

[Ern] vīten un īpašnieka rokasgrāmata

Koordinēšana un redaktēšana: Staņislavs Babins

Autori: Staņislavs Babins, Gatis Kreicbergs, Maija Meiere, Madara Peipiņa, Andris Prigičevs, Klāvs Timbra

Tulkotāji: Maksims Borisovs, lind_lind, Madara Peipiņa, Asnāte Šmīdberga, Klāvs Timbra

Korektori: lind_lind, Asnāte Šmīdberga, Agata Babina

Vizuālais noformējums: Lauris Rimkus

Oriģinālie zīmējumi un reprodukcijas: Lauris Rimkus

Maketēšana: Lauris Rimkus, Staņislavs Babins

Sagatavošana drukai: Sergejs Maļkovs

Drukašana: SIA VIOMA

Drukāts uz papīra *"CYCLUS PRINT"* (Zaļie sertifikāti: EMAS, Blue Angel, EU Flowers, PCF, ISO14001, NAPM, PAS 2020:2000 Level 1)

Daži teksti un apraksti šajā rokasgrāmatā, pārveidojot un iztulkojot tos, ir paņemti no Šilijas Džeksones un Etāna Klarka velogrāmatas *"Chainbreaker!"* (*"Chainbreaker Bike Book: A Rough Guide to Bicycle Maintenance"* by Shelley Jackson & Ethan Clark). Ar autoriem sazināties neizdevās, bet, cērams, kā viņiem nekas nebūtu iebilstāms.

Ērmriteņa Īpašnieka Rokasgrāmatas [EIR] publicēšanu finansiāli atbalsta Sorosa Fonds - Latvija Ilgtspējīgas attīstības programmas ietvaros. Grāmatas saturs ir tikai un vienīgi autoru subjektīvais viedoklis un Sorosa Fonds – Latvija par to nenes nekādu atbildību.

[EIR] lietošana nekomerciāliem mērķiem ir atļauta un pat apsveicama. Pārdot [EIR] ir stingri aizliegts. Labāk to uzdāvināt vai nokopēt.

Finansiāls atbalsts:



SOROSA
FONDS
LATVIJA



Projektu BOLTİK BAIK īstenoja:



vārds _____

[ērm]riteņa nosaukums _____

tālrunis _____

e-pasts _____

EIR

Some

need

I





Lasītāj, taisi frīkbaikus [ērmriteņus]! Un rupējies par jau sataisītajem! Pārvietojies ar tiem katru dienu vai tikai brīvdienās, visa gada garumā vai tikai ērmriteņu parādē. Nav svarīgi! Svarīgi ir tas fakts, ka braucot ar tādu braucamrīku, tu padari dzīvi krāsaināku, iepriecini sevi un apkārtējos, jo neviens nevar palikt vienaldzīgs, redzot ērmriteņus uz savas pilsētas ielām. Un ja kāds/a tomēr iepukstas, ka ar tādiem nav ērti un droši braukt, laipni atbildi viņam/ai un paskaidro frīkbaika būtību, ko ļoti precīzi, manuprāt, aprakstīja Apokalipses Jātnieki:

“Frīkbaiks ir neparasts, oriģināla izskata braucamrīks, darbināms ar braucēja muskuļu spēku. Frīkbaika izgatavošanas process var būt dažāds- var modificēt un pārveidot gatavu, rūpnieciski ražotu velosipēdu, bet vislabākais rezultāts iegūstams, izmantojot vecu divriteņu detaļas, lūžņus, metāla cauruļu atgriezumus, un jebkādus citus krāmus. Šādam braucamrīkam pirmajā vietā ir radoša ideja un oriģinalitāte. Būtībā tā ir kinētiskās enerģijas vadīta skulptūra, kas funkcionē kā parasts divritenis”.

Ja pēkšņi aizmirsi šo definīciju, droši var ieskatīties šajā rokasgrāmatā un nocītēt to vajadzības gadījumā.



Gatis Kreichbergs
ērmriteņu meistars





[Ērm]riteņa Īpašnieka Rokasgrāmata [EIR] ir redzamais rezultāts velokultūras popularizēšanas projektam “BOLTIK BAIK”, ko 2011. gadā Liepājā īstenoja biedrība Radi Vidi Pats.

Katrs [ērm]riteņa īpašnieks agri vai vēlu nonāk situācijā, kad ir nepieciešams pielabot savu meistardabu: nomainīt ritei, pieregulēt bremzes, sametināt rāmi vai pagarināt ķēdi. Lai negaidītu kārtējo ērmriteņu *vorkšopu*, jebkurš [ērm]riteņa īpašnieks to varētu izdarīt pats, izmantojot padomus un paņēmienus, kas aprakstīti šajā izdevumā. Rokasgrāmatā arī ir aprakstīta velosipēdu vēsture, lai jebkuram būtu skaidrs, kā cilvēce nonāca līdz tādām brīnumam, kā ērmritenis. Kā arī iekļauti oficiālie Ceļa Satiksmes noteikumi (kas attiecas uz velosipēdistiem) un dažādi padomi drošai un bezkonfliktu pārvietošanai pa pilsētu. Grāmatas beigās var atrast projekta BOLTIK BAIK aprakstu un dienasgrāmatu, kā arī pārdomas par velokultūras attīstību Liepājā.

Šī rokasgrāmatā paredzēta ne tikai [ērm]riteņa īpašniekiem, bet arī jebkuram esošam vai potenciālajam velosipēdistam, kas vēlas uzzināt vairāk par velosipēda uzbūvi un vēsturi, un pamēģināt savus spēkus velosipēda labošanā vai pat sava sapņu [ērm]riteņa izveidošanā.

[EIR] domāta izmantošanai ikdienā, ņemot to līdzi izbraucienā ar savu [ērm]riteni. Vai arī izmantošanai nekomerciālos nolūkos velodarbīnās un veloprojektos. To droši var pavairot un izdalīt visiem saviem draugiem un paziņām, lai tie iedvesmotos un sāktu/turpinātu izmantot velosipēdus katru dienu, braucot uz skolu, darbu vai veikalu, vai vienkārši pavadot laiku kopā ar ģimeni un draugiem.

Veidojot šo izdevumu, ļoti iedvesmojāmies no Šīlijas Džeksones un Etāna Klarka velogrāmatas “Chainbreaker!” (“*Chainbreaker Bike Book: A Rough Guide to Bicycle Maintenance*” by Shelley Jackson & Ethan Clark), ko pie mums uz Liepāju atveda velomeisters Hessu (Heikki Monkkonen) no Somijas nevalstiskas organizācijas *Uusi Tuuli*. Tā kā velogrāmatā ļoti veiksmīgi un saprotami aprakstīta labošanas secība jebkurai velodetaļai, izmantojām dažus aprakstus priekš EIR, pārtulkojot tos un pielāgojot Liepājas realitātei. Ļoti ceram, ka Šīlijai un Etānam nekas nav iebilstams, jo viņu darbu izmantojam nekomerciāliem izglītojošiem nolūkiem, lai vairotu apzinīgo velosipēdistu pulku visā pasaulē.

2	Ievads
3	Par rokasgrāmatu
5	Velosipēdu vēsture
5	Pirmais velosipēds
6	Velosipēdu evolūcija
8	Velosipēds Liepājā
10	Velosipēdu veidi
10	divriteņi
13	trīsriteņi
13	kravas velosipēdi
14	ērmriteņi
15	Velosipēdu iegāde
16	Īsta cena un DIY
18	Darbnīcas izvēle
19	Nepieciešamie instrumenti
23	Instrumentu apkope
24	Velosipēdu uzbūve un pierēgulēšana
24	No kā sastāv velosipēds
25	Riteņi
26	Riteņu pārbaude
28	Pievilkšana (<i>adjustment</i>)
30	Kapitālais remonts (<i>overhaul</i>)
32	Ieskats ratu taisnošanā
35	Stūre
36	Pedaļas
37	Bremzes
38	Velosipēdu pielietojums
38	Ērmriteņu konstruēšanas principi
40	Detaļu pielietojums (izmantošana māsjsaimniecībā)
41	Drošība un kvalitāte velosatiksmē
42	Oficiālie CS [ceļu satiksmes] noteikumi
44	Ieteikumi riteņbraucējiem
45	Par projektu Boltik Baik
45	Ideja un koncepts
47	Ērmriteņu darbnīcas
47	Sagatavošana
49	Norise / dienasgrāmata
54	Radi Velo Pats
55	Velokultūra
58	Noderīgie informācijas avoti
59	Piezīmes

Vēsture




Kā jau jebkurai labai lietai, arī velosipēdam ir sava vēsture. Lai brauktu ar velosipēdu un baudītu šo procesu, vēstures zināšanas nav nepieciešamas, tomēr ir forši zināt, ar ko tu brauc un kā tas tika izgudrots.

Pirmais velosipēds

Pētot velosipēdu vēsturi, nākas saskarties ar nevienprātību vēsturnieku vidū. Nav iespējams noteikt, kurš tieši bijis pirmais velosipēda idejas „tēvs”. Dažādu autoru domas par to, kurš ir īstais velosipēdu izgudrotājs, atšķiras. Kāds aizstāv ideju, ka skici mūsdienu velosipēdam līdzīgam braucamrīkam jau 16. gadsimtā uzzīmējis slavenā renesanses mākslinieka Leonardo da Vinči skolnieks vārdā Salajs. Kāds cits vēsturnieks aizstāv ideju, ka velosipēda idejas autors ir kāds Krievijas Impērijā 19. gadsimta sākumā dzīvojošs dzimtcilvēks vārdā Jefims Artamonovs, kuram par godu Jekaterinburgā pat izveidots piemineklis. Tomēr ir skeptiķi, kuri noliedz gan Salaja skicu patiesumu, gan krievu izgudrotāja eksistenci.



Lielākā vēsturnieku daļa tomēr ir vienprātis, ka par mūsdienu velosipēda „tēvu” uzskatāms izgudrotājs barons Karls fon Draizs (1785 - 1851), kurš savu izgudroto braucamrīku nodēvēja par *laufmaschine* (skrienamā mašīna) un patentēja 1818. gada jūnijā. Vācu izgudrotāja braucamrīks bija pašritis, tāpēc braucējam nācās ar kājām atsperties un ripot uz priekšu. Šāds pārvietošanās veids bija piemērots tikai gados jauniem riteņbraukšanas entuziastiem. Barona patentēto no koka izgatavoto braucamrīku riteņbraucēji mēdza dēvēt gan par drezīnu, gan hobija zirgu. Diemžēl tas drīzumā zaudēja popularitāti, jo nebija praktisks pārvietošanās līdzeklis, kā arī bija piemērots braukšanai tikai pa gludu, labu ceļu, kādus, piemēram, varēja atrast parkos.



Pastāv versija, ka tieši Karla fon Draiza izgudroto braucamrīka apzīmēšanai izgudrdots vārds „velosipēds”. Tā izcelsme meklējama latīņu valodā un aptuvenā tulkojumā nozīmē „ātrā pēda”.

Velosipēdu evolūcija

Nākamais pavērsiens divriteņu vēsturē notika 18. gadsimta sešdesmitajos gados, kad parādījās tā dēvētie „kaulu kratīkli” (boneshaker). Šiem divriteņiem pie priekšējā riteņa bija piemontēts pedālis. Jau atkal ir vairākas versijas, kurš tieši uzskatāms par pedāļa izgudrotāju. Jauno, ar pedāļiem aprīkoto divriteņi, pircējiem piedāvāja parīzieši, kariešu ražotāji – Mišo ģimene. Ģimenes galva Ernests Mišo apgalvoja, ka pedāļa ideja pieder viņam, taču uzņēmumā strādājošais mehāniķis Pjērs Lalemans apgalvoja, ka idejas patiesais autors tomēr ir viņš. Mēs varam

tikai minēt, kādu pavērsienu būtu guvis strīds par idejas patieso autoru, ja vien

Pjērs Lalemans nebūtu 1865. gadā emigrējis uz ASV un 1866. gadā

patentējis savu velosipēda modeli ASV Patentu birojā.

Lai gan Mišo ģimenes piedāvātos braucamrīkus to neērtības dēļ dēvēja par kaulu kratīkliem, velosipēdus izmantoja

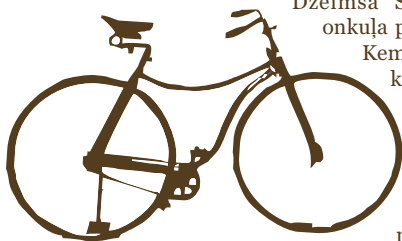
pat sacensību rīkošanā. Tā piemēram, 1868. gadā Parīzē, Senklū parkā notika pirmās ātruma sacīkstes, kurās izmantoja minētos braucamrīkus. Par uzvarētāju kļuva Mišo ģimenes labs draugs – Džeimss Mūrs. Gadu vēlāk Džeimss Mišo kļuva uzvarētāju sacensībās, kuru mērķis bija noskaidrot, kurš riteņbraucējs ātrāk pieveiks ceļa posmu no Parīzes līdz Ruānai. 123 kilometrus garo distanci riteņbraucējs pieveica desmit stundās un četrdesmit minūtēs. Interesanti, ka Mišo vadītā uzņēmumā ražotu velosipēdu savam dēlam iegādājās arī pats Francijas monarhs – Napoleons III. Būtisks uzlabojums velosipēda raitākai gaitai bija Džona Danlopa patents – pneimatiskās riepas. Džons Danlops dzīvoja Belfāstā un bija īru izcelsmes veterinārārsts. 1888. gadā, redzot sava mazā dēlēna mokas uz trīsriteņa, Džonam Danlopam radās ideja, izmantojot dārza šļūteni, radīt neērtajam velosipēdam pneimatiskās riepas. Savu ideju Džons Danlops 1889. gadā patentēja Apvienotās Karalistes patentu birojā, bet 1890. gadā – ASV Patentu birojā.





Runājot par velosipēdu attīstības vēsturi, noteikti jāpiemin britu izgudrotāju Džeimsu Starleju (1830 - 1881), ko mēdz dēvēt par velosipēdu industrijas tēvu. Jaunībā izgudrotājs bija strādājis Londonā, šujmašīnu darbnīcā. Vēlāk Dž. Starlejs pārcēlās uz Koventriju, strādāja pilsētas šujmašīnu ražotnē, izgudrodams produkcijai dažādus uzlabojumus.

1868. gadā Dž. Starlejs pameta ražotni un pievērsās velosipēdiem. 1871. gadā riteņbraucēju priekam izgudrotājs piedāvāja savu velosipēda modeli, ko nodēvēja par „Ariel”. Šis velosipēds atšķīrās no citiem – viscaur izgatavots no metāla, viegls, kā arī tehniski daudz labāk izgatavots kā tā priekšteči. Ir vēsturnieki, kuri par velosipēda patieso izgudrotāju dēvē tieši Dž. Starleju, jo viņa veidotais braucamrīks visvairāk līdzinās mūsdienu velosipēdam. Riteņbraucējiem Dž. Starlejs piedāvāja ne tikai divriteņus, bet arī braucamrīkus ar trim un četriem riteņiem.



Džeimsa Starleja darbu turpināja onkuļa paspārnē uzaugušais Džons

Kemps Starlejs (1854 - 1901), kurš kopā ar domabiedru Viljamu Satonu 1877.

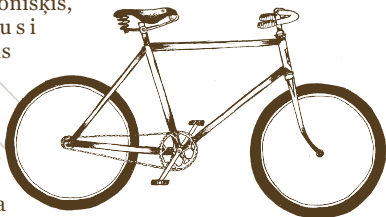
gadā uzsāka paši savu biznesu – velosipēdu ražotni Koventrijā. Abu izgudrotāju un uzņēmēju mērķis bija radīt daudz

drošāku un ērtāku velosipēdu par tiem, ko piedāvāja viņu konkurenti. Iesākumā uzņēmums nodarbojās ar trīsriteņu ražošanu, taču vēlāk pievērsās divriteņiem. 1883. gadā radītais modelis kļuva pazīstams ar „Rover” nosaukumu, ko devēja par „drošo” velosipēdu. „Rover” velosipēdam bija ķēde, aizmugurējā piedziņa un divi pēc izmēra vienādi riteņi. Jaunizveidotais velosipēds bija ērtāks, drošāks un stabilāks par saviem konkurentiem, tāpēc guva lielus panākumus riteņbraucēju vidū. Velosipēdi sāka savu uzvaras gājieni apkārt pasaulei. Ja sākotnējie braucamrīki bija dārgi un pieejami tikai labi situētiem cilvēkiem, 19. gadsimta beigās Koventrijā tapušie velosipēdi bija pieejami arī citu sabiedrības slāņu pārstāvjiem. Velosipēds kļuva demokrātisks pārvietošanās līdzeklis un tāds ir vēl joprojām.



Velosipēds Liepājā

Arī liepājnieki ir izmēģinājuši spēkus velosipēdu ražošanā. Tā, piemēram, 1899. gadā velosipēdu darbnīcu Liepājā atvēra brāļi Heinrihs un Teodors Antonišķi. Paraleli velosipēdu ražošanai brāļu vadītā fabrika nodarbojās arī, piemēram, ar šujmašīnu, radio, rakstāmmašīnu, vēlāk arī ar motociklu un automašīnu labošanu. 1912. gadā par vienīgo uzņēmuma īpašnieku kļuva Teodors Antonišķis, izmaksādams brāļim pusi līdzdalības maksas. Izejvielas velosipēdiem uzņēmums iepirka ārzemēs un Liepājas fabrikā nodarbojās tikai ar velosipēdu komplektēšanu.



Uzņēmuma darbnīcas telpu sākotnējā adrese bija Lielā iela 19, bet vēlāk uzņēmums pārcēlās uz plašākām telpām Mēmeles (Klaipēdas) ielā 19/20 (diemžēl ēka līdz mūsdienām nav saglabājusies). Saražoto velosipēdu skaita ziņā Liepājā esošā fabrika nevarēja sacensties ar Rīgas lielražotājiem. Laikā, kad velosipēdu pārdošana nebija liela, uzņēmumu no bankrota glāba, piemēram, rakstāmmašīnu un šujmašīnu remonts. 20. gadsimta trīsdesmitajos gados uzņēmums „Līva” ražoja velosipēdu detaļas un sagataves Rīgas velosipēdu fabrikām. 1939. gadā „Līva” pārtrauca savu saimniecisko darbību, jo tā īpašnieki repatriējās uz Vāciju.

