku s městskou hranicí

Historie a současnost

Snaha o zdoání tak smělého cíle je snad stará jako Praha sama. Za zakladatele této tradice je považována sama kněžna Libuše: „**Vidím město veliké, jehož sláva hvězd se dotýká, dojde však svého naplnění, až udatný Čech v sedle vlastní silou do půldne obvod města velikého z vnější strany dookola zdolá**“.

Dobové kroniky se zmiňují o mnoha ranných pokusech vyřešit tento problém a vyzdvihnout slávu Prahy ke hvězdám. Praha má v těchto dobách ještě velice krátkou hranici, avšak sedlo mezi nohama téměř znemožňuje rozumný pohyb.

První písemná, historicky doložená zmínka o reálném pokusu o Objezd Prahy, se objevuje v Husitském válečném deníku: roku 1524 se o tento výkon pokusil pobočník Jana Žižky z Trocnova, ctihodný zeman Alfréd Kolomat z Rokycan se dvěma lehkooděnci. Vzdělaný šlechtic již tehdy chápal, že v koňském sedle se běhat nedá, jiné však neměl k dispozici. Sedlo proto umístil na kovanou konstrukci nesenou dvěma zmiňovanými lehkooděnci. Nebylo-li k pohonu použito vlastních sil, nemůže být pokus samozřejmě považován za právoplatný. Jde však o jeden z významných milníků vývoje cyklistiky. Konstrukce Kolomatem vytvořená je užívána dodnes, pouze lehkooděnci byli nahrazeni koly. Dobové prameny se zmiňují i o říditkách, jimiž jezdec ovládá směr běhu předního lehkooděnce.

Další pokus zmiňuje Pražský letopis: roku 1619 se o podobný výkon pokusili malostranští měšťané Matěj Nekolný a Jakub Kolný. Oba borci se střídali v tažení dvoukoláku, v němž se vždy nacházel druhý účastník Objezdu. Zde se již poprvé objevuje dvojkolý dopravní prostředek poháněný vlastní silou účastníků. Stejně jako my dnes se na vhodnost použití takového dopravního prostředku k vysokým cílům díváme poněkud skepticky, byli si toho plně vědomi i sami účastníci, což naprosto rozložilo morálku v týmu a ten se zastavil již dlouho před setměním v podolském hostinci U Kolovadla. Hostinský byl podle dobových pramenů velkým příznivcem Objezdu Prahy, svým idolům nedokázal cokoli odmítnout, což znamenalo konec pokusu.

Další zmínka uvádí rok 1896, kdy se pokusil opět zdolat Objezd Prahy pan Joachym Walter, majitel patentu CaKRU 278 znějící na „Zubořetězový pohon kolového samohybu“ s hlavními inženýrem svých závodů Alfrédem Kolomatem původem z Rokycan na bicyklech vlastní konstrukce. Prapředkovu nosnou konstrukci uchovávanou v Rokycanech jako rodinné stříbro doplnili o dvě kola na místech původních lehkooděnců a o Walterův zubořetězový pohon. I sedlo se značně zmenšilo a od té doby dodnes již nedoznalo podstatných změn. Počátek trasy Objezdu byl vysloveně úspěšný a těšil se veliké popularitě Pražanů. V odpovedních hodinách však do Prahy neplánovaně zavítal hrabě Harach s automobilem Benz-Daimler a přihlízejících kolem trati začalo valem ubývat. Bohužel výrazně komerční akce tím ztrácela pro oba podnikatele svůj význam a ti ukončili svou další snahu.

Ovšem prostředek vhodný pro naplnění slavného proroctví je na světě. Na cestě k úplnému vítězství a udržení této tradice však bude třeba prolít ještě mnoho potu i krve.

1. novodobý pokus o Objezd města pražského podnikli roku 1993 tři borci: **Zbyněk Křest'an, Dušan Příbrský a Jirka Sladký**. Pokus byl od počátku provázen nesnázemi. Rodinné problémy jednoho z účastníků posunuly start asi o 2 hodiny. Časový pres a následný psychický stres dovolily jednomu z účastníků natolik rozložit morálku skupiny, že všichni „borci“ vzdali v polovině Objezdu poblíž Divoké Šárky a domů se vydali smutně napříč Prahou. První novodobý pokus tedy jednoznačně nebyl úspěšný. Dokázal však položit základy novému sportovnímu duchu moderní české cyklistické obce.

2. pokus - byl uskutečněn 9. srpna roku 1996. Šlo především o to konečně dokázat, že Objezd Prahy vlastní silou je v limitu 12-ti hodin možný. Tomu byl plně podroben výběr i příprava účastníků, jejichž inteligence a fyzická zdatnost dávaly záruku psychické rovnováhy a dlouhodobě vysokých výkonů. Všichni byli odzkoušeni při předchozích dálkových vytrvalostních akcích typu „Šílený cyklista“. Po 11h 59min a 35s, **tedy 25 s před limitem, dorazila skupina úspěšně do cíle**. Start se konal v 8:20:00 a cíl byl dosažen ve 20:19:35. **Objezd úspěšně zdolali Michal Malášek, Dušan Příbrský a Jirka Sladký**.

3. pokus - byl neočekávaně vyhlášen skupinou MC28 ve spolupráci s CVC na dne 5.10.1996. Čas Objezdu byl tentokrát naplánován na neuvěřitelných 10 hodin. Podaří se překonat i tuto magickou hranici? Základ skupiny tvořili opět dva osvědčení borci Michal Malášek a Jirka Sladký. Tým doplňoval Dušan Příbrský jako ozdoba a zátěž. Nové Sladkého kolo a Maláškova síla se však plně uplatnily, slabšímu členu skupiny byla poskytnuta dostatečná podpora a pokus o Objezd skončil úspěšně po 9h a 52min, tedy 8 min před velice náročně stanoveným limitem. Magická hranice 10 hodin byla pokořena. Vyкроčme směle ke světlým zítřkům.

Na začátku se zdálo, že úspěch plně závisí na technickém pokroku, který jednou jistě přinese vysněný samohybný stroj. Když se tento vzývaný pomocník konečně po více než 1000 letech objevil, ukázalo se, že samotné dobré podmínky nestačí a bylo třeba ještě 100 let čekání, než se rozvinul dostatečně bojový duch, který byl schopen tak velkolepý čin dokonat a zkrácením času na 10 hodin dokonce i překonat. Je známa i legenda o borci Jirkovi Sladkém, který údajně překonal hranici 8 hodin. Chybí však věrohodní svědkové, a samotný Jirka si po velkém vyčerpání nic přesného nevybavuje. I přes to se rozhodl pokusit se v budoucnu o překonání 7 hodinové hranice. Pokusme se také nebo alespoň přejme štěstí, sílu, vůli a držíme palce.

Dávné proroctví a velký sen Pražanů tak byly po více než 1000 letech hledání a snažení naplněny - sláva Prahy se konečně dotkla hvězd a je na nás, přátelé cyklisté, abychom ji společně udrželi tam, kam jsme ji vyzdvihli. První tisíciletí vytýčilo cíl, druhé jej dokázalo naplnit, třetí jej musí dokázat rozvinout.

Dokažte, že nejen ti špičkově připravení jsou schopni velkolepých činů. Přejeme všem dostatek sil.

