BIKETRIAL REVUE

číslo 1 | září 2013

BIKETRIAL – CO TO JE A KDE SE TU VZAL?

Biketrial vznikl v sedmdesátých letech 20. století ve Španělsku. Pravidla byla odvozena od trialu na motocyklech: jezdec má za úkol projet na kole v terénu vyznačenou trať s co nejmenším počtem trestných bodů. Ty dostává za každé šlápnutí nohou na zem - zjednodušeně řečeno, protože soutěžní pravidla jsou samozřejmě trochu podrobnější. Na průjezd tratě (nazývá se „kontrolní úsek“) má čas dvě minuty, pokud jej překročí, dostane pět trestných bodů, což je maximum, které může na jednou kontrolním úseku dostat. V soutěži je těchto úseků obvykle 8 až 10, trestné body se sčítají a vítězem se stává ten, kdo jich má nejméně.

Přestože není sportem rychlostním, vyžaduje biketrial od jezdce dobrou fyzickou kondici a také cit pro rovnováhu a schopnost přemýšlet. Soutěžní systém rozděluje jezdce do věkových kategorií, šance na medaili tak mají šestileté děti stejně jako dospělí jezdci.

Česká republika patří spolu se Španělskem a Japonskem mezi biketrialové „velmoci“. Přesto tento sport patří stále mezi menšinové disciplíny. Je to škoda, protože je velmi atraktivní. Česká reprezentace vozí medaile z evropských i světových závodů: Václav Kolář (Blansko) je letošním vicemistrem světa v prestižní kategorii elite, Vojtěch Křiva (Hamry nad Sázavou) vicemistrem světa v kategorii junior, Martin Kakáč (Blansko) druhé místo MS v kategorii senior, Matěj Popelka (Olomouc) se stal vítězem Evropského poháru v juniorech…

OBSAH:

Co to je biketrial? (1)
Téma: Brzdíme (2)
Kalendář závodů (3)
Jak začít s biketrialem (3)
Mistrovství světa 2013 (4)
Výsledkový servis (3)
Náborové dny Olomouc (4)

ÚVODNÍK

Držíte v ruce první číslo Biketrial Revue, novin, časopisu, bulletinu, zpravodaje, nazývejme to jakkoliv, ve kterém bychom vám chtěli během roku přinášet pravidelné informace ze světa sportu jménem biketrial. Mnohé napadne – proč se pouštět dnes, v době, kdy je internet dostupný v každém mobilním telefonu, do práce s tištěným zpravodajem? Nestačí informace na webových stránkách? Odpověď je v prvních třech slovech tohoto úvodníku: *držíte v ruce*. Chceme dát do ruky mladým biketrialistům současným i budoucím něco, čím si budou moci listovat cestou ze závodů. Co budou moci žmoulat v ruce cestou do školy. Co budou moci přinést ukázat spolužákům, kamarádům, tetičce, babičce – koukej, **tohle** je ten biketrial, o kterém jsem ti vyprávěl. A také jsme chtěli vytvořit něco, co můžeme dát do ruky rodičům nových zájemců na náborových a předváděcích akcích jako prvotní pozvánku do biketrialového světa. Ta pozvánka platí i pro vás.