1933. gadā Liepājā, Kr. Barona ielā 38, velosipēdu darbnīcu atvēra arī Oskars Rāts. Viņa uzņēmumā ražotos velosipēdus rotāja marka „Rāts”. Tāpat Liepājā, Graudu ielā 47, darbojās firmas „A. Lippert” veikals. Lai gan firma tika dibināta 1927. gadā Rīgā, patiesībā darbnīca darbojās jau kopš 1900. gada. Tā ražotne atradās Liepājā, Graudu ielā 45. Vēsturnieki norāda, ka iespējamais uzņēmuma sākotnējais īpašnieks un dibinātājs bija Aleksandrs Ābrams Liperts (1864 - 1941).

Šobrīd Latvija un arī Liepāja piedzīvo velobraukšanas renesansi. Tiek sakārtoti riteņbraucēju ceļi, saskaņā ar CSDD speciālistiem notiek aktīva riteņbraukšanas kultūras un drošības izkopšana, velosipēdu reģistrācijas ieviešana, velosipēdu braukšanas tiesību izsniegšana.



Reaģējot uz šo velosipēda braukšanas renesansi, Liepājas muzejs piedāvā skolēniem piedalīties muzejpedagoģijas nodarbībā „Velo drudzis”. Tikšanās laikā skolēniem muzejā būs iespēja uzzināt par ritenim līdzīgu braucamrīku radīšanas centieniem vairāku gadsimtu garumā. Īpašu uzmanību muzeja speciālisti pievērsīs velosipēda braukšanas kultūras attīstībai Latvijā. Muzeja speciālisti nodarbībā parāda arī sava krājuma lepnumu – Liepājā, brāļu Teodora un Heinriha Antonišku darbnīcā tapušo velosipēdu „Līva”. Nodarbības noslēgumā, sadarbībā ar biedrību „Radi Vidi Pats”, Liepājas muzeja speciālisti aicina viesoties ērmriteņu darbnīcās, kur skolēniem iespējams no velosipēdu braukšanas kultūras entuziastiem uzzināt, kas ir ērmritenis un kas, kāpēc un kā tādus izgatavo.

Maija Meiere, Liepājas muzeja galvenā muzejpedagoģe



Bilde no A.Prigičeva privātkolekcijas. Foto uzņemts Liepājā 20.gs sākumā.

VELOSIPĒDU VEIDI

Atšķirīgi velosipēdu veidi

Velosipēdu veidi var atšķirties atkarībā no tā, kurā pasaules malā tu atrodieš, kāda ir kultūra konkrētajā apgabalā, kāda ir valsts/pilsētas ekonomika, utt. Bet kaut ko kopīgu vienalga varētu atrast visiem pasaules velosipēdiem. Šajā sadaļā mēģinājam to iezīmes apkopot, lai tev rastos plašāks priekšstats par velosipēdu dažādību. Pirms izvēlēties savu braucamo, kārtīgi izdomā, kādu velosipēdu vēlies, nesekojojot jaunākajai modei un neuzpurējot vienkāršu braukšanas ērtību. Tas palīdzēs tev izvēlēties labu (un piemērotu) velosipēdu tavai dzīves vietai un dzīves stilam. Šis saraksts tev palīdzēs izlemt, kāds velosipēds tev ir vispiemērotākais.

DIVRITENI:

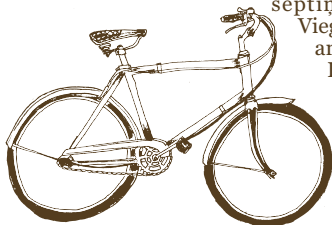
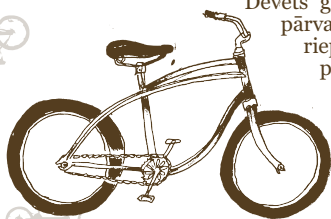
pludmalnieks (cruiser) – viens ātrums, smags, taisns velosipēds.

Dēvēts gan par pludmales riteni, gan par pārvadātāju. Pludmales ritenim ir platas riepas, plats sēdeklis. Bieži tam ir palielināts rāmis, plats ķēdes aizsargs un gari stūres rokturi. Švinns (*Schwinn*) ražoja lieliskus, Murejs (*Murray*) ražoja pieklājīgus un Hufijs (*Huffy*) ražoja diezgan draņķīgus. Jaunie retro pludmales velosipēdi atkal nāk modē un ar diezgan briesmīgu krāsojumu tiek panākts tas vecās skolas (*old school*)

iespaids, kas šodien ļautiņiem tik ļoti patīk. Šiem velosipēdiem lieliski var piestiprināt grozus. Nav pārāk piemērots braukšanai kalnā. Iespējams pārvadāt suņus!

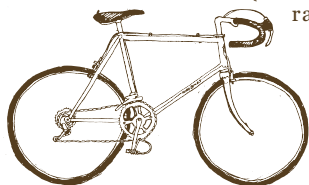
trīs-ātrumnieks (three speed) – šie velosipēdi bija populāri septiņdesmitajos un astoņdesmitajos.

Vieglāki kā pludmales velosipēdi, parasti ar uzlabotiem rāmjiem un rumbām. Lieliski velosipēdi, un nav grūti atrast vecu, labi saglabājušos šāda veida braucamo. Viegli uzlabot, neticami ātrs. Ja kaut kas notiek ar rumbu, to viegli pārveidot par jauku velosipēdu ar vienu ātrumu. Tie ir izturīgi un kopumā ātrāki par pludmales velosipēdiem. Tie var arī vest saprātīgu smagumu.





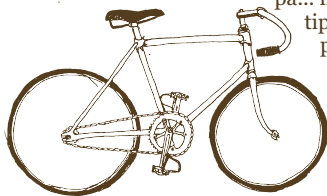
šosejnieks (road bike) – viegls velosipēds ar daudziem ātrumiem (10 – 27), speciālu stūri, sauktu par auna ragiem, visbiežāk izgatavoti no alumīnija vai tērauda. Radīts sacensībām, bet izmatots



braukšanai pilsētās un brīvdienu braucieniem. Šie velosipēdi var būt ļoti ātri, bet ar šaurajām riepām un auna ragiem nav piemēroti visiem. Šosejniekus ir

viegli pārveidot par velosipēdiem ar vienu ātrumu, piemērotus līdzeniem ceļiem. Var pielikt labu bagāžnieku viegļu lietu pārvadāšanai.

trekeris (track bike) – tautā saukts par fiksīti, tika radīts braukšanai pa... hmm... treku. Tie ir viegli, šosejnieku



tipa velosipēdi ar vienu ātruma zobratu priekšā un vienu aizmugurē.

Atšķirībā no viena ātruma velosipēdiem, kuriem ir brīvgaitas ritenis aizmugurē, trekeriem ir fiksēts zobrats, kas novērš brīvgaitu (respektīvi – ja tas griežas, tad līdz ar to arī pedāļi). Tie ir izplatīti starp

kurjeriem – velosipēdistiem. Viegli atpazīstami, jo tiem trūkst bremžu sviru. Tiem jābūt viegliem un vienkāršiem (bez ātruma pārslēdzēja, bez bremzēm, bez vadiem un svirām), gandrīz vienmēr bez ekstrām, piemēram, bagāžniekiem un groziem, lai arī reizēm tie tiek lietoti.

kalnīgais (mountain bike) – visbiežāk ar taisno rāmi, lielākām riepām ar radzēm un vairākiem ātrumiem (parasti 18 – 27). Visbiežāk taisni stūres



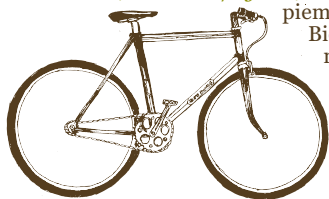
ragi ar zemo stūres izvērījumu (tautā saukts – plaukts), kas paredzēts agresīvākai braukšanai, bieži ar priekšējo un/vai aizmugurējo amortizāciju (atsperes). Riepas ar radzēm var tevi nedaudz nobremzēt pilsētvidē, bet tās var nomainīt uz

gludajām, ja vien tu nebrauc pa dubļiem, zāli vai neceļiem. Amortizācija apgrūtina grozu vai bagāžnieku izmantošanu.





hibrīds (*cross bike/hybrid*) – vizuāli līdzīgs kalnu ritenim, bet piemērotāks regulāriem braucieniem.



Bieži ar pazeminātu sēdekli, gludajām riepiem (vai šaurākām 700c riepiem), augstāku stūri, kuras rāgi nedaudz pavērsti uz augšu. Dažiem ir atsperes vai sēdekļa aizmugurējās atsperes. Hibrīdi bija gandrīz perfekti braukšanai pa pilsētu līdz mirklīm, kad lielākā daļa riteņu ražotāju pārslēdzās tikai uz komforta riteņu ražošanu.

komfortnieks (*comfort bike*) – salīdzinoši jauna parādība velosipēdu pasaulē. Arī līdzīgi kalnu velosipēdiem, parasti ar gludajām, bet platākām riepiem. Bieži tiem ir atsperes uz priekšējās dakšas un zem sēdekļa. Komforta riteņiem ir platie sēdekļi, parasti augsta stūre. Tie tiešām ir ērti, bet lēnāki nekā hibrīdi un vēl nepiemērotāki groziem (atsperu dēļ), kas patiesībā ir diezgan svarīgi ikdienas braucienos.



BMX – īss dubļu/ ielu/ lēcienų/ triku velosipēds, parast ar 20 collu riepiem un mazu rāmi. Jautra triku taisīšana, bet apgrūtināta pārvadāšana.



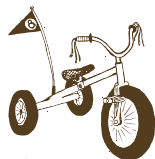
Piezīmes





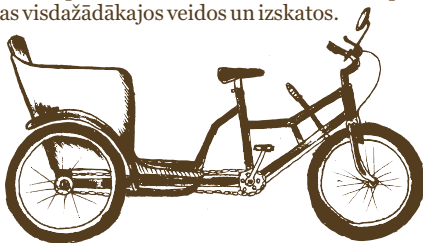
TRĪSRITENĪ:

Bērnu trīsritenis – domāts bērniem kas uzsāk braukt ar velosipēdu un paši nevar noturēt līdzsvaru. Ir iespējami 2 veidi: ar ķēdi un ar priekšējā asī iebūvētiem klanīem.

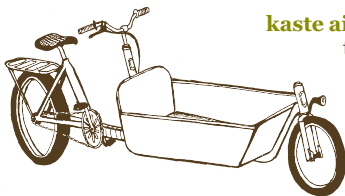


Pieaugušo trīsritenis – parasti tiek izmantots kā palīgs cilvēkiem ar kustību traucējumiem vai kravu pārvadāšanai.

Velorikšas – parasti tiek izmantotas cilvēku pārvadāšanai. Ir sastopamas visdažādākajos veidos un izskatos.

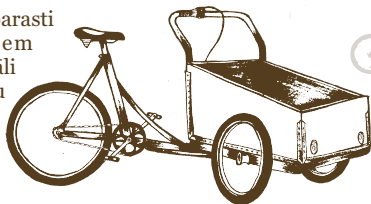


KRAVAS VELOSIPĒDI:



kaste aizmugurē – līdzīgi ka velorikšām, tikai pasažieru sēdvietā ir aprīkota ar kravas kasti, kā arī var būt speciāli dizainēti lielu kravu pārvadāšanai, vai aprīkoti ar piekabi.

kaste priekšā – tie var būt parasti velosipēdi ar piestiprinātiem maziem groziņiem. Vai arī speciāli dizainēti diezgan lielu kravu pārvadāšanai. Kā, piemēram, kulta velosipēdi *Christiana bikes*.





ĒRMRITEŅI:

Kabatnieks/ poketnieks (*pocket bike*) – neliela izmēra vienātruma ērmritenis, kas sastāv no saīsināta pusaudžu riteņa (ideālā gadījumā saliekamais) rāmja un bērnu riteņa ratiem.

Paredzēts īsiem, ātriem izbraucieniem pa pilsētas **b r u ģ ē t a j ā m** ieliņām.



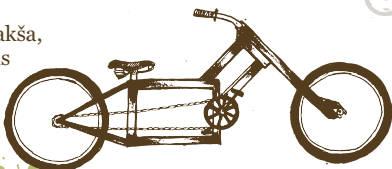
Divstāvigais (*tall bike*) – nākamais līmenis izbraucieniem pa pilsētas ielām. Skats no otrā stāva padara braucienu īpaši baudāmu un vienlaicīgi izraisa prieku gājējiem un autovadītājiem.

Pirms izbraukšanas uz ielas gan jāpatrenējas braukšanā un bremzēšanā, nokāpšanā, uzkāpšanā. Sastāv no diviem riteņu rāmjiem un diviem ratiem, no kuriem priekšējais ir par izmēru mazāks nekā pakaļējais (lai tik viegli neapgāztos).



Pagarinātais (*long bike*) – vecais pilsētas ritenis kuram pagarināts rāmis un stūre. Paredzēts lēniem izbraucieniem gar jūru vai sakoptu veloceliņu.

Čoperis (*chopper*) – gara dakša, rokas plecu platumā, galvas augstumā. Aizmugurējā riepa bieži vien platāka (motocikla, mopēda vai pat mašīnas).





Pirms iegādājos jebkuru nopietnu pamatlietu (zobbristi, kurpes, slēpes, datoru, telefonu utt., un, protams, velosipēdu), vienmēr atceros teicienu, ko mēdza teikt viena mana klasesbiedra diezgan turīgie vecāki: “Mēs neesam tik bagāti, lai pirktu LĒTAS preces”. Hmm...ir, par ko padomāt! Lai vieglāk domātos, piedāvāju palāstīt Ētana Klarka (velomehāniķis no Ņūorleānas, ASV un līdzautors velogrāmatai “Chainbreaker!”) stāstu.

“Sen senos laikos, tad, kad es strādāju mazā velo veikaliņā Franču Kvartālā, Tas atradās tālu no lielveikaliem un tirzniecības centriem, jo Ņūorleānas pašvaldība centās tos “turēt” ārpus pilsētas metro pārklājuma. Vajadzēja braukt diezgan tāl, lai tikt līdz kādam. Mūsu klienti bija “transporta braucēji” (braucā mazāk nekā 10 km/dienā un pārsvarā visur pārvietojās ar velosipēdu, jo mašīnu viņiem nebija) vai ēdienu piegādātāji. Viņi bija lojāli klienti – brauca pie mums veikt remontdarbus un regulāri iegādājās jaunus velosipēdus (izklaidei vai vienkārši tāpēc, ka veco nozaga). Mūsu veikalam labi veicās ar pārdošanu un vēl labāk – ar remontēšanu, un darbs bija jauks, sniedza gandarījumu. Līdz parādījās „Wal-Mart” (vislielākā supermārketu ķēde ASV). Tas parādījās divas jūdzes no Franču Kvartāla. Pēkšņi mūsu bizness radikāli mainījās. Pastāvīgie pircēji sāka nākt, lai veiktu kārtējo remontu velosipēdiem, kuri bija 1) nepraktiski – kalna velosipēdi ar priekšējām dakšām, līdz ar to priekšā nav iespējams uzlikt groziņu, 2) par mazu! Acīmredzot Wal-Mart pārdevēji slikti orientējās velosipēdu jautājumos, 3) slikti samontēti (nokomplektēti). Domājams, jaunie tie varētu maksāt \$ 89.95, piemaksājot vēl \$ 40, lai viss darbotos kā pienākas (kas bija reta parādība šiem velosipēdiem). Sliktākais, ka jaunajiem velosipēdiem nebija apkalpes plāna, kā tas bija mūsu velosipēdiem (uzlabojumu veikšana gadu bez maksas un garantija!), un 4) kaitinoši, jo detaļas uzreiz krita nost sliktu komponentu dēļ, piemēram, draņķīgi ātruma pārslēdzēji un (!) plastmasas stūres, 5) UN šīs detaļas, kuras ir izgatavotas no atkritumiem, piemēram, pārstrādātas boulinga bumbas vai kaut kā līdzīga. Un tas viss svēra miljons biljons poundus – tādēļ, kamēr mūsu bizness attīstījās, veicot kaitinošo un laiku patērējošo labošanu, pārdošana strauji kritās, jo kaut kā šie čaļi turpināja domāt, ka viņi ir veikuši darījumu, nopērkot sūdiņus ričukus par brīvu! Tādēļ mēs pelnījām mazāk un turpmāk labojām firmas velosipēdus. Tā vai citādi, kad paaugstinājās mūsu īres maksa, boss man pateica, ka viņam vairs nav enerģijas, lai turpinātu labot Wal Mart ričukus atlikušo dzīvi, un mēs pārtraucām darboties.





Tādēļ uzminiet nu! Uzspļaut uz *Wal Mart*. Man tiešām nepatika tā vieta un liela ārpus pilsētas teritorija, kuru bija pārņēmušas lielās korporācijas. Viņi nogalināja mūsu biznesu. Kā cilvēki teica, tās tiešām, tiešām iznīcina labu biznesu, pārdodot lētu un sliktu preci (manuprāt, sūdu, ja godīgi), tādu kā *Wal Mart* buferu uzlīme, ko pārveidojot no sociālas reklāmas „*New Orlean – proud to call it home*” (tulkojumā „Nūorleāna – lepni saukt to par mājām”) varētu vēstīt „*Wal Mart – proud to kill your home*” (tulkojumā „*Wal Mart – lepni nogalināt tavas mājas*”), kas Es ceru, tu tagad saproti, kādēļ tagad tev vajadzētu meklēt labu VIETĒJO velosipēdu veikalu un atbalstīt viņus, cik vien iespējams. Tas ir izdevīgi gan tev, gan viņiem, un ilgtermiņā tas ir slikti lielajām, stulbajām korporācijām, piemēram, *WalMart*. Labi.

Piezīme: Minētās skaļās frāzes tika lietotas, lai liktu dziļāk aizdomāties par IZVĒLĒM un IESPĒJĀM, kuras ir un kuras izdarām, kad ir iespēja izvēlēties, bet dažreiz mums nav izvēles un tad mēs dabūjam to, ko varam. Rūpējies par riteni, tāpat kā par jebko citu, iemācies strādāt un esi laimīgs! Ričuki rullē! Labi! Aiziet!”

Īsta cena un DIY.

Cilvēki bieži sūdzas, ka dzīve ir pa dārgu un grib neskaitāmas lietas pa nereāli zemu cenu. Jo cena zemāka, jo labāk. Ļoti bieži cenu var samazināt uz kvalitātes rēķina, bet ar to nepietiek, un dažas kompānijas, lai nodrošinātu sev lielāku peļņu, izvēlas šmaukties ar nodokļiem, neizmaksāt strādniekiem godīgu atalgojumu, izvairīties no strādnieku veselības apdrošināšanas, nenodrošināt pienācīgus darba apstākļus, piesārņot vidi utt. Citiem vardiem sākot, kompānijas mēģina samazināt savus izdevumus pa jebkuru cenu, dažreiz pat pretlikumīgi. Bet lieta maksā tik, cik tā maksā, un, ja tu par to nemaksā, tad maksā kāds cits. Un bieži vien maksā ne ar naudu, bet ar savu veselību, bērnību, laimi, brīvo laiku, iespēju dzīvot tīrā vidē vai iespēju darīt to, kas patiešām patīk. Kapitālisms, *blīn*.

Lai pa īstam saprast cik maksā jebkura lieta, jāpameģina to uztaisīt pašam no sakūma līdz galam. Vai vismaz apzināties visas ražošanas stādijas un energo-resursu-patēriņu, kā arī to faktu, kā katrā ražošanas stādijā strāda cilvēki, kas arī grib “normāli” dzīvot un būt laimīgi.





Piemēram, lai no nulles uztaisītu velosipēdu, vajadzīgs metāls, ko sākumā jāatrod zemē, jāatdala no liekiem piemaisījumiem, jāsakausē un jāizlej noteiktā diametra rores. Lai to izdarītu, nepieciešama vesela industrijas nozare – metalurģija. Cik tā mums izmaksā, cik resursu patērē, un cik atbildīgi rīkojas tie, kas iegūst derīgos izrakteņus, un cik godīgi šo procesu organizē, mēs pat nemeģiāsim aprēķināt, jo te jau ož pēc kārtīga bakalaura darba pētījuma. Varbūt vēlies uzrakstīt? Labi, ejam tālāk. Rores uztaisījām, savienojumu mezglus arī, riteņus uzmeisterojām, gūltni mums ir, skrūves un uzgriežņi arī – liekam visu kopā. Vajadzīgi instrumenti, ko atkal kāds saražo, un piegādā mums darbnīcā, kuru, savukārt, kāds uzbūvēja. Saliekot visu kopā, iztērējam daudz stundas, lai beidzot izbaudītu braucienu ar paštaisīto velosipēdu. Cik maksā tāds velosipēds? Un ar ko tas atšķiras no supermārketa piedāvāta?

Protams, dzīvojot globalizācijas un tehnoloģijas laikmetā, daudz lietas var saražot ievērojami vieglāk un ātrāk, nekā pirms 150 gadiem. Bet līdz ar to, arī vairāk. Un cilvēks visu laiku grib vairāk. Uz šīs īpašības arī ir uzbūvēts patērētāju kulta, kas attīstījās līdz ārprātam un daudziem cilvēkiem kļuva par dzīves jēgu. Cik viegli nedomāt par visiem šiem globālajiem procesiem un vienkārši pirkt, ko gribas! Kaut arī šī vēlmes, ļoti bieži ir mākslīgi radītas un to piepildīšana nemaz nedara cilvēku laimīgāku. Hmm, kāpēc tā? Pirms pirkt kārtējo mantu, noskaties, lūdzu, dokumentālo īsfilmu “Lietu stāsts” ar Anniju Leonardi (*“Story of stuff” with Annie Leonard*), kur ļoti saprotamā veidā paskaidrots, kā darbojas pasaules lineārā ekonomika un ko parastais cilvēks varētu darīt lai prātīgi izmantotu to, kas viņam dots.

Protams, ja katru dienu tādā veidā domā par katru lietu, tālu varētu aizdomāties. Un “iegruzīties” arī. Bet nevajag aizrauties ar “gruzīšanos”. Labāk, paņem savu izvēlēto/iegādāto/uzdāvināto/atrestaurēto velosipēdu un aizbrauc ar draugiem un ģimeni pie dabas, protams, ja tā vēl ir saglabājusies tavā apkārtnē.



DARBŅĪCAS IZVĒLE

Reizēm pat pieredzējušam, profesionālam mehāniķim nākas uzticēties velosipēdu darbnīcām, lai iegūtu padomu, detaļas vai aksesuārus. Šādā situācijā vislabākais ir atrast tuvu darbnīcu, kurai var uzticēties. Vispirms ir jānoskaidro, kas tev konkrēti ir nepieciešams. Katra velosipēdu darbnīca ir atšķirīga – darbinieki, darbnīcas mērķi utt. Atrodi darbnīcu, ar kuras darbiniekiem tu ērti vari kontaktēties. Ja tev patīk izrotāti velosipēdi un gari izbraucieni nedēļu nogalēs, atrodi atbilstošu darbnīcu, kas specializējusies uz tādu velosipēdu izgatavošanu, un noskaidro, vai viņi organizē grupu braucienus, kuros tu arī vari piedalīties. Ja tevi interesē ātrumi un dzinēji, sameklē mazāku darbnīcu, kurā cilvēki varētu būt vairāk ieinteresēti konkrētā veida braucamajos un kur tev varētu dot padomus, kā ietaupīt naudu. Jebkurā gadījumā atrodi darbnīcu, kas tev patīk un paliec pie tās. Pērc tur nepieciešamās detaļas, instrumentus, aksesuārus un visu pārējo.

Kad esi izvēlējis labu darbnīcu, mēģini iepazīt mehāniķus un nodibināt ar tiem labu kontaktu. Kad salabots tavs velosipēds, noskaidro, ko viņi darija, kādas detaļas izmantoja. Ja viņi ir atsaucīgi, palūdz, lai parāda, kā tieši viņi veica labošanas darbus, un dod padomus, kā tu pats varētu labot savu velosipēdu. Dažas darbnīcas ir pārāk aizņemtas, lai to darītu, vai arī baidās zaudēt klientu. Bet daži mehāniķi noteikti ik palaikam neatteiks izpalīdzēt riteņu draugam. Šādi mehāniķi ir nenovērtējami un pelnījuši mīlestību un cieņu. Viņiem patīk kontaktēties ar aizrautīgu un uzticamu velosipēdistu, tādēļ viņi palīdzēs, kad vien būs iespēja. Ja viņiem patīk jautājumi, izmanto to, bet cieni viņu laiku un esi piesardzīgs, ja tuvumā ir viņu priekšnieks. Labs mehāniķis izzina klientu velosipēdu un sniedz kvalitatīvu apkalpošanu. Ja klients ir jauks, tad mehāniķis labprāt izdarīs vairāk kā gaidīts, piemēram, iztaisnos bagāžnieku, ja galvenā problēma bija caura riepa. Šādi mazi nieciņi iepriecina klientu un liek viņam atgriezties. Ja tu būsi nejauks pret mehāniķi, strīdēsies par cenām, tu nebūsi iecienīts klients, riskējot iegūt ar kečupu pildītu rāmi (joks). Protams, tik ļauni joki nenotiek, bet jāsaprot, ka labas attiecības ar mehāniķi ir tikai ieguvums.

Ja esi atradis mehāniķi, kas saprot tevi, nekad nejautā papildus pakalpojumus, ja tuvumā ir viņa priekšnieks, tu nekad nevari zināt, vai darbinieks ir vienā limenī ar darba devēju. Tādēļ nekad netaisi nepatīkšanas priekšnieka klātbūtnē, rūpējies par tiem, kuri rūpējas par tevi.



Piezīme lēdijām

Reizēm sievietēm darbnīcās ir tik grūti. Nopietni! Diemžēl bieži tās ir vīriešu zonas, un nav svarīgi, cik skarbi tu izskaties, ienākšana velosipēdu darbnīcā var tev likt justies piecpadsmitgadīgai. Tādēļ, dāmas, esiet uzstājīgas un nekautrīgas. Jums nav jāzina visas tehniskās nianšes un augstākā līmeņa mehāniku, lai iegūtu cieņu, kas jums pienākas. Jūs varat ierasties ar graustveidīgu trīs ātrumu velosipēdu, kuram nedarbojas bremzes, un jautāt, kas noticis un kā to novērst. Nebaidieties! Ja vīriešu kārtas mehāniķis sauc jūs par saldumiņu vai dārgumiņu, vērsieties pie viņa ar uzrunu "kungs", kas norādīs robežu un novērsīs muļķīgu flirtu. Ļaujiet viņam saprast, ka esat ieradusies tikai velosipēda dēļ. Jūs to varat. Atrodiet darbnīcu, kur mehāniķis pret jums izturas kā pret klientu, nevis sieviešu kārtas klientu. Vēl labāk – atrast darbnīcu, kurā strādā sievietes. Tajā pašā laikā nedomā, ka iegūsi priekšrocības, pateicoties savai sievišķībai. Tas varētu likt tev justies kā noteicējai, tomēr patiesībā tu vienkārši paklausies standarta stereotipiem par sievieti.

NEPIECIEŠAMIE INSTRUMENTI

Labs izejas punkts ir noskaidrot, kādi instrumenti tev nepieciešami. Šeit ir izveidots saraksts. Daži no instrumentiem ir neaizstājami, tādēļ tos tev patiešām vajag. Daži tiek izmantoti praktiski tikai reizi mūžā, tādēļ tos patiešām nav nepieciešams iegādāties. Tādēļ tos vari aizņemt no drauga, vietējās bezmaksas velosipēdu darbnīcas vai arī kāda draudzīga velosipēdu veikala, kura darbinieki labprāt ļaus tev parakņāties viņu instrumentu kastē bez piecīša pieprasīšanas. Tādēļ pārbaudi, kur to iespējams dabūt un nodrošinies ar šādu ekipējumu:

Piezīme: daudzi no šiem instrumentiem (vai konkrētu izmēru instrumenti) nav nepieciešami visiem velosipēdu tipiem. Noskaidro, kādi izmēri vajadzīgi, piemēram, uzgriežņu atslēgām un izveido piemērotu ekipējumu tieši tavam velosipēdam. Tādā veidā tu izvairīsies no nevajadzīgiem instrumentiem.



SVARĪGI INSTRUMENTI.

Ir vienmēr jauki, ja ir šie instrumenti, un, kad tie jums parādīsies, jūs sāksiet izmantot tos vairāk un vairāk. Ja jūs vēlaties veikt kādu nelielu remontu savam vai citu cilvēku riteņiem, investējiet tajos, jums būs prieks par to.

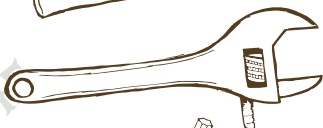
Skrūvgrieži - vismaz viens no katra veida - maza un vidēja izmēra – plakani un krustiņi.



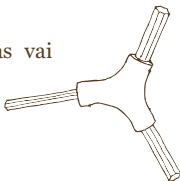
Riepu sviras – divas, plakanie



Regulējamās uzgriežņu atslēgas – vidēja lieluma, arī mazas un lielas ir noderīgas.



Seškanšu atslēgas – komplekts vai vismaz 4, 5, 6 milimetru atslēgas vai konkrēti tavam velosipēdam piemērotas.



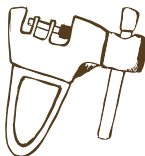
Konusa uzgriežņu atslēgas - 13, 14, 15, 17 milimetri vai konkrēti tavam velosipēdam.



Uzgriežņu aslēgas – īpaši 8, 9, 10 un 13, 15, 17 milimetri. Mazākas derēs ātrumu pārslēga svirām un bremzēm. Lielākajai daļai riteņu lieto metriskās uzgriežņu atslēgas (pretstatā standartiem). Izņēmums ir vecas Schwinn's, tāpēc jābūt uzmanīgiem. Atslēgas izmērs ir atzīmēts uz atslēgas malas.



Kēdes atslega (chainbreaker)



Muciņas – 8, 9, 10, 14, 15 mm ir labas, bet 14 ir tā, kas patiešām ir ļoti nepieciešama.

Muciņu tarkšķis – pārliecinieties, ka jums ir īstais rokturis ar tarkšķi (3/8"), kas derēs jūsu mucīnai.

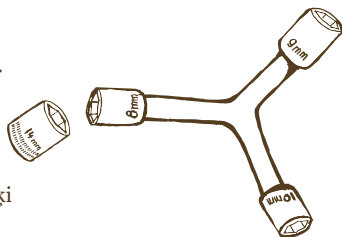
Jūs varat iegūt to un mucīņu komplektu lētāk kādā vietējā veikālā vai tirgū, ja paveicas.

Plakanknaibles

Bīdāmā atslēga - palīdzēs daudzās vietās un pat aizvietos citus instrumentus (piemēram, parasto uzgriežņu atslēgu).

Kabeļu griezēji - ja jums ir bremžu vai mehānismu kabeļi. Jūs varat dabūt speciālas velosipēdu kabeļšķēres no velosipēdu instrumentu ražotājiem, piemēram, *Pedro's*, *Shimano*, *Jagwire* vai *ParkTools* no velosipēdu veikaliem. Lielākā daļa parasto stieplu griezēju nederēs.

Mazs āmurs - tas ir lieliski. Tas palīdzēs pretoties vēlmei izmantot smalkus instrumentus, lai kaut ko daudzītu.



NODERĪGI INSTRUMENTI

Šie ir lieliski instrumenti, ja velosipēdu labošana ir nopietna tavas dzīves daļa vai arī, ja tu esi nolēmis pilnībā pats veikt sava riteņa labošanu un uzlabošanu. Ja tu plāno veikt tikai kārtējo tūningu un zīni kādu, kam ir šie instrumenti, tad labāk aizņemies tos!

Spieķu atslēgas - lai regulētu jūsu riteņa spieķus.



Stūres uzgriežņu atslēga - lai atbilstu jūsu velosipēdam.



Klaņu atspiedējs



Ķēžatslēga un zobrata vai kasetes noņemšanas atslēga



Uzgriežņu atslēga monobloka izņemšanai – atbilstošais izmērs (ja tev ir trīsdaļīgā klaņu sistēma)



Plakanknaibles ar fiksāciju - tikai avārijas situācijās!



Velosipēdu statīvs - tas nav būtiski, bet "drīzāk svarīgi", tāpēc, ka tas padara visu darbu (it īpaši velosipēdiem ar ātrumiem) daudz vieglāku. Ja domā, ka viss šis mehāniskais darbs varētu kļūt par ieradumu, tad lai kļūst! Ir simtiem grāmatu par to. Iesakāms rokas tipa statīvu kas ir pieskrūvēts pie grīdas vai sienas ar kustināmo daļu un lokāmām kājām. Tie visi maksā apmēram vienādi, bet mēs iesakām ar skrūvējamām spilēm, tām ir labāks saspiešanas efekts.

Spieķošanas statīvs - Tas nav lēts, bet, ja tu vēlies strādāt ar saviem riteņiem vai nopietni būvet tos, tas ir neaizvietoājams un nepieciešams.



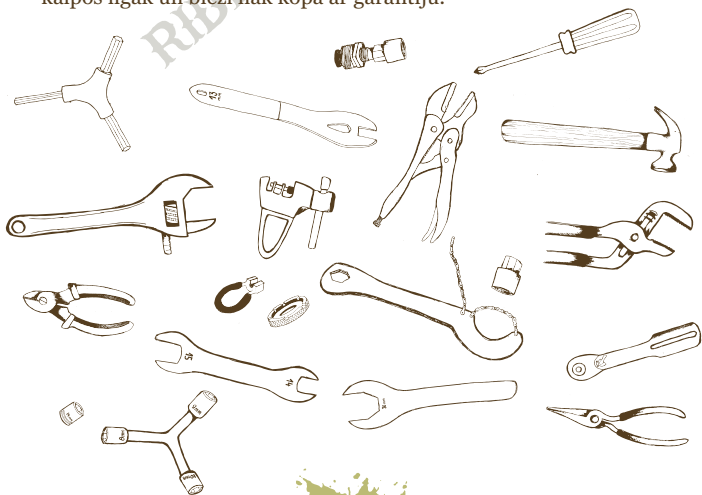
INSTRUMENTU APKOPE.

Centies glabāt velosipēda labošanas instrumentus atsevišķi no citiem saviem instrumentiem. Kārtīgam saimniekam ir atsevišķas kastes velosipēdu labošanas, automašīnas labošanas un meža darbu instrumentiem. Ieteicams visus velosipēda instrumentus turēt kopā vienā mazā instrumentu kastē vai somā.

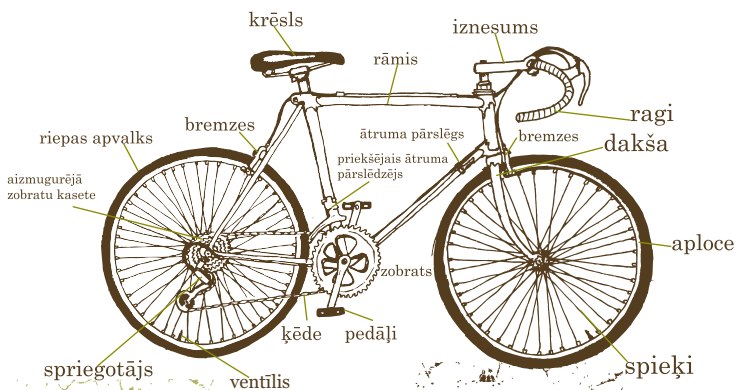
Turi savus instrumentus tīrus, noslauki no tiem netīrumus pēc lietošanas. Cieni savus instrumentus, un tie tev labi kalpos.

Starp citu atceries arī aizdot savus instrumentus, bet skaidri liekot manīt, ka tie ir jāatdot tev atpakaļ. Labāk ir būt atkātam. Vienmēr esi tas, kuram ir instrumenti, ko aizdot. Kā arī nekautrējies cilvēkiem atgādināt cienīt tos, tāpat kā tie ciena savus instrumentus. Nejūties tādēļ slikti. Rakstīt uz instrumentiem savu vārdu - varbūt var šķist stulbi, taču tā vajag, it īpaši panku mājās vai skvotā, vai komūnā, kur ar katru dienu parādās vairāk un vairāk lietu. Tas varētu nostrādāt daudzos gadījumos.

Dabū labus instrumentus. (*Park Tools, Pedro's*, un krūtāk). Ja veikalos nav šo instrumentu, nebaidies paprasīt, lai viņi priekš tevis tos pasūta un ja būsi jauks, viņi nedubultos kataloga cenu. Tie tev kalpos ilgāk un bieži nāk kopā ar garantiju.



velosipēdu uzbūve & Pierīkojēšana



RITENI

PRIEKŠĒJO UN AIZMUGURĒJO RITENU NOŅEMŠANA

Ir divi veidi, kā riteni tiek pievienoti velosipēdam – ar ass uzgriezni (*axle nuts*) vai ātri atvienojamo mehānismu (*quick releases skewers*)

Ass uzgrieznis. Ass uzgriežņi skrūvējas tieši uz ass, lai noturētu riteni. Ja tev ir ass uzgrieznis, tad visdrīzāk tas ir 15mm uzgrieznis, lai arī tas varētu būt kaut kas pavisam cits un nestandarta. Izmanto piemērotu uzgriežņu atslēgu, lai atvienotu uzgriežņus (pulksteņa rādītāja virzienā, lai pievilktu, un pretēji pulksteņa rādītāja virzienam, lai atvienotu). Noņem riteni. Uzliec riteni atpakaļ apgrieztā kārtībā, pārliecinoties, ka ritenis ir vienādi attiecībā pret dakšām un rāmi, un aizmugurējā riteņa gadījumā – ka ķēde ir aplikta apkārt aizmugurējam zobratam. Pieskrūvē isu uzmanīgi un droši.

Ātri atvienojamais mehānisms. Tas ir garš, tievs metāla stienītis, kas iet cauri asij un kuram abos galos ir uzgriežņi. Vienam no šiem uzgriežņiem ir „ķepiņa”, kura, to noliecot, saspiež abus uzgriežņus kopā un notur riteni vietā. Ja tev ir šāds mehānisms, pacel „ķepiņu” uz augšu, lai atvienotu riteni. Tai parasti ir arī neliels izliekums – ja tas rāda virzienā prom no riteņa, tas nozīmē, ka ritenis ir atvienots. Ja tas rāda riteņa virzienā, tad ritenis ir pievienots. Varbūt pat uz „ķepiņas” būs rakstīts „atvērts”, kad tas ir atvērts, un „ciets”, kad tas ir ciets. Izvelc riteni ārā, kad tas ir atvērts. Lai pēc tam kārtīgi pieliktu riteni atpakaļ, ieliec asi nelielajās iedobītēs dakšas galā (vietā, kur ritenis bija pievienots), pārliecinies, ka ritenis ir vienmērīgi iecentrēts starp dakšām un rāmi, un tad griez to uzgriežņi, kuram nav „ķepiņas”. Pievelc tik tālu, kamēr ritenis ir gandrīz līdz galam pievilkt, un tikai tad aizgriez „ķepiņu”. Pievelkot „ķepiņu”, vajadzētu būt sajūtai, ka tā taisās ciēt nedaudz grūti (cieši). Ja tā nav, tad vēlreiz piegriez uzgriežņi otrā pusē, līdz tavš ritenis ir kārtīgi pievienots.



Aizmugurējā riteņa (ar ātrumiem) uzlikšana atpakaļ.

Uzliekot jebkuru aizmugurējo riteni atpakaļ, jāpārliecinās, ka ķēde ir aplikta apkārt aizmugurējam zobratam. Ar viena ātruma velosipēdiem tas ir diezgan vienkārši, bet ar vairāku ātrumu velosipēdiem tas var būt nedaudz grūtāk. Pirmkārt, pārliecinies, ka aizmugurējais mehānisms ir ātrākajā (pēc zobrata izmēra – mazākajā) ātrumā. Pavelc ātruma pārslēgšanas mehānisma apakšējo daļu virzienā uz velosipēda aizmuguri un uzliec ķēdi aizmugurējam zobratam. Kad liekas, ka izskatās pareizi, pieskrūvē riteni atpakaļ. Pagriez pedāļus/kloķus, lai pārbaudītu, ka viss darbojas pareizi. Pārtaisi, ja nepieciešams. Ja tu to dari pirmo reizi, tad paspēlējies nedaudz ar šo visu un patrenējies, lai kādu dienu neattaptos kādā vietā, nezinot, ko darīt.

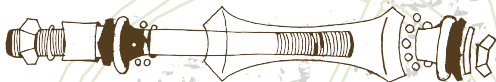


RITEŅU PĀRBAUDE


Pārbaudi riteņus un iegūsti nelielu kopskatu par to, ko darīsi. Pārbaudi, vai riteņi ir taisni, liekot ritenim griezties un pavērojot, cik taisni tas griežas. Kamēr ritenis griežas, paskaties arī, cik līdzieni griežas asis. Tu negribētu dzirdēt nekādu čerkstošu troksni nākam no riteņa rumbām. Pārbaudi spiedienu riepiņās, lai noteiktu, vai kāda no kamerām nav caura. Pārbaudi riteņu uzgriežņus vai ātrās atvienošanas mehānismu, lai pārliecinātos, ka riteņi ir cieši pievienoti. Paskaties, vai nav kādi salauzti vai ļoti vaļīgi spieķi. Lai riteņus pārbaudītu vai pieregulētu pilnīgāk, tev vajadzētu sekot šiem soļiem.

Asis

Lai gan asis ir gultņu/nesošā (*bearing*)



sistēma un patiesībā iederētos tajā sadaļā, mēs tomēr iesakām pārbaudīt vai pieregulēt asis tieši tagad tāpēc, ka visloģiskāk ir sākt ar riteņiem. Nevar iztaisnot riteni ar izlodziņu asi un nevar pieregulēt bremzes, ja ritenis nav iztaisnots. Saproti? Lai labāk saprastu gultņu/nesošās sistēmas, tev vajadzētu aprunāties ar velomeistariem vai pačektot citas velogrāmatas (piem. "Chainbreaker!"), un tad atgriezties šeit un ķerties pie asīm.

Piezīme: ir īpašs darba rīks, kuru lieto asu pieregulēšana un pārbaudei – konusa (*cone*) atslēga. Tā ir ļoti līdzīga parastajai uzgriežņu atslēgai, tikai šī ir ļoti šaura. Tā der šaurajām spraugām, kas ir ass pieregulējamajos konusus. Ir gandrīz neiespējami labi pieregulēt asi bez konusa atslēgas, kas der tavam velosipēdam. Tā izskatās šādi () un ir pieejama gandrīz visos velosipēdu veikalos. Bieži vien komplektā ir 2 izmēru atslēgas – katrā galā savs izmērs. Reizēm tie abi tiešām ir noderīgi.

Iesākumam – ritenis sastāv no riteņa ietvara (*rims*), riepas, kameras, spieķiem un rumbas. Riteņa ietvars ir tas, uz kura turas kamera un riepa, un spieķi tur ietvaru pie rumbas. Rumba ir tā, kur notiek viss *action*. Ir gandrīz tā, ka ir vērts visu izjaukt, lai redzētu un saprastu, kā tas darbojas! Riteņa rumba būtībā ir kā divi „kausiņi”, kas salikti kopā, „skatoties” katrs uz savu pusi (līdzīgas formas kā, piemēram, audio austiņu kausiņi). Šajos kausiņos iekšā ir gultņi, un cauri kausiņiem iet viena pagara ass, uz kuras kausiņi turas. Gultņi ir iespiesti starp kausiņiem un konusiem (*cones*), un ritot cauri šim gludajam „ceļiņam”, tie ļauj ritenim ripot uz priekšu. Cilvēks, kas izgudroja riteni, varbūt bija ļoti gudrs – taču gultņi pacēla to visu jaunā līmenī.

Atpakaļ pie lietas, jeb latviski sākot “*Bek tū biznes*”. Kā ar visām gultņu/nesošajām sistēmām (*bearing systems*), arī rumbas var tikt pievilktas vai pieregulētas. Pievilksana nozīmē vienkārši pievilkt vai palaist vaļīgāk asi, ļaujot tai brīvi ripot rumbā, taču neļaujot tai kļūt lodzīgai. Pieregulēšana nozīmē pilnīgi izjaukt rumbu, iztīrīt vai nomainīt nolietotās detaļas un salikt to atpakaļ kopā. Kā zināt, ka rumbai nepieciešama pieregulēšana?

TU JUTĪSI, KA:

1. ritenis ir izlodziņies, it kā nebūtu kārtīgi piestiprināts (pārlicinies, kat asis ir piestiprināts);
2. ass liksies ļoti cieši pievilкта, kā rezultātā ritenis griezīsies lēni.

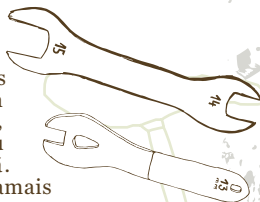
Pārbaudi to, paceļot savu velosipēdu un pagriežot riteni uz priekšu. Ja griešanās apstājas ļoti ātri (un pie vainas nav bremzes), tad tavai rumbai ir nepieciešama labošana.

Kā zināt, ka rumbu ir jāpieregulē? Braucot tu visdrīzāk dzirdēsi skaļu tikšķēšanu nākam no rumbas. Ja dzirdi tādu kā maļošu troksni vai pamani pārmērīgu vaļīgumu rumbā, vai arī redzi rumbas bumbiņas vai mazus metāla gabaliņus krītam ārā no rumbas, tad ir laiks to pieregulēt.

Izlem, ko gribi vai ko vajag darīt, un – aiziet!

PIEVILKŠANA (ADJUSTMENT)

Sāc ar riteņa noņemšanu. Ja uz riteņa ir ass uzgriežņi, attaisi tos abās pusēs un noņem riteni nost (ja tev ir ritenis ar pedāļu bremzēm, tev vajadzēs noņemt arī uzgriežņi no bremžu ķepiņas, noliekot stiprinājumu malā. Nepazaudē to!) Ja tas ir ātri atvienojamais mehānisms, tad atvieno to un izcel riteni.



Tagad paskaties uz asi, kas iet cauri tava riteņa rumbai. Ass ir tā daļa, kuru mēs gribam pārbaudīt. Visas asis (izņemot aizzīmogatās/fiksētās rumbas asis, par kurām mēs šajā grāmatā nerunāsim) ir uzbūvētas samērā vienādi. Tur būs ass, un katrā ass galā – noslēdzošais uzgriežnis, dažas paplāksnes (washers, шайба), konuss un dažī gultņi. Reizēm būs arī vāciņš gultņiem vai putekļu aizsargs (kas pasargā gultņus no netīrumiem). Tas būs piestiprināts konusam vai arī iestiprināts rumbas iekšējā daļā, noturot gultņus tiem paredzētajā vietā. Tas viss visdrīzāk izskatās šādi (skat.attēlu 26.lpp).

Piezīme – vienīgais izņēmums, ko varu iedomāties, ir veci kruizeri vai trīs-ātrumnieki. Tiem reizēm priekšējie riteni ir ar mazāka diametra asi un konusi bez noslēdzošajiem uzgriežņiem. Šīs asis ir piestiprinātas tai daļai, kur atrodas konusi, un šis stiprinājums notur konusus vietā, vismaz teorētiski. Ja tev ir šādi riteni (un parasti tiem būs nepieciešama 13mm atslēga), vienkārši seko tiem pašiem pievilksanas vai pieregulēšanas soļiem, izņemot noslēdzošā uzgriežņa attaisīšanu un aiztaisišanu.

Labi. Vispirms ir jāizvēlas tā riteņa puse, pie kuras tu strādāsi. Vari ņemt jebkuru, ja vien nestrādā ar aizmugurējo riteni ar zobratiem (brīvgaitas vai kasetes tipa, atkarībā no riteņa). Ja tā ir, tad tu vari pievilkt visu, neņemot nost zobratu (izlaižot soli par vienas ass puses ieeļļošanu), vai arī vari ķerties uzreiz pie “kasetas” noņemšanas daļas, tos noņemot un tad turpinot. Ja tev ir parastais ritenis, vienkārši izvēlies to pusi, kurai nav tās viltīgās bremžu ķepiņas. Tagad – paņem savas uzgriežņu atslēgas (tu visdrīzāk izmantosi 13., 15. vai 17.) un konusa atslēgu (atkal – 13., 15. vai 17.). Uzliec atslēgu uz ārējā uzgriežņa, un tievāko konusa atslēgu seklākajā iekšējā konusa rievā. Šie divi uzgriežņi ir „saslēgti” kopā tā, lai neviens no tiem nevarētu pakustēties, tādējādi noturot asi savā vietā. Lai tos atslēgtu, konusa atslēgu turī cieši vienā rokā, un griež otru uzgriežņi ar otru roku (to griežot pretēji pulksteņa rādītāja virzienam). Uzmanies, lai neatgrieztu to tik tālu, ka visi gultņi izbirst ārā! Labi – tagad uzgriežņi ir vaļā.

Ir labi (bet ne ļoti svarīgi), ja vari iepilināt nedaudz eļļas rumbā, kad tu to visu esi dabūjis vaļā. Attaisi vaļā uzgriežni un konusu tajā ass galā, kuru tu tikko atslēdzi. Attaisi to tik tālu, lai varētu nedaudz ieļļot tieši zem konusa (tas ir pavisam viegli, ja tev ir speciāla ieļļošanas ierīce), bet neaizmirsti, ka gultņi var izkrist ārā. Gultņi ir diezgan mazi, tāpēc attaisi tikai mazu spraudziņu, pārliecinoties, ka konuss rumbas otrā pusē vēl joprojām ir cieši piegulošs gultņiem. Vieglākais veids, kā to darīt, ir darboties ar savu riteni kamēr tas ir nolikts uz galda, asij atduroties pret galdu, paturot radušos spraugu riteņa augšpusē. Kad tā puse ir ieļļota, uzmanīgi apgriez riteni otrādi un ieļļo rumbas otru pusi. Uzmanīgi atkal to apgriez otrādi, atpakaļ uz to pusi ar attaisītajiem uzgriežņiem, un tagad tu vari pāriet pie ass pārbaudes.

Strādājot ar attaisītajiem konusiem un uzgriežņiem, pievelc konusu uz rumbas pusi (**piezīme:** pārliecinies, ka visi gultņi ir kārtībā un vienā līnijā. Reizēm kāds izleks ārā un uzgulsies pārējiem, liekot konusam izskatīties pārāk augstu no rumbas. Ja tā notiek, tad palaid vaļīgāk rumbu un iespied gultņus atpakaļ vietā ar kaut ko asu, piemēram, spieķi vai skrūvgrieža galu, un sāc no jauna). Pievelc konusu, līdz tu jūti to viegli atduramies pret gultņiem. Tagad pagrūd paplāksnes (*washers*) atpakaļ pret konusu, un tad pievelc uzgriežni līdz tas atduras pret konusu.



Tagad paņem riteni un pacel to, turot pie ass. Pārliecinies, ka rumba neļurkājas. Pašūpo asi turpu šurpu un pārliecinies, ka tā ir pieguloša, bez liekām kustībām no vienas uz otru pusi. Ka nav pat ne mazākā vaļīguma. Ja liekas, ka viss labi, pieturot pie sānu uzgriežņiem, pagriez asi uz vienu un otru pusi. Vai ir sajūta, ka tā griežas brīvi? Gludi, bez liekiem trokšņiem un aizķeršanās? Labi. Tev ir jālūkojas pēc tā perfektā punkta, kur nav ne ļurkāšanas, ne iestrēgšanas. Tagad nāc pati viltīgākā daļa. Tev jāuzliek atpakaļ sānu uzgriežņi, neizjaucot visu padarīto! Lai to izdarītu, turi konusu ar vienu uzgriežņu atslēgu un dari visu, lai to neizkustinātu. Uzliec uzgriežņu atslēgu uz noslēdzošā uzgriežņa un turi to ar savu labo roku, un pievelc uzgriežni pie konusa. Tavai kreisajai rokai nevajadzētu kustēties, kamēr labā roka griež pulksteņa rādītāja virzienā. Pievelc to cieši, bet nepārspilē. Tagad vēlreiz pārbaudi padarīto. Pagrozi asi no vienas puses uz otru, uz priekšu un atpakaļ. Diezgan bieži uzgriežņa pievilksana izmainīs iepriekš izdarīto. Ja ass paliek vaļīgāka – pamēģini visu ass pievilksanu vēlreiz, vienīgi sāc visu ar ciešāko pusi. Ja ass kļūst ciešāka – sāc ar vaļīgāko pusi. Var gadīties, ka pirmajā reizē vajadzīgi 10 piegājieni. Mēģini nepadoties un esi ļoti vērgs attiecībā pret mazajām niansēm. Pavisam drīz tu būsi profiņš un varēsi to izdarīt ar vienu vai diviem piegājieniem. Lieliski! Tu tikko pievilki asis!

KAPITĀLAIS REMONTS (OVERHAUL)

Kā jau teicu, kapitālais remonts ir praktiski tas pats, tikai ar vairāk darbībām. Lai sāktu, ja darbojies ar pakalējo ratu, tev obligāti vajadzēs noņemt pakalējo zobratu (neatkarīgi ja tas ir brīvgaitas vai kasetes tipa). Atrodi pats ka to izdarīt – nav grūti ar musdienu tehnoloģijām. Ja tev ir ātrās noņemšanas rats, tad ir pienācis laiks atskrūvēt skrūvi pilnībā, noņemt ratu un nolikt to malā. Kad esi izdarījis visas šīs darbības, atkal izvēlies vienu no ass sāniem ar kuru sāksi.

Ja tas ir pakalējais rats, tad izvēlies to sānu, kuram nav brīvgaitas vai kasetes zobrata. Ja tev ir aizmugurējais rats ar rumbā iebūvētu kājas bremzi, atkal izvēlies malu, kurā nav zobrata.

Noņem noteiktajā kārtībā pilnīgi visus uzgriežņus, gredzenus, paplāksnes un konusus šajā malā (tīrā trauciņā, kārbīnā) pareizā secībā, lai pēc tam tu varētu saprast un neapjukt liekot atpakaļ. **TAS IR ĻOTI SVARĪGI** un beigās tev aiztaupīs galvas sāpes. Tagad gultnis ir pilnībā atklāts. Gultnis var būt slēgtais, kurš ir gultņa gredzens ar integrētām bumbiņām, vai tikai gultņu bumbiņas, kas ir ievietotas speciāli paredzētā gropē, tās būs pārsegta ar putekļu gredzenu. Ja tavam ritenim ir šāda veida rata sistēma, tad to rūpīgi ņemiet nost pa malu virzoties pakāpeniski apkārt gredzenam, esiet prātīgi un nesabojājiet putekļu gredzenu. Tad kad esi noņēmis gredzenu, izņem visas mazās gultņu bumbiņas, ņem pa vienai un saliec kastītē, lai nepazūd. Tagad tu vari izņemt asi kopā ar uzgriežņiem, konusiem, gredzeniem. Noņem putekļu gredzenu no gultņa, ja tev ir tāds, un izņem gultņu bumbiņas no rumbas otras puses.

Nākošais solis ir notīrīt visus netīrumus no noņemtajām detaļām, lai būtu patīkamāk un vieglāk strādāt. Sāc ar detaļām, kuras tu noņēmi nost no rata un rumbas. Notīri asi tā, lai nebūtu nekās pielipis. Notīri uzgriežņus un konusus, gultņu gredzenus, gultņu bumbiņas, putekļu gredzenus. Iztīri kārtīgi rumbās iekšpusi. Notīri kārtīgi tā, lai iekšpuse būtu tīra un spīdīga.

Tagad tu vari apskatīt visas detaļas, kas ir rumbā. Pārbaudi, vai gultņu bumbas ir apaļas un nav nodilušas vai ar bedrītēm. Pārbaudi, vai konusi ir labi un neaprauti un bez defektiem, lai tos nevarētu uzlikt. Pārbaudi rumbas, vai tās ir tīras, neaprautām vītņēm un bez defektiem, lai tās būtu lietojamas. Ja kāda no detaļām ir nodilusi vai bojāta, to vajadzētu nomainīt. Ja tu tiešām gribi būt labs pret savu velosipēdu, tu varētu nomainīt vismaz gultņus, jo tie ir tiešām ļoti svarīgi elementi, lai velosipēds ripotu kā nākas, un tie nemaksā dārgi. Visas vajadzīgās detaļas vari nopirkt sev vistuvākajā velo veikalā. Kad to dari, paņem vecās bojātās detaļas līdzi un pārdevējs tev palīdzēt piemeklēt istās un pareizās detaļas, jo tās ir visdažādākajos izmēros, it sevišķi gultņi.

Rumbas diemžēl nav tik viegli nomainīt. Ja rats ir parasts un lēts, vienkārši dabū jaunu ratu.

Ja danga ir advancēta un dārga, tu vari nomainīt rumbu, kas nozīmē, ka tev vajadzēs pārspieķot visu ratu. Šo darbību grāmatā nevaram paskaidrot. Tas nav neiespējami, vienkārši tev ir vajadzīga ļoti laba pamācība, labs draugs, kas māc to darīt, vai tu vienkārši vari samaksāt velo veikala mehānikim.

Piezīme: Ja mainīsi konusu tev vajadzēs noskrūvēt arī tos, kas palikuši uz ass. Kad to dari, ievēro attālumu, cik tālu tie ir uzskrūvēti uz ass. Tu vari nolikt asi uz papīra lapas un atzīmēt ass galus un tad atzīmē visu pārējo. Tas tiešām tev palīdzēs salikt pareizā attālumā jaunās detaļas. Un atceries par secību, kādā tu noņem detaļas. Visus paplāksnes ir ir jāsaliek pareizajās vietās, ja nē, tas tiešām būs apgrūtināši salikt visu atpakaļ. Tātad tagad visas detaļas ir notīrītas vai pilnīgi jaunas. Ieliec gultņu bumbiņas (pa viena un akurāti, lai visas sakļaujas kopā) vienā no rumbas pusēm un uzliec tām pāri nosedzošo putekļu gumijas gredzenu. Pārļiecinies, ka gultņiem paredzētā gropē ir iezīsta ar jaunu, svaigu smervielu. Derēs arī parastais solidols, tava izvēle. Ja tie ir integrēti gredzenā, tad vienkārši kārtīgi ieliec to paredzētajā gropē. Saliec uz vienas ass gala atpakaļ visus jaunās vai notīrītās detaļas tieši tādā secībā, kādā tu tās noņēmi. Atceries par atzīmētajiem attālumiem, kādos detaļas atradās uz ass.

Tad ieliec asi ar uzskrūvētajām detaļām rumbā un iebīdi to līdz konusiem. Pārļiecinies, ka tu asi esi ievietojis no pareizās puses un neesi sajaucis ass galus. Ja tev ir ritenis ar ātrumiem, tad ass gals ar lielāko vai ar visvairāk paplāksnem ies rumbas pusē, kurā ir vītne, tas palīdzēs parslēgties ātrumiem. Tagad apgriez ratu otrādi, kamēr turi asi, lai nekas neizkrīt ārā no rumbas. Atspiežot ass apakšējo galu pret galdu tu varēsi strādāt ar abām rokām un gultņi nebirs ārā. Tagad ir pienākusi otras puses salikšana. Ar gultņiem atkārtoti tieši tās pašas darbības ko darīji iepriekš.

Atceries - dari visu rūpīgi, tīri un ar pārdomāti sagatavotiem materiāliem un detaļām. Kad esi salicis gultņus vai gultņu bumbiņas un nosedzis tās ar putekļu gumijas pārsegu, uzskrūvē konusus, uzgriežņus un speiserus pareizajā un atzīmētajā secībā un attālumā. Tagad noregulē asi un iespriego to, kā tas rakstīts sadaļā **Ass noregulēšana**.

Urrā!- tu esi veicis kapitālo remontu un apkopi savai asij. Tu pilnībā esi restaurējis pašu svarīgāko mehānismu savam velosipēdam, tavam ratam vajadzētu griezties brīvi un klusi.

Tev vajadzētu just atšķirību kad tiksi atpakaļ uz ceļa.

ĀĀĀ UN!! Pārļiecinies, ka tu to izdari ar abiem ratiem.

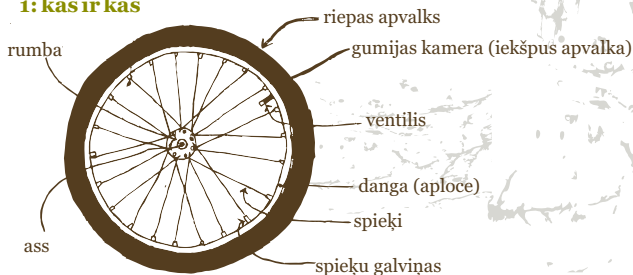
IESKATS RATU TAISNOŠANĀ

Ja rats ir vaļīgs un salocīts, to sauc par „astoņnieku”. Tā labošanu sauc par ratu iztaisnošanu.

Taisnošanas laikā tiek pievilkti un atvilkti spieķi, lai iesprigotu ratu pareizajā formā.

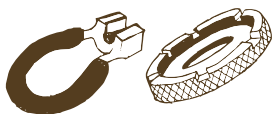
Taisnošana ir viena no sarežģītākajām darbībām velosipēdu mehānikā, bet pamatlietas ir vienkāršas. Šī nodaļa ļaus jums uzsākt to, bet tikai teorētiski. Lai izprastu, tas ir jādara praktiski, labāk sākt ar veciem nevajadzīgiem riteņiem, un pēc dažiem mēģinājumiem jūs būsit spējīgs iztaisnot savu ratu pats, kad tas būs nepieciešams.

1: kas ir kas



2: vajadzīgie instrumenti

Spieķatslēga: Vienīgais instruments, kurš obligāti ir vajadzīgs. Tā maksā apmēram 2Ls un ir pieejama dažādos izmēros. Var nopirkt vienu, kura ir piemērota vairākiem izmēriem. Bet ja tu izmantosi nepareizo izmēru, sabojāsi spieķu galviņas.



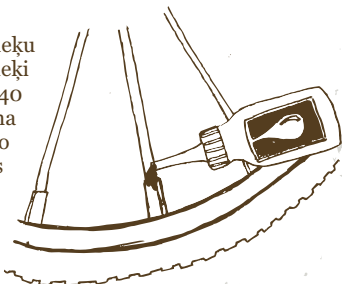
Spieķošanas statīvs: Šī iekārta tiek izmantota profesionālai ratu spieķošanai. Iespējams, tev nemētājas kāds no tiem kaut kur apkārt, bet būtu labi, ja vari vienu sadabūt.

Tu vari izmantot savu velosipēdu tieši tādā pat veidā. Viss, kas tev būs vajadzīgs, ir marķieris vai ogles/krīta gabals, lai atzīmētu defektu vietas.

Smērvielā: Izvēlies drīzāk pilināmu nekā smērējamu smērvielu.

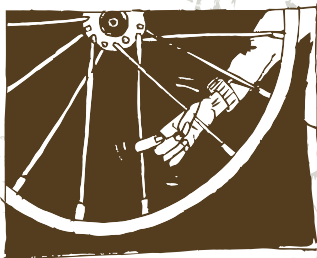
3: sākumā

No sākuma pa vienai saelļo spieķu galviņas un tad iegriez ratu. Ja spieķi ir parūsējuši, uzpūt uz tiem WD-40 (universāla smērviela, nopērkama jebkurā autoveikalā) vai kaut ko tamlīdzīgu, tad notīri tos pirms eļļošanas. Spieķu spriegumu pārbaudi, ar pirkstiem paspiežot spieķus, ievērojot, kur ir nepieciešama spieķu pievilkšana vai atlaišana.



4: Spieķu pievilkšana (un atlaišana)

Lai pievilktu vai atlaistu spieķi, vienkārši uzliec spieķatslēgu uz spieķa galviņas. Tām viegli vajadzētu saderēt. Spieķu galviņām ir parastā vītne (pa labi ciet, pa kreisi vaļā), bet te ir āķīga nianse.



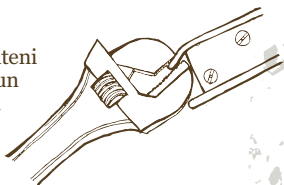
Āķīgā nianse: kad strādāsi uz spieķojamā statīva, spieķa galviņa, ar kuru strādāsi, būs apakšējā, kas nozīmē, ka tā ir otrādi, un no jūsu puses izskatīsies, ka vītne ir nepareiza.

Ja noņemsi riepu kameru un gumijas vai auduma lenti, kas noslēpj spieķu galviņas un caurumus, tu redzēsi, ka spieķu galviņas izskatās pēc parastām skrūvēm.

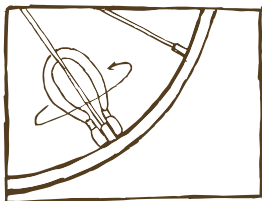
Pagriez spieķu galviņu ar spieķatslēgu tu redzēsi, ka tā griežas, kā parasta skrūve ar parasto vītņi. Spieķi, kuru aiztīc, pagriez uz leju, lai varētu redzēt šo āķīgo niansi. Šī ir lieta, kas liek jauniem ratu taisnotājiem un spieķotājiem apjukt, bet, ja tu spieķu galviņu negriez vairāk kā vienu reizi, tu nekādu lielo ļaunumu nodarīt nevari.

5: Taisnošana

Ja tev nav spieķošanas statīva, apmet savu riteņi otrādi (es uzmanīgs - nesaliec hēbeļus un pārslēgus). Paņem marķieri vai ogles/krīta gabalu, pieliec to tuvu ratam un, atpiežot rokas pret rāmi, iegriez ratu. Marķiera, ogles/krīta atstātās pēdas tev parādīs defektu vietas. Izdari to ar abām pusēm un taisnojot notīri vecās pēdas. Dari tā, kamēr esi iztaisnojis.



Ja tev ir statīvs, ieliec tajā ratu. Iecentrē uz statīva esošajā bīdmērā, kamēr tas gandrīz pieskaras ratam. Ja taisnosi pakalējo ratu, viena bīdmēra mala skarsies klāt ātrāk nekā otra. Tādā gadījumā taisno pa vienai malai un, kad pabeidz, ratu apgriez otrādi.



Tagad iegriez ratu un klausies pēc dzirdes, kur bīdmērs skaras klāt ratam. Ja skaras klāt labajā pusē, protams, gribēsi vīlēt uz kreiso pusi. Tu ne tikai pievelc kreisās puses spieķi, bet atlaid arī labās puses divus blakus spieķus, tas ir tāpēc, ka spieķis ne tikai velk, bet arī stumj rumbu. Lai pasargātu sevi no galvassāpēm un kļūdām, vienmēr

strādā ar ne vairāk kā vienu pagriezienu. Katru reizi, kad pagriez spieķa galviņu vienu reizi, pagriez blakus galviņas uz pusi mazāk. Tas tev nodrošinās to, ka rats būs apaļš. Un neaizmirsti **āķīgo niansi!**

6: Padziļinātā taisnošana.

Labi, tas ko lasīji tikko, ir paši taisnošanas pamatprincipi. Diemžēl ne vienmēr taisnošana ir tik vienkārša. Ļoti bieži gadās, ka dangas ir sasistas vai ar izliekumiem, kas rodas braucot ar mikstām riepiņām. Tādā gadījumā ar kaut ko, kas nav metāls (parasti gumijas vai koka āmurs un koka pagale) defektus mēģina izlabot ar kalēja paņēmieniem. Ja rats nav apaļš, to var iztaisnot, paceļot ratu tieši virs bīdmēra. Iegriez to. Tajā vietā, kur tas pieskaras bīdmēram, spieķi pievelk par pusapgriezienu. Visus pārējos atlaiž par ceturtdaļas apgriezienu. Un tā atkārti, kamēr danga ir apaļa. Ja dangas mala ir ieliekta uz iekšu, ar plakanknaiblēm mēģini to izliekt atpakaļ pareizā leņķī. Ja dangas mala ir iesprāgusi, **NELIETO TO BRAUKŠANAI** (skaties, kā var pielietot nederīgas detaļas nodaļā **Velosipēdu detaļu pielietošana**).

Ratu taisnošana, kā jau viss pārējais, prasa laiku un trenēšanos. Var izmantot kā meditatīvo nodarbību.

STŪRE

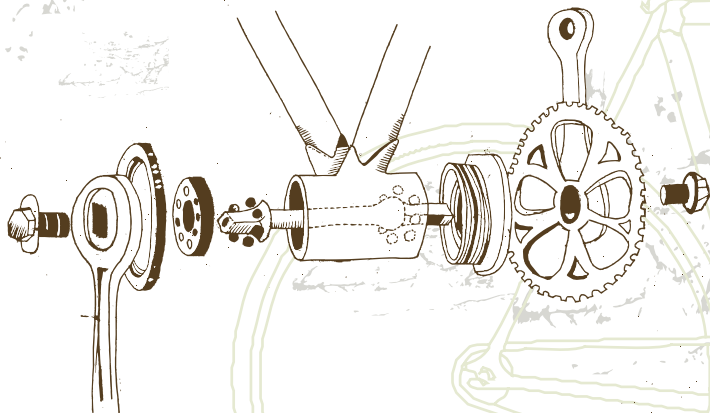
Dakšas/stūres sistēma ir diezgan vienkārša. Lai dakša labi grieztos, bet nebūtu vaļīga, to ievieto blodās, ko iedzen rāmī. Kad blodas ir uzliktas rāmim, tajās ievieto gultņus. Sāc ar apakšu! Lai noslēgtu gultņus, neaizmirsti uzlikt aizsarg gredzenu apakšā un augšā. Lai piestiprinātu dakšu, ir jāpieskrūvē iznesums un attiecīgi lai iznesumu dabūtu vajadzīgajā augstumā, tev var vajadzēt paplāksnes. Ir ieteicams likt iznesumu ar jau piestiprinātu stūri. Lai savilktu dakšu ar iznesumu un stūri, tev dakšas gala caurumā jāievieto enkurskrūve. Nocentrējiet iznesumu ar stūri un pieskrūvējiet enkurskrūvi.

Ir iespējami divi iznesuma veidi. 1. kas uzmaucās uz dakšas gala 2. kas iebāžas gala caurumā. Šajā gadījumā iznesums nebūs savelkošais posms, tas būs uz dakšas gala vītnes uzskrūvējamais aizsarg gredzens. 1. ir vairāk izplatīts kalnu, bmx velosipēdiem 2. veco laiku velosipēdiem un šosejas, treka, pludmales, bērnu velosipēdiem.



PEDĀĻASS

Centra sistēma: ir sastopami vairāki centra gultņu veidi. Taču pastāv standarti, pēc kuriem vadās izgatavotāji, neskaitot speciālpasūtījumus vai sērijas, kuras ir pielāgotas firmas izgatavotajām detaļām.



1. Ass tipa sistēma. Tā darbojas līdzīgi kā dakšas stūres sistēma: no katras puses ratā ievieto bļodas gultņus tad ievieto asi un ar konusiem pievelk tik stingri lai ass brīvi grieztos, bet nestaiģātu. Šis veids parasti ir veciem velosipēdiem un šī veida sistēma sāk izzust.

2. Monobloka sistēma. Monobloks ir fabrikā komplektēta detaļa, kur viss jau ir salikts kopā (gultņi, ass, konusi). Atliek to tikai ieskrūvēt rāmī. Tie, kā jau teicu, var atšķirties pēc ražotāju īpatnībām.

BREMZES

Bremzes ir obligāta [ērm]riteņu sastāvdaļa, ja vēlies pārvietoties pa savas piestātas ielām.

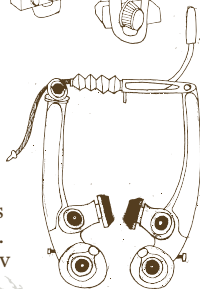
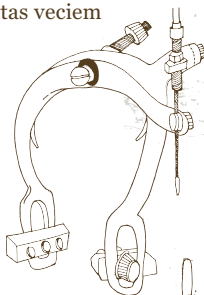
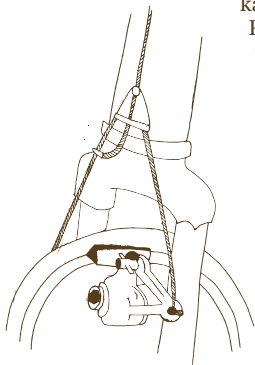
Kājas bremze: ar kāju spiežamās bremzes ir integrētas aizmugures rumbā. Pārsvarā tiek izmantotas veciem velosipēdiem, pludmalniekiem.

Uveida bremzes:

šīs bremzes iespējams ir pašas populārākās, ko izmanto šajās dienās. Tiek izmantotas šosejas, bmx un lētākiem kalnu velosipēdiem. Tās var savilkties no sāna vai kā vecākiem velosipēdiem augšpusē. Piestiprina ar skrūvi uz bremžu tilta starp aizmugurējās dakšas rorēm vai priekšā uz dakšas.

Vveida bremzes:

šīs bremzes var redzēt uz gandrīz visiem kalnu, komforta un hibrīdu velosipēdiem. Šīm bremzēm ir garāks bremžu hēbelis, jo troses vilciens ir garāks kā citām bremzēm. Pārliecinies, vai tev ir pareizais.



Piekares bremzes: šīs bremžu veids ir diezgan novecojis mūsdienās. Šāda veida bremzes var redzēt uz veciem kalnu un hibrīdu velosipēdiem. Tās ar kvalitatīviem bremžu klučiem strādā labi, bet ne tik labi kā jaunas V veida bremzes. Tās tiek piestiprinātas pie dakšas uz bremžu stutēm, kas parasti ir uz abām dakšām.

VELOSIPĒDU PIELIETOJUMS

Velosipēdu profesionālais pielietojums

Velosipēdu pamatuzdevums ir pārvietot tā īpašnieku (un viņa kravu, suni/kaķi, draugu, sievu/vīru, bērnus utt.) no punkta A līdz punktam B, salīdzinoši ātrāk nekā ar kājam. Vai ātrāk nekā ar citu velosipēdu. Tā rodas velo sacīkstes, kur profesionālie velosēdēsti mērojas ar spēkiem, lai uzzinātu, kurš ir pirmais. Un no laba velosipēda te daudz kas atkarīgs. Lai samazinātu velosipēda svaru un paaugstinātu tā izturību, var nonākt līdz ārpriekam un tērēt neskaitāmas naudiņas to pilnveidošanai, bet... lai brauktu ar savu div-/trīsriteni ikdienā, tas nav vajadzīgs.

Cilvēki vairāk un vairāk izvēlas velosipēdu, it īpaši pilsētas, jo tas ļauj būt daudz mobilākam (un bieži vien pat ātrākam) nekā pārvietojoties ar automašīnu (kad jāstāv neskaitāmas stundas “korķos” un tikpat daudz laika jāpavadā meklējot brīvu stāvvietu). Velosipēdi ir lētāki gan to apkopes, gan iegādes ziņā (salīdzinājumā ar auto); tie stiprina veselību (regulāri braucot ne vairāk kā 4 stundas/dienā) un sniedz prieku (pat ja izbrauc ar to tikai brīvdienās).

Kad velosipēds noveco, tas kļūst vai nu par antikvariātu, vai nu par metāllūzni. Antikvariātu ir vērts restaurēt, atjaunot, piedalīties Tvīda braucienā un nodot saviem mazbērniem. Bet ar metāllūžņiem ir jāuzmanās, jo 1) var gadīties, ka starp metāllūžņiem paslēpts antikvariāts (tad to jāglābj!); 2) daži metāllūžņi ir vēl pietiekami labi, lai no tiem varētu uztaisīt sapņu ērmriteni.

ĒRMRITEŅU KONSTRUĒŠANAS PRINCIPI

Pēc Gata Kreicberga ieteikumiem

1. Citreiz, lai rastos ideja, ir vajadzīgi palīgrīki, piemēram, bīdes vai uz ielas redzēts velosipēds. Kādam, iespējams, nepieciešams attiecīgs dvēseles stāvoklis.
2. Zīmējam skicīti. Tas palīdzēs saprast, kādas būtu velosipēda proporcijas, nepieciešamās detaļas un kādi aksesuāri jāmeklē.

3. Ja nevaram neko izdomāt, vai galīgi nepadodas zīmēšana, varam sākt veidot velosipēda izskatu, liekot detaļas uz galda kā puzzle, veidojot proporcijas un konstruktīvo izvietojumu mērogā 1:1. To gan parasti daudz vieglāk izdarīt, ja tomēr ir kāda skicīte vai vismaz ideja.

4. Lai ar šo jaunizveidoto velosipēdu būtu iespējams arī pārvietoties, varam pašpikot no rūpnieciski ražotajiem: kāds ir priekšējās dakšas leņķis, kāds ir attālums no sēdekļa līdz pedāļiem, kā darbojas bremzes utt.

5. Ja tik tālu esam tikuši saviem spēkiem, tad turpmākajā procesā, iespējams, vajadzīga palīdzība no kāda pieredzējuša cilvēka, jo jāsāk zāgēt, urbt un metināt.

6. Lai izveidotu riteni, kā pamats būtu jāņem jau gatavs velosipēds, jo vajadzīgas būs gandrīz visas tā sastāvdaļas – riteni, pedāļi, monobloks, gultņi, rumba, priekšējā dakša ar gultņiem, kas iestiprināti priekšējā rumbā, sēdekļi, vēlams, ar stiprinājuma vietu, lai varētu mainīt tā augstumu, ķēde, kas savieno pedāļus ar velkošo riteni un aizmugurējās dakšas stiprinājuma vietām. Pārējo rāmja sastāvdaļu kopumu varam brīvi improvizēt: izmantot var vecus gultas galus, automašīnu sastāvdaļas, caurules, dažādus velosipēdu rāmjus un citus saimniecībā kādreiz lietotus priekšmetus, kurus var sametināt, lai izveidotu ērmriteņa rāmi.

7. Lai tas viss darbotos, ir jāievēro dažas lietas. Tev vajadzētu aizsniegt vienlaicīgi pedāļus, stūri un, vēlams, sēdekli (vai jebko citu, kas paredzēts sēdēšanai). Jau iepriekš vajadzētu padomāt par bremzēm, kas ir ļoti neieciešamas. Bez tām mēs nevaram braukt uz ielas. Tāpat arī atstarojošie elementi ir likumā paredzēta prasība!

8. Vizuālais noformējums – krāsošana, aplīmēšana, apšūšana, tamborēšana, apaudzēšana ar augiem, apšūšana ar koku un daudz ko citu. Šis tik tiešām ir brīvs fantāzijas lidojums!

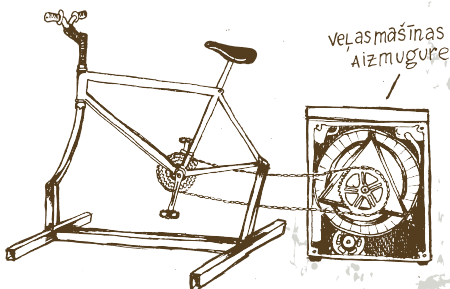
9. Mēģinājumā pārvietoties ar jauno ērmriteni būs redzams, cik veiksmīgi izdevies savienot savu fantāzijas lidojumu ar fizikas likumiem.

10. Ieteikumi. Trīs un vairāku riteņu konstrukcijas ir sarežģītas un laikietilpīgas, tādēļ kā pirmā ērmriteņa gadījumā izvēlies modificēt jau gatavu velosipēdu, tam mainot rāmja un citu detaļu proporcijas un izskatu. Un nekautrējies jautāt kādam, kam ir pieredze šādos jautājumos!

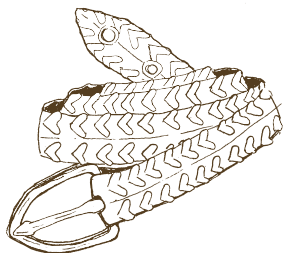
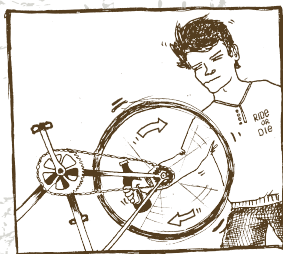
DETAĻU PIELIETOJUMS (IZMANTOŠANA MĀJSAIMNIECĪBĀ)

Pedāļu velas mašīna – ideāla darba drēbju un cimdu mazgašanai.

Dārzā vai garažā. Varētu būt dažādi tehniskie risinājumi, bet, lai uztaisītu to mājas apstākļos, noteikti vajadzēs vienu vecu velosipēdu (riteņi nav vajadzīgi) un vienu vecu velas mašīnu (kur vissvarīgākā detaļa ir iekšējais velas bundulis). Saudzējiet zemi - lietojiet videi draudzīgos mazgašanas līdzekļus!



Alus pudeļu attaisāmais – jebkurš, sevi cienošs ērmriteņa īpašnieks, vairs netaisa alus/kvasa pudeles ar šķiltavām, zobiem vai pudeļu attaisāmiem. Viņš izmanto savu riteņi! Jo tuvāk ir pudele spieķu galiem, jo skaļāk tā atveras. Pēc alus dzeršanas gan labāk nekur vairs nebraukt.



Josta – ļoti vienkārši vecas saplēstas riepas pārvēršas elegantā bikšu jostā. Jebkurš, sevi cienošs ērmriteņa īpašnieks, uz vēdera, “riepas” vietā, valkā riepas jostu. Jo tā ir smukāk.

DROŠĪBA UN KVALITĀTE VELOSATIKSMĒ

Teorētiski, riteņbraucējam ir tādas pašas tiesības, kā pārējiem satiksmes dalībniekiem. Tādēļ, pārvietojoties pa ceļu, jāievēro arī ceļu satiksmes noteikumi. Vairākums motorizētu braucamrīku vadītāji uzskata, ka ceļi domāti tikai viņiem un ka velosipēdi uz ceļa ir tikai paaugstinātas bīstamības avots vai labākajā gadījumā – satiksmes plūsmas kavēklis. Pamatu tādām viedoklim rada daži neizglītoti indivīdi, kas neprot atšķirt ietvi no brauktuves un uz ceļa uzvedas neprognozējami un nerēķinoties ar pārējiem. Kārtīgs velobraucējs ļoti labi pārzina noteikumus, vienmēr ar cieņu izturas pret citiem satiksmes dalībniekiem un organiski iekļaujas satiksmes plūsmā. Jebkurā gadījumā ir divas lietas, kas jāatceras vienmēr.

PIRMĀ: Tev kā velosipēdistam IR tiesības atrasties uz ceļa! Nevajag justies vainīgam vai atvainoties šoferiem par to, ka esi uz brauktuves. Brauc droši un pārliecinoši, it īpaši tādēļ, ka tu brauc ar ilgtspējīgu transporta līdzekli, un tādiem braucamajiem jābūt uz ceļa. Vairākumā! Baudi braucienu un savas tiesības, izmantojot labo ceļa pusi (Latvijā) un ievērojot noteikumus, bet...

OTRĀ: Esi vienmēr gatavs, ka kāds varētu tos arī neievērot. Un, ja vēl tas „kāds” brauc ar smago četrriteņu motorizēto braucamo, var rasties nopietnas „ziepes”. Pat ja tev ir taisnība un priekšrocības strīdīgajā situācijā, labāk neielasties cīņā ar mašīnu, jo veselība ir dārgāka par negudro pārmācīšanu. Vienmēr tādos gadījumos atceries, ka „uz muļķiem neapvainojas”, un pajautā sev, ko darīsiet ar pierādīto taisnību, ja tās dēļ būsi palicis, piemēram, bez kājas? Saudzē sevi, tu esi vajadzīgs riteņbraucēju pulkam!

CSDD NOTEIKUMI

22. Papildu prasības velosipēdu un mopēdu vadītājiem

217. Braukt ar velosipēdu pa brauktuvi vai nomali atļauts personām, kas nav jaunākas par 12 gadiem, ar mopēdu - personām, kas nav jaunākas par 14 gadiem. Šādā gadījumā velosipēda vadītājam jābūt klāt velosipēda, mopēda vai jebkura mehāniskā transportlīdzekļa vadītāja apliecībai (mopēda vadītājam - mopēda vai jebkura mehāniskā transportlīdzekļa vadītāja apliecībai), kas pēc šo noteikumu 35.punktā minētās amatpersonas pieprasījuma jāiedod pārbaudei.

218. Braukt ar velosipēdu pa brauktuvi vai nomali pilngadīgas personas pavadībā atļauts bērniem, kas nav jaunāki par septiņiem gadiem. Bērniem šajā gadījumā jālieto aizsprādzēta aizsargķivere. Dzīvojamās zonās un daudzdzīvokļu namu pagalmos bērniem neatkarīgi no to vecuma braukt ar velosipēdu atļauts patstāvīgi. (MK 05.02.2008. noteikumu Nr.75 redakcijā)

219. Velosipēdam un mopēdam jābūt tehniskā kārtībā. Velosipēdam jābūt aprīkotam ar bremsēm. (Grozīts ar MK 01.11.2010. noteikumiem Nr.1028)

221. Velosipēdu un mopēdu piekabēm aizmugurē jābūt sarkanam gaismas atstarotājam.

223. Braucot diennakts tumšajā laikā vai nepietiekamas redzamības apstākļos, velosipēdam abos sānos (riteņos) jābūt aprīkotam ar diviem oranžiem (dzelteniem) gaismas atstarotājiem, kā arī priekšpusē jādeg baltas gaismas lukturim, bet aizmugurē – sarkanas gaismas lukturim. Ja lukturu nav vai tie nedarbojas, velosipēdam priekšpusē jābūt aprīkotam ar baltu atstarotāju, bet aizmugurē ar sarkanu atstarotāju. (MK 01.11.2010. noteikumu Nr.1028 redakcijā)

224. Velosipēdu un mopēdu vadītājiem pa ceļu atļauts braukt vienā rindā iespējami tuvāk brauktuves (braukšanas joslas) labajai malai. Tālāk uz brauktuves atļauts izbraukt, tikai lai apbrauktu, apsteigtu vai apdzītu vai ja braukšanai attiecīgajā virzienā ir iekārtota atsevišķa braukšanas josla, kā arī šo noteikumu 229.punktā minētajos gadījumos, lai nogrieztos pa kreisi vai apgrieztos braukšanai pretējā virzienā. Netraucējot gājējus, atļauts braukt pa nomali, bet velosipēdu vadītājiem - arī pa ietvi.

225. Velosipēdu vadītāji treniņnodarbību laikā vai organizētu sacensību laikā, ja tos noteiktā kārtībā pavada speciāli aprīkoti automobiļi, drīkst neievērot šo noteikumu 224.punktā, kā arī 219., 221. un 223.punktā minētās prasības, ja tiek nodrošināta ceļu satiksmes drošība. (Grozīts ar MK 01.11.2010. noteikumiem Nr.1028)

226. Vietās, kur ārpus krustojumiem velosipēdu ceļš šķērso brauktuvi un ceļu satiksme netiek regulēta, velosipēdu un mopēdu vadītājiem jānodrošina ceļš transportlīdzekļiem, kas brauc pa šķērsojamo ceļu.

227. Vietās, kur velosipēdu vadītāju braukšanas trajektorijas krustojas ar pārējo transportlīdzekļu braukšanas trajektorijām un velosipēdu vadītājiem ir priekšroka, velosipēdu vadītāji drīkst turpināt braukt tad, kad tie novērtējuši attālumu līdz transportlīdzekļiem, kas tuvojas, kā arī novērtējuši to braukšanas ātrumu un pārliecinājušies par drošību.

228. Nogriezties pa kreisi vai apgriezties braukšanai pretējā virzienā ārpus apdzīvotām vietām velosipēdu un mopēdu vadītājiem atļauts tikai no brauktuves labās malas (labās nomaļes), dodot ceļu tajā pašā virzienā un pretim braucošajiem transportlīdzekļiem.

229. Nogriežoties pa kreisi vai apgriežoties braukšanai pretējā virzienā krustojumos apdzīvotās vietās, kur nav iekārtots velosipēdu ceļš, velosipēdu vadītājiem brauktuvi krustojumā jāšķērso pa brauktuvi labo malu, iepriekš pārliecinoties par ceļu satiksmes drošību un dodot ceļu tajā pašā virzienā braucošajiem transportlīdzekļiem un tiem ceļu satiksmes dalībniekiem, kam saskaņā ar braukšanas noteikumiem krustojumos ir priekšroka. Ja braukšanai pa kreisi iekārtota atsevišķa braukšanas josla, nogriezties atļauts no šīs joslas labās malas. Nogriezties pa kreisi vai apgriezties braukšanai pretējā virzienā ārpus krustojumiem atļauts no brauktuves labās malas.

230. Velosipēdu vai mopēdu vadītājiem aizliegts:

230.1. braukt, neturot stūri;

230.2. braukt, turoties pie cita braucoša transportlīdzekļa;

230.3. pārvadāt kravu, kas traucē vadīšanu vai apdraud citus ceļu satiksmes dalībniekus;

230.4. vest ar velosipēdu pasažierus, izņemot bērnus vecumā līdz septiņiem gadiem, ja ir iekārtoti papildu sēdekļi un droši kāpšļi kāju atbalstam;

230.6. braukt pa ceļu, ja tam blakus atrodas velosipēdu ceļš;

230.7. vilkt velosipēdus vai mopēdus, kā arī citus transportlīdzekļus, izņemot piekabes, kas izgatavotas speciāli šim nolūkam;

230.9. braukt pa ceļu, kas apzīmēts ar 548. ceļa zīmi (Atrgaitas ceļš)



IETEIKUMI RITENBRAUCĒJIEM

1. Skaties - nepārtraukti novēro apkārt notiekošo. Pievērs īpašu uzmanību vietai, kur tava brauktuve krustojas ar ielu, pagrieziena signāliem, atpakaļgaitas signāliem, atvērtām durvīm tava priekšā. Uzmanies no tām!

2. Klausies no aizmugures tuvojošos automobiļus, vai tie palielina vai samazina ātrumu. Klausies apkārt notiekošo, tas palīdzēs koncentrēties.

3. Komunicēšana - kad vien iespējams skaties autovadītājiem acīs, pārliecinies, ka vadītājs tevi redz. Parādi šoferim, ka viņu laid garām vai kur tu brauksi. Acu kontakts ir lielisks veids kā informēt, bet ne vienmēr tas palīdz. Aiztaupi bļausīšanos, tādā reizē pavicini kulaku, lai vadītājs zina, ka tu tur esi.

4. Brauc tur, kur šoferi sagaida tevi braucam - pa labo malu joslai, pa kuru pārvietojies. Vadītāji ir pieraduši, ka velosipēdisti brauc pa ceļa malu, un sagaida to no mums. Tas ir mūsu drošības labad.

5. Esi pieklājīgs: palaid braucošas mašīnas problemātiskās vietās un gājējus uz pārejām, pasakies, ja vadītājs vai gājējs tev dod ceļu.

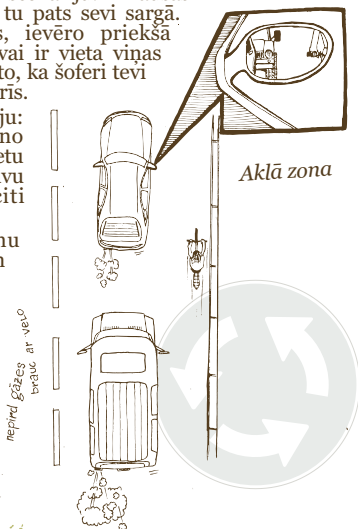
6. Esi gatavs apstāties: vienmēr turi roku uz bremzēm, lai nepieciešamības gadījumā uzreiz vari apstāties. Ja nesanāk, mēģini izvairīties no šķēršļa, nobraucot uz ietves šānu ielas.

7. Vienmēr iedomājies pašu sliktāko scenāriju: izklausās traki un pesimistiski, bet atceries - tu pats sevi sargā. Ievēro garām braucošās mašīnas, ievēro priekšā apstājušās automašīnas un skaties vai ir vieta viņas apbraukšanai. Nekad nepaļaujies uz to, ka šoferi tevi redz un ka tu spēsi paredzēt, ko viņi darīs.

8. Izvēlies drošu braukšanas pozīciju: brauc pietiekoši lielā attālumā no noparkotajām mašīnām, lai neieskrietu to atvērtajās durvīs, bet ne pārāk tuvu braukšanas joslas vidum, lai citi automobiļi varētu tevi apbraukt.

9. Uzmanies no mobilo telefonu runātājiem, viņi neko neredz un nedzird sev apkārt. Uzmanies no suņiem, kas mēdz skriet pakal. Uzmanies no atvērtām kanalizācijas šāhtām un mašīnām, kas mēģina paspēt uz luksofora zaļo/dzelteno gaismu.

10. Pārbaudi savu velosipēdu: pārliecinies, vai tavas riteņu detaļas strādā un nav bojātas. Vai strādā bremzes, vai ir pietiekami cietas riepas. Vai strādā lampiņas, kas padara tevi redzamu.



PAR PROJEKTU **BOLTIK BAIK**

2011. gadā, 5 mēnešu garumā (no 1. februāra līdz 31. jūnijam) Liepājā tika īstenots velokultūras popularizēšanas projekts "BOLTIK BAIK". To organizēja biedrība Radi Vidi Pats (RVP) sadarbībā ar Vides Mājas iedzīvotājiem, Rīgas ērmriteņu darbnīcu "Apokalipses Jātnieki", Somijas nevalstisko organizāciju "Uusi Tuuli" un Liepājas velodarbnīcu "Bandit Bikes". Projekta ietvaros notika ērmriteņu darbnīcas un ērmriteņu pārāde ar vakara koncertu (kā redzamākā daļa no projekta), kā arī tika atvērta pašapkalpošanās velodarbnīca Vides Mājas pagalmā un tika izdota šī grāmata.

Projektu "Boltik Baik" finansiāli atbalstīja Sorosa Fonds - Latvijā Ilgtspējīgas attīstības programmas ietvaros un Valsts Kultūrkapitāla Fonda Kurzemes Kultūras programma. Mīlzīgu atbalstu materiālajā un nemateriālajā veidā sniedza arī vietēji brīvprātīgie, nevalstiskās organizācijas, uzņēmēji un uzņēmumi, kā arī Liepājas pilsētas pašvaldība.



IDEJA UN KONCEPTS

No idejas līdz īstenošanai pagāja divi gadi. Dzīvojot un darbojoties Liepājā vairākus gadus, sapratām, ka pilsētai ir liels potenciāls velokultūras attīstīšanai. Tā pēc reljefa ir līdzena, tā bieži vien ceļotājiem ir pietures punkts ceļā no vai uz Lietuvu. Vasarā Liepājas festivālus apmeklē daudzi viesi, kas meklē papildus izklaides iespējas un jo īpaši vēlas baudīt pludmali un pastaigas (vai veloizbraucienus) gar to. Baltijas jūras klimats nosaka to, ka arī ziemas laikā aukstuma periods ir salīdzinoši īsāks, kas veicina iespēju pārvietoties ar velosipēdu arī ne vasaras mēnešos (no marta sākuma līdz novembra beigām). Liepāja arī nav liela, un visas distances ir viegli mērojamas ar velosipēdu, katrs rajons no centra sasniedzams maksimums 25 minūšu laikā. Tomēr pilsētas sabiedrībā vēl nav ieviestas velosipēdisku tradīcijas, jo cilvēki jūtas nedroši uz velosipēda, jo īpaši autovadītāju dēļ, kas arī nav raduši cienīt citus satiksmes dalībniekus. Tajā pat laikā arī pilsētas pašvaldība neredz prioritāti attīstīt vairāk velocēliņus, bet jo īpaši velosipēdistu stāvvietas, jo nav velosipēdistu, līdz ar to rodas apburtais loks. Bet protams, ir pozitīvi redzēt vismaz vienas velomaģistrāles no pilsētas Dienvidiem uz Ziemeļiem, izbūvi. Un šeit velokultūras popularizēšanā un attīstībā ir prioritāte biedrības Radi Vidi Pats veidotajai Vides mājai un tās pagalam, kas atrodas

Piejūras parka teritorijā, pavisam netālu no veloceļa.

Lai cilvēki saprastu velosipēdu pievilcību un lietderīgumu, mūsusprāt, viņiem ir jāiesaistās to radīšanā. Lielisko piemēru, kā to darīt, pārādāja ērmriteņu apvienība “Apokalipses Jātņieki”, 2009. gadā atvedot uz Liepājas muzeju paštaisītos velosipēdus un stāstot par radošo procesu. Biedrībai Radi Vidi Pats ir izveidojies labs kontakts ar viņiem, un lai smeltos pieredzi un zināšanas velosipēdu veidošanā un atjaunošanā, 2010. gadā 3 RVP aktivisti apmeklēja ērmriteņu darbnīcu Andrejsalā, Rīgā, kur uztaisīja savus pirmos ērmriteņus.

Tajā pašā gadā, apciemojot nevalstisko organizāciju “Uusi Tuuli” no Somijas pilsētas Turku, ļoti iedvesmojāties no viņu pieredzes velosipēdu atjaunošanā. Tā kā 15 gadu garumā šai organizācijai sakrājājusās ļoti daudz lietotas velosipēda detaļas, daļu no tām sarunājam priekš projekta “Boltik Baik”, kas jau pamazām sāka veidoties. Konceptuāli tā ideja izkattijas šādi:



“Pieaicinot citu organizāciju speciālistus un viņu labās prakses piemērus, vēlamies popularizēt velosipēdus un velosipēdistu kultūru, runājot tajā pat laikā gan par velo vēsturi, gan par drošību un ceļu satiksmes notiekumiem, piesaistot speciālistus no CSDD, būtu iespējama interesanta un aizraujoša velo nedēļa liepājņiekiem. Līdz šim no pašvaldības puses liepājņieki tikai vienreiz gadā – Mobilitātes nedēļas ietvaros tiek aicināti doties kopīgā velobraucienā, taču tas nav pietiekoši. Radi Vidi Pats jau agrāk ir organizējis nelielus veloizbraucienus, bet ar starptautisku partneru palīdzību un finansiālu atbalstu piesaistīt Liepājas sabiedrības uzmanību velosipēdu gatavošanai un lietošanai ikdienā un autotransporta samazināšanai pilsētā, lai Liepāja, kā lielākā Kurzemes pilsēta, veidotos par cilvēkam un videi draudzīgu pilsētu.

Vel viens sabiedrības izglītošanas aspekts projektā ir veco velosipēdu pārstrāde, sabiedrības aicināšana uzturēt vecās vērtības iun taupīt resursus, kā arī mācīties darīt pašam, nevis tikai uzturēt patērētāju kultu, vienmēr pērkot jaunas mantas, šajā gadījumā – velosipēdus.

Pieaicinot organizācijas Uusi Tuuli biedrus no Somijas pilsētas Turku, kas arī atrodas Baltijas jūras krastā, tiks arī veicināta Baltijas jūras reģiona sadarbība un regulāra pieredzes apmaiņa.”

Pēc dažām diskusijām ar partnerorganizācijām, projekta mērķis izkatījās šādi:

“Veicināt liepājnieku izpratni par velosipēdistu kā pilntiesīgu ceļu satiksmes dalībnieku un mudināt sabiedrību izmantot velosipēdus savā ikdienā, dodot viņiem iespēju pašiem dizainēt un veidot savu braucamo rīku, līdz ar to veicinot velosipēdu kultūras apziņu katrā individuā, kas piedalās projektā.”

Mazliet sausi un ļoti oficiāli, bet projekta pieteikumos tā vajag – īsi un kodolīgi noformulēt mērķi. Kas, manuprāt, mums izdevās un projekts bija apstiprināts gan no Sorosa Fonda – Latvijā puses, gan no Liepājas Kultūras Pārvaldes puses.

ĒRMRITEŅU DARBNĪCAS

Kaut arī projekts ilga pusgadu, visredzamākā un krāšņāka daļa bija ērmriteņu darbnīcas, kas notika no 9. līdz 15. maijam, Liepājas promenādes galā bijušās muitas noliktavas telpās (Vecā Ostmala 55), tā saucamajā, Angārā. Darbnīcas procesa kulminācija bija uztaisīto ērmriteņu parāde un noslēguma koncerts, kas iepriecināja gan dalībniekus, gan liepājniekus.

SAGATAVOŠANA

Šim pasākumam uzsākām gatavoties uzreiz, kad saņēmām projekta apstiprinājumu. Sarunājām fantastiskas telpas (LNA direktors Artis Rimma bija ļoti pretimnākošs), apdrošinājam un saskaņojām publisko pasākumu pieaicinājam Lauri Rimkusu veidot kopīgu dizainu un vizuālo noformējumu, gan šai grāmatai, gan nozīmītem, gan prezentācijai.

1.aprīlī, Liepājas Domes Lielajā zalē notika oficiāla projekta prezentācija, ko apmeklēja 35 cilvēki (29 pierakstījās), tai skaitā arī trīs Liepājas domes deputāti un pārstāvji no Attīstības un Kultūras parvaldēm. Pirms prezentācijas vietēja televīzija TV Dzintare intervēja projekta direktoru Staņislavu Babinu, kā arī uzņēma nelielu videosīžetu par to. Prezentācija izdevās veiksmīga un ļoti atviegloja turpmākās sarunas par atbalstu un iespējamo sadarbību ar Domi un citām institūcijām. Prezentāciju var apskatīt tiešsaītē vel joprojām. (<http://prezi.com/9p2oodxr2d5m/boltik-baik/>)

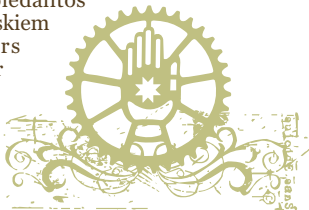


Domājot par drošību un izglītojošo momentu darbnīcās, pieaicinājām autovadītāju skolas “Kaira” instruktori Santu Dambergu novadīt lekciju par satiksmes drošību un pamatsituācijām uz ceļa, lai visi interešētie varētu veiksmīgāk sagatavoties velo eksāmenam. Liepājas CSDD nodaļas vadītāja vietnieks Arnis Jekste piekrita pieņemt CSDD velo eksāmenu uz vietas.

Lai noorganizētu nelielu kvalitatīvu koncertu projekta noslēgumā, kā arī muzikālos vakarus Prison Bārā darbnīcas norises laikā, brīvprātīgi pieteicās palīdzēt Radi Vidi Pats aktivists Edgars Kārklīšs. Viņš sazinājās ar personīgi pazīstamiem alternatīvās mūzikas pārstāvjiem, izklāstīja projekta idejas un aicināja piedalīties projektā ar muzikālu izpildījumu. Uz aicinājumu atsaucās Liepājas grupas - “Otrais stāvs”, “Vecie Runči”, “Kaktiņš un Stūrītis”, kā arī audio mākslinieks Mahi Bukimi un Valmieras grupa “Parara”, kas koncertējot pa Latviju, pēc uztāšanas Kuldiģā, atbrauca pie mums uz Liepāju. Visi mākslinieki padarīja projektu kulturāli bagātāku un neaizmirstamāku.



Dalībnieku pieteikšanās tika izsludināta 17. aprīlī publicējot to biedrības mājas lapā un izsūtot preses relīzi medijiem, skolām un jauniešu organizācijām, izliekot plakātus publiskajās vietās un arodividusskolās. Pieteikties varēja līdz 1.maijam un pavisam pieteicās 16 dalībnieki. Katram dalībniekam bija jāaizpilda pieteikuma anketu ar kontaktinformāciju, īsu motivāciju un iecerētā braucamrīka skici. Trīs dalībnieki bija nepilngadīgi (16-17 gadi) un līdz ar to viņiem bija nepieciešama vecāku atļauja, lai piedalītos darbnīcās, jo darbošanās ar elektriskiem aparātiem var būt bīstama. Katrs dalībnieks saņēma arī infoLAPU, kur viss bija aprakstīts un katrs tika aicināts ierasties 9.maijā uz darbnīcas oficiālo atklāšanu plkst. 18:00. Nejauši sanāca, ka darbnīcas sākums sakrīta ar Uzvaras dienas svinēšanu Liepājā un vakara salūts, kas bija veltīts Otrā pasaules kara veterāniem, jauki noslēdza ērmriteņu darbnīcas pirmo dienu.



Liepāja

NORISE / DIENASGRĀMATA

Ērmriteņu konstruēšana notika visas nedēļas garumā, bet pa vidam bija paredzēti dažī papildus pasākumi, kas bija vairāk ar teoriju un kultūru saistās. Proti,

1) Ceturdien, 12. maijā ap plkst. 17:00, angārā bija iespējams bez maksas noklausīties Kaira autoskolas lekciju par ceļu satiksmes noteikumiem, velosipēdista drošību uz ceļa, āķīgiem jautājumiem CSDD eksāmenā un par tipiskām kļūdām, ko pieļauj satiksmes dalībnieki uz ceļiem Liepājā;

2) Piektdien, 13. maijā ap plkst. 14:00, bija iespēja nolikt CSDD eksāmenu, lai dabūtu velosipēdista tiesības. Savlaicīgi bija jāpiesākas (līdz otrdienai 10.maijam) un ja eksāmenu nokārtoja veiksmīgi, tad nakamajā dienā varēja dabūt apliecību. Eksāmens sastāvēja no 10 teorētiskiem jautājumiem, no kuriem bija jāatbild pareizi uz 8. Jaunas apliecības ieguva 9 dalībnieki, pareizi atbildot uz visiem jautājumiem. Pārējiem dalībniekiem jau bija autovadītāja tiesības.

3) Sestdien, 14. maijā notika noslēguma koncerts, kur muzicēja 2009. gada nogalē Rīgā izveidojusies grupa „Parāra”, kuras skanējums ar rokmūzikai netipiskām kompozīcijām un aranžējumiem, kas ietver sevī izveicīgus ritmus un straujas pasāžas, būtu dēvējams kā progresīvs, eksperimentāls roks. Vēl vakarā uz skatuves sagaidījām liepājniekus, grupu „Kaktiņš un Stūrītis” kura muzikāli vērtējama kā avangarda un industriālos noskaņu apvīta postroka stila pārstāve un Mahi Bukimi, kas ir ambient un eksperimentālās elektronikas solo mākslinieks, kura muzikālais priekšnesums radīja mierīgu, pārdomas rosinošu noskaņu ar gluži vai hipnotisku iedarbību un mūziķa uzstāšanās laikā paredzētā vīdžēja -8 preformance, iespaidu noteikti tikai spēcīnāja.

Koncertā ieeja bija bez maksas, izeja arī.

4) Svētdien, 15.maijā, notika sakopšanas darbi un vakarā ap plkst. 18:00 sākās paredzēts pēcdarbnīcas “afterparty” pasākums jauniešiem “Jaunietis uz Lielā ekrāna” (jauniešu īsfilmu skate), kas vienlaicīgi mierīgi noslēda “BOLTIK BAIK” ērmriteņu darbnīcas un atvēra Eiropas Jaunatnes nedēļas pasākumus Liepājā.

Sajūtu līmenī, darbnīcas gaitu veiksmīgi izdevās aprakstīt projektā dalībniecei Madarai Peipiņai, kuru dienasgrāmatu arī publicējam šeit:

Jau ziemā, kad „Radi Vidi Pats” paziņoja par plānu taisīt ērmriteņu darbnīcu, es zināju, ka gribēšu tur būt. Mani vienmēr ir fascinējis koncepts, kad no vairākām un dažādām (un jau vienu mūžu nodzīvojušām lietām) var izveidot ko jaunu. Ērmriteņi ir stāsts tieši par to.

Pirmā diena

Ostmalas angārā vērojama rosība – puīši (nevienu meiteni nekur nemana) kaut ko nes, stiepj, skrūvē. Te kaut kas būs. Kādā brīdī angārā iestūrē nīprs, sarkans žigulītis ar piekabi, kura piekrauta ar visādiem dzelžiem un pāris ļoti skaistiem riteņiem – ir ieradies Gatis, kura kontā ir jau vairāk kā 70 uztaisīti (ērm)riteņi.



Mūs nainstruē par drošības noteikumiem un vēl visādām lietām, kas jāievēro, taču visi izskatās gana saprātīgi cilvēki, lai tīšām rokas metālgriezējā nebāztu (pēc tam izrādās, ka ļoti veiksmīgi bez traumām iztiekam arī atlikušo nedēļu). Gatis vēl piebilst, ka arī meitenēm noteikti viss izdosies (mēs tādā palielākā puīšu barā esam divas vai trīs), un es nodomāju – vai tiešām? Par metināšanu man tiešām nav ne mazākās sajēgas. Mūsu ērmriteņu nedēļa ir sākusies.



Otrā diena

Angārā ir rosība. Tiek cilāti rāmji un aplūkotas pārējās detaļas, katrs mēģina sev savākt tādu kā čupiņu ar to, ko gribēs izmantot. No rīta ierodas divi puīši no Somijas, kuri arī atved veselu kravu ar ļoti noderīgām sastāvdaļām.

Var redzēt, ka dažiem ir pilnīgi skaidrs, ko viņi darīs un taisīs. Un citiem (piemēram, man), nav ne mazākās sajēgas, ar ko vispār sākt. Pārņem neliela bezpalīdzības sajūta, un es riņķoju apkārt detaļām, nesaprotot, ko ar viņām iesākt. Pēc pāris stundām palēnām, ar puīšu gādību, rodas apjaušana, ka jāsāk ar rāmi un riteņiem, un tad jau liekās kopā arī lielā bilde.



Trešā diena

Palēnām parādās vairāku riteņu aprises. Angārā ir drausmīgs troksnis, jo visu laiku tiek kaut kas griezts un metināts, un dīdžeji ir arī uzdīdžejojuši samērā motivējošu mūziku. Visai darbīgs noskaņojums.

Ir diezgan trakas idejas, kuru īstenošanai vajadzēs vairāk nekā nedēļu (piemēram, Vitālija tandēmritenis, kurš stūrējās arī vidū), un ir mazāk trakas (dažiem velosipēdiem tiek piemetināta vien jauna stūre, kas arī neizskatās slikti), bet viss notiek kaut kā ļoti radoši un draudzīgi. Esmu pat nedaudz pārsteigta, cik izpalīdzīgi visi ir viens pret otru, gandrīz vai tā, ka kaimiņa ritenis ir dārgāks un svarīgāks par savu pašu.

Dienas atklājums ir ovālais zobrats, par kuru iepriekš ir saklausītas slavas dziesmas, un kuru Gatis uzmontē vienam no jaunajiem ričukiem. Izmēģinot jāatzīst, ka tas tiešām piešķir velosipēdam papildus ātrumu un jaudu. Forši.

Ceturrtā diena

Darbīgums turpinās. Daži riteņi jau ir braucami. Arī manējais tuvojas finišam – es vairāk esmu pieturējusies pie vienkāršas pamata konstrukcijas un dažādu interesantu fičīņu pielikšanas. Izdomāju, kā krāsot. Manuprāt, velosipēdam ir jābūt gan funkcionālam, gan skaistam. Punkts.

Aizdomājos par to, ka visa šī ērmriteņu darbnīca ir vislabākais starp-kultūru un integrācijas projekts, kāds ir redzēts. Latvieši, krievi, somi, panki, hipiji, bērni, jaunieši un ne-jaunieši visi darbojas kopā, un nevienam pat prātā neienāk vērtēt kādu pēc nacionalitātes

vai muzikālās gaumes. Riteņi laikam ir valoda, kas „nolasās” ļoti daudziem cilvēkiem, par ko ir liels prieks. Nāk prātā vecais, labais teiciens „kopīgais vieno un atšķirīgais papildina”. Šeit es to redzu ļoti



Piektā diena

Pasākums „ieripo” finiša taisnē. Ik pa brīdim uzrodas pa žurnālistam, kas uzdod jautājumus un fotogrāfē vai filmē, taču darbnīcā ienāk arī vienkārši interesenti, kuri ir dzirdējuši, ka te notiek kas... nedaudz ērmots. Un viņiem ir taisnība.



Par riteņiem ir sajūsmā bērni, un jau kopš pirmdienas te rosās pāris ļoti jauni jaunieši, kuri ar nopietnām sejas izteiksmēm labo savus divriteņus. Aug jaunā paaudze.

Pēcpusdienā daži jau ķeras pie krāsošanas, savukārt citi strādā darbnīcā līdz trijiem naktī, un pat tad vēl nav pabeiguši savus braucamrīkus. Arī jau it kā pabeigtajiem riteņiem vēl ir nepieciešami šādi tādi uzlabojumi, lai varētu braukt parādē. Kura ir jau rīt!

Sestā diena



Angāram durvis vaļā agrāk nekā citas dienas. Pašā priekšā rosās krāsotāju komanda ar krāsas baloniņiem – ērmriteņiem tiek košas un priecīgas krāsas, kuras nevar nepamanīt! Manējais beigās ir zili zaļš ar eglīti uz puķu kastes. Gribējās to dabu kaut kur metālā integrēt. Izdevās.

Parāde ir dienas vidū, policijas mašīnu pavadībā, un uz to ir atbraukuši ne vien darbnīcas dalībnieki, bet arī citi Liepājnieki – un mēs visi kopā dodamies izbraucienā Liepājas ielās! Ērmriteņi tiek godam atrādīti plašākai publikai, kura, izskatās, par tiem ir stāvā sajūsmā.



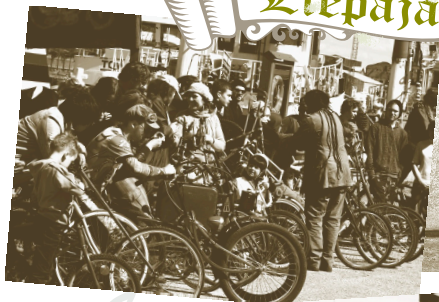
Ar to (un, protams, ballīti vakarā) arī noslēdzas mūsu riteņu būvēšanas nedēļa. Es domāš lēnām būvēju savu nākamo riteni. Jo nu jau es zinu, kā.



Radošumam un velosipēdiem ir kāda kopīga lieta – abiem ir vajadzīgs rāmis, jo tas palīdz viņiem funkcionēt. Rāmju tiešām nepietrūka, un arī par radošumu nevarēja sūdzēties. Process bija ļoti interesants, un rezultāts bija kolosāls, un, lūdzu, atsūtiet laiku un vietu, kad kaut kas līdzīgs notiks atkal. Es būšu.

BOLTIK BAIK

Liepāja



Bildes no ērmriteņu darbnīcas noslēguma dienas Liepājā, Vecā Ostmalā 55



Domājot par negribējām rīkot pasākumu, lai resursu, laika un liepājniekiem paliktu no radošas

Tāpēc, pēc ērmriteņu iekārtojam pašapkalpošanās

pagalmā. Darbnīca ir atvērta trīs reizes nedēļā jebkuram velosipēdistam, kas vēlas salabot savu braucamrīku pats un ir gatavs saudzīgi un atbildīgi izmantot esošās iekārtas un instrumentus, lai iemācītos kaut ko jaunu velosipēdu labošanā. Pašapkalpošanās velodarbniņu nosaucām *Radi Velo Pats*, jo tā balstās uz neformālās izglītības principu “mācies darot” un perfekti saskan ar mūsu biedrības nosaukumu - “Radi Vidi Pats”.

Pamatideja ir ļoti vienkārša, ir redzēta daudzās pilsētās Eiropā, kur tā darbojas ļoti labi – jo tā balstās uz uzticēšanos cilvēkam, bet diemžēl Latvijā vēl nav populāra, jo cilvēki baidās uzticēties viens otram. Un ļoti bieži ne bez pamata. Bet, ja valsts neuzticas saviem pilsoņiem, ja cilvēks neuzticas savam kaimiņam un ar aizdomīgu piesardzību skātas uz akškirīgajiem – pie kā tas noved, var izlasīt vēstures grāmatās un izdarīt secinājumus. Tātad, par pamatideju... Esam pārliecināti, ka, ja velosipēdists pats varēs salabot savu velosipēdu, viņš daudz saudzīgāk to izmantos ikdienā. Un gadījumā, ja pašam tiešām nesanāks to salabot, vērsīsies pie profesionāla mehāniķa, nevis izmetīs veco velosipēdu miskastē un iegādāsies jaunu. Jebkurā gadījumā attieksme pret pārvietošanās līdzekli tādām cilvēkam būs ilgtspējīgāka, kas globāli ļaus kaut mazliet samazināt jauno resursu iznīcošanu nevajadzīgo mantu vairošanai.

Velodarbniņa arī darbojas kā vieta, kur satikties velosipēdu entuziāstiem, lai kopīgi pavadīt laiku un noorganizēt kādu velopasākumu. Katrs apmeklētājs ir aicināts brīvprātīgi palīdzēt uzturēt darbnīcu kārtībā un tirībā, kā bonusu saņemot iespēju izmantot darbnīcas iekārtas un telpas savam vajadzībam.

VELOKULTŪRA



Lai aprakstītu velokultūru Liepājā, vislabāk der velo entuziasta un velosipēdu kolekcionāra Andra Prigičeva apraksts, ko arī publicējam šeit:

“Kad 19.gadsimtā izbrauca pirmais velosipēds un cilvēks uz tā, diez vai kāds varēja iedomāties, ka tas var izvērsties par tik lielu kustību, kas aptver visu pasauli, tai skaitā arī Latviju un Liepāju. Velosipēds, kas ir mobils, kompakts, ekoloģisks utt. izrādījās viens no neaizvietojamākajiem transporta līdzekļiem. Ar katru nākamo paaudzi velosipēds pilnveidojās aptverot dažādas dzīves jomas – sadzīviskās, sportiskās, aktīvās atpūtas, sabiedriskās.



Bilde no A.Prigičeva privātkolekcijas. Brauciens pa Kurzemi 1913. gadā vasarā

Pasaulē velokultūra attīstījās pilnveidojoties un grupējoties velo atbalstītāju klubos, interešu kopās. Tādejādi veidojoties par sabiedriski aktīvo daļu, kas liek pievērst uzmanību sev. Velosipēds lēnām iekaroja savu vietu uz ceļa starp automobiļiem un kājāmgājējiem. Tas kļuva arī par ģimenes vienojošu aktīvās atpūtas līdzekli.

Latvijā velokultūra visaktīvāk attīstījās 30.- 40.tajos. gados. To veicināja daudzās velosipēdu ražotnes, remontdarbnīcas. Līdz ar to bija vērojams liels velosipēdistu skaita pieaugums. Velosipēds ieņēma svarīgu lomu cilvēku ikdienā, kļūstot pat par kulta priekšmetu.

Pēckara periodā bija jūtams velokultūras panīkums, ko ietekmēja vairāki faktori. Tika likvidētas nelielās velosipēdu ražotnes, piedāvātā produkcija bija vienkārīga, kā arī neveidojās ceļu infrastruktūra, kas veicinātu velokultūras nostiprināšanos un attīstību. Valsts iekārta nebija ieinteresēta, lai veidotos brīvas, neatkarīgas velosipēdistu kopas. Lai gan, protams, joprojām saglabājās divas lielākās velosipēdistu grupas – sporta un sadzīves velosipēdu lietotāji.

Sabrūkot Padomju savienībai Latvijā atklājās bēdīga aina – velosipēdisti kā

sabiedrības un satiksmes daļa bija aizmirsti. Līdz ar to par velokultūru kāda tā bija attīstījiesies pārējā Eiropā, mēs varējām tikai sapņot.

Pašlaik Latvijā ir vērojams jauns velokultūras atdzimšanas periods. Būtisku ieguldījumu tajā var veikt pašvaldības: attīstot jaunu veloceļu būvniecību, velo novietņu izveidošanu, iedzīvotāju izglītošanas kampaņu organizēšanu, kas varētu veidot pamatus jaunai velokultūrai Latvijā.

Par Liepāju – varbūt mēs atšķiramies Eiropas kontekstā, bet Liepāja varētu būt unikāla ar to, ko mēs varam piedāvāt: jūras klātbūtni; neliela pilsētu ar visai labi attīstītu infrastruktūru; Neliela satiksmes intensitāte.



Bilde no A.Prigīčeva privātkolekcijas. Brauciens uz Vainodi 1.jūlijā 1912.gadā

Lai veicinātu Liepājā velokultūras attīstību, vēl būtu nepieciešams veidot jaunu veloceļu un izstrādāt jaunus maršrutus, ne tikai atsevišķiem velobraucējiem, bet arī ģimenēm; pašvaldības aktīva iesaistīšanās velobraukšanas popularizēšanā; aktīva velotūristu

piesaiste, piedāvājot maršrutus, tehnisko apkopi u.c. pakalpojumus.

“VELOKULTŪRU VEIDOJAM MĒS - CILVĒKI, NEVIS VELOSIPĒDI!!!”

Velokultūra konkrētajā vietā parasti ir atkarīga no daudziem faktoriem, tādiem kā ekonomiskā situācija, sabiedrības izglītības līmenis, pašvaldības un valsts atbalsts, velodarbnīcas un infrastruktūras pieejamība. Vizuāli, dažādus velokustības pārstāvjus var atšķirt tas, ar kāda tipa velosipēdiem cilvēks brauc. Tie var būt sporta komandas un klubi, tie var būt līdzīgi domājošo apvienības, biedrības. Tā, piemēram, cilvēkus kas pārvietojas ar treka riteņiem (fiksīšiem) var vienot riteņpolo spēlēšana. Vai cilvēkus, kuri aizraujas ar *BMX*, vieno kopīgas intereses taisīt un mācīties trikus. Cilvēkus, kuri būvē un pārvietojas ar ērmriteņiem, vieno kopīga aizraušanās, un tas noved pie apvienību, klubu, dažādu velo kustību rašanās. Tomēr ne vienmēr šādām apvienībām ir kādas obligātas piederības zīme. Kā, piemēram, tāda velo akcija, kā *Kritiskā masa (critical mass)*, kura vieno visus velosipēdistus tikai tāpēc, ka tie pārvietojas ar velosipēdu. Tas ir kā sava veida protests pret automašīnām pilsētas ielās. Liepājā ir



vērojama ļoti laba vide velokultūras attīstībai. Cilvēki arvien vairāk un biežāk sāk pārvietoties ar velosipēdiem. 2010.gadā Liepājā notika pirmais Latvijā Tvīda brauciens, ko organizēja Latvijas Veclaiku divriteņu klubs, kas liecina par to, ka velokultūras līmenis Liepājā cēlās. Šeit ir novērojams arī tas, ka pieklājīgu riteņbraucēju sāk cienīt autovadītāji, gājēji un domes darbinieki, un cilvēki to novērtē. Tādas lietas kā velo celiņu izveide un jaunu veikalu, darbnīcu atvēršana tikai popularizē velo kustību. Ir redzams, ka jauni cilvēki aizraujas arvien vairāk ar riteņbraukšanu un velo kultūru un neaprobežojas tikai ar pārvietošanos no vietas uz vietu, bet domā un piestrādā pie velosipēdiem ar kādiem pārvietojas. Piemēram, Vides mājas aktīvistu aizraušanās ar ērmriteņu būvēšanu un izmantošanu. Diezgan kuplā skaitā Liepājā ir parādījušies cilvēki, kas pārvietojas ar treka riteņiem (fiksīšiem). BMX braucēji Liepājā jau ir kopš parādīties skeitparks.

Cilvēki arvien vairāk sāk saprast šīs pilsētas priekšrocības velosipēdistiem, aktīvi izmanto uzbūvēto infrastruktūru un vairāk piedomā par to, ar ko un kādā veidā pārvietoties pa pilsētu ikdienā.

RADOŠIEM VELOSIPĒDISTIEM DRAUDZĪGAS VIETAS LIEPĀJĀ:

Vides Māja – dzīvais piemērs alternatīvai ikdienai. Pašapkalpošanās darbnīca Radi Velo Pats atrodas tieši Vides Mājas pagalmā, Vites ielā 10, Liepājā.

Velodarbnīca “Bāriņu 13” - atrodas leģendarā vietā Liepājā, pagrabiņā, kur ilgu laiku gadus riteņus laboja viens no izcilākajiem Latvijas riteņbraucējiem Arnis Ādamsons. Šobrīd to savā pārvaldībā pārņēmuši jauni veloentuziasti, kas turpina meistara iesākto un popularizē velokultūru Liepājā.

Veloveikals Veloriba – piedāvā lietotus velosipēdus no Holandes, Beļģijas un Francijas katrai gaumei. Vienīgie Latvijā pārdod jaunus GAZELLE pilsētas un stila velosipēdus. Liepājā tas atrodas Graudu ielā 31/33. Šeit arī velosipēdu remonts un noma.

Otrā Elpa. Pludmale – labdarības veikals, kurā var iegādāties privātpersonu un organizāciju ziedotus dažādus “otrās dzīves” priekšmetus, kā arī vietējo amatnieku, mākslinieku un ražotāju izstrādājumus par ļoti zemām cenām. Tā ir vieta, kur riteņbraucējs arī var atvilkt elpu, iegriežoties uz tasi tējas, palasīt kādu grāmatu un iegādāt jaunu atribūtu savam velosipēdistam. Tas atrodas Liepājā, Graudu ielā 34, parasti atvērts no 10:00 līdz 18:00.

NODERĪGIE INFORMĀCIJAS AVOTI

www.radividipats.lv – biedrības Radi Vidi Pats mājas lapa, kur varētu atrast aktuālo informāciju par biedrības projektiem, ilgtspējīgo dzīves veidu, brīvprātīgo darbu vietējā un starptautiskā līmenī, darba laikus un noteikumus Vides Mājai un pašapkalpošanās velodarbīnīcai “Radi Velo Pats”, kā arī piedāvājumus un aicinājumus iesaistīties dažādās radošās aktivitātēs.

<http://www.freakbike.lv> - frīkbaiku braucēju apvienības Apokalipses Jātņieki mājas lapa. Jātņieki izgatavo frīkbaikus, rīko workšopus un parādes, piedalās izstādēs, festivālos un velo braucienos. Apokalipses Jātņieki min pedāļus, lai vēstītu automobiļu kultūras norietu un beigas. SARGIES, AUTO!

<http://www.estelle.fi/en/bicycle-flea-market> – Somijas nevalstiskās organizācijas Uusi Tuuli velodarbības mājas lapa. Jau 20 gadus darbnīca strādā, lai visus nopelnītos līdzekļus ieguldītu paštaisītājā trismastu būrienīkā “Estelle”, kura galvenais mērķis popularizēt brīvprātīgo darbu, godīgo tirzniecību un klimatam draudzīgu pārvietošanos.

<http://www.wix.com/freakbikes/freakbike> – Gata Kreicberga personīgā mājas lapa. Gatis ir viens no pieredzējušākajiem ērmriteņu konstruktoriem ne tikai Latvijā, bet arī Eiropā. Viņa kontā ir vairāk nekā 80 uzbūvēti [ērm]riteņi, un viņš nemaz nedomā apstāties.

<http://www.liepajavelo.lv> - Liepājas reģiona tūrisma informācijas biroja mājas lapa velosipēdistiem. Velonoma. Velomaršruti.

<http://en.renoldner.eu> – Dr. Kļausa Renoldnera (*Dr. Klaus Renoldner*) personīgā mājas lapa. Pirms 20 gadiem nomainīja savu mašīnu pret 2 velosipēdiem, iekonomēto naudu ieguldīja vēja enerģijas attīstībā, izdeva izglītojošu spēli “Mobility” un 2009. gadā atbrauca ar velosipēdu no Austrijas uz Vides Māju, kur arī pastāstīja par savu iedvesmojošo pieredzi.

<http://bikekitchen.net> – radoša publiskā telpa Vīnē, Austrijā ar pašapkalpošanās velodarbīnīcu, bāru un virtuvi. Jebkurš te varētu atnākt un uztaisīt vai iznīcināt savu velosipēdu/ērmriteni, iedzert tēju vai satikt domubiedrus. Ir no kā iedvesmoties!

<http://www.velomuseum.tk> – Saulkrastu velosipēdu muzejs: vieta kur dzīvo velosipēdi!

<http://liepajasmuzejs.lv> – Liepājas muzeja mājas lapa.

<http://www.liepajaskultura.lv/> - Liepājas pilsētas pašvaldības iestādes "Kultūras pārvalde" mājas lapa. Aktuāla informācija par kultūras pasākumiem Liepājā. Par Boltik Baiku te arī varēja atrast...

<http://www.sfl.lv> – Sorosa Fonds – Latvija mājas lapa. SFL ir neatkarīgs resursu avots cilvēkiem un organizācijām, kas vēlas attīstīt demokrātiju, stiprināt tiesiskumu un vairost toleranci Latvijā. Te var mēģināt atrast līdzfinansējumu savas ģeniālās idejas īstenošanai, un tas nemaz nav tik grūti. Re kā, projektu Boltik Baik fonds atbalstīja - sanāks arī Tev!

Piezīmes

Piezīmes