-RJ-

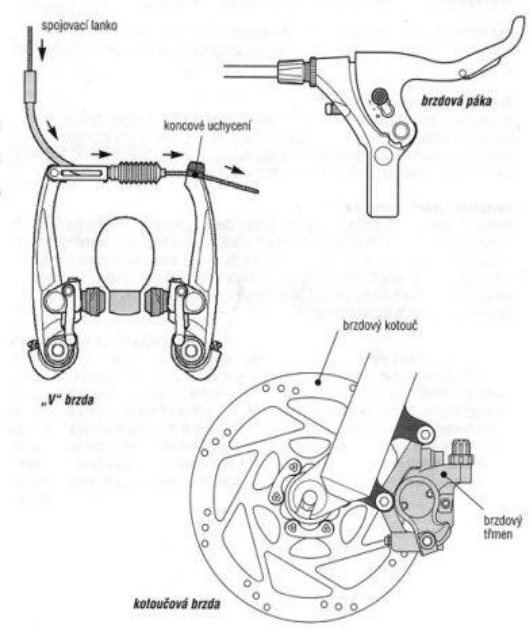
TÉMA ČÍSLA: BRZDÍME

Témata technických článků se budou snažit reagovat na časté dotazy ze strany rodičů začínajících biketrialistů. Jaké kolo, jaké pneumatiky, jaké brzdy? Postupně se pokusíme jim odpovědět. První téma jsme nazvali - brzdíme. Vidíte, a to jsme se ještě ani nerozjeli!

Brzdy jsou asi tou nejdůležitější částí trialového kola. Musí kolo spolehlivě podržet při doskoku, zároveň ale musí rychle a spolehlivě reagovat na sebejemnější pohyb jezdcova prstu na brzdové páčce.

Základní rozdělení brzd je na mechanické a hydraulické. Brzdy mechanické (lankové) používají k přenosu síly mezi brzdovou páčkou a samotnou brzdou ocelová lanka, vedená v bowdenu. Dnes jsou mechanické brzdy – klasická „véčka“ známá z horských kol - v trialu vidět už jen na kolech pro úplné začátečníky. Výhodou zůstává jejich nízká cena a pro rodiče malých jezdců snadno zvládnutelná údržba bez speciálního vybavení – véčkové brzdy snadno opravíte obyčejným inbus klíčem. Nevýhodou naopak je menší brzdný účinek, daný jednak poměrem ramene sil na brzdové páčce a na čelisti, jednak ztrátami při přenosu síly: kromě mírného protažení lanka má hlavní vinu tření v bowdenu, trochu pomůže použití lanek s teflonovým povrchem. Mechanické brzdy jsou tedy vhodné pro dětské kategorie – poussin a beginner. Pokročilejší trialoví jezdci potřebují brzdy výkonnější.

Proto se v biketrialu ujaly velmi rychle po svém uvedení na trh hydraulické brzdy. Stejně jako synonymem pro biketrialové kolo bylo ve své době jméno španělského výrobce Monty, tak v oblasti brzd je to německá firma Magura – dnes už je ale dostupných značek mnohem více. Hydraulické brzdy k přenosu síly používají kapalinu – buď brzdovou (Hope, Shimano), nebo minerální olej (Magura). Brzdová páčka zmáčkne píst, ten stlačí kapalinu a tlak je přenesen brzdovou hadičkou k brzdě, kde přitlačí brzdiče. Obrovskou výhodou tohoto řešení je prakticky okamžitá reakce na pohyb brzdové páčky, odpadá ztráta síly třením a vhodnou volbou plochy pístu v páčce a plochy pístu v brzdiči můžeme dosáhnout značného přítlaku. Jsou zde samozřejmě i nevýhody: velké tlaky brzdové kapaliny kladou velké nároky na těsnění všech spojů, pokud dojde k úniku (brzda „teče“), systém se zavzdušní a účinnost brzdy rychle klesá. U dlouhých vedení (k zadnímu kolu) dochází ke ztrátě tlaku pružností hadičky a je tu i riziko poškození rozvodů například při pádu. Údržba brzdového systému je složitější a pořizovací cena výrazně vyšší než u mechanických brzd. Přesto všechno je systém hydraulických brzd pro trial tou nejlepší volbou.



Brzdy dále rozdělujeme na ráfkové a kotoučové. Ráfková brzda používá špalíky (guma nebo syntetický materiál), přitlačované na boční plochy ráfku kola. Tření mezi špalkem a ráfkem má za následek zabrzdění kola. Za sucha vše funguje spolehlivě a dostatečně, problém ráfkových brzd se projeví v mokru. Po průjezdu vodou nebo blátem se tření výrazně snižuje a je potřeba silněji stisknout páku brzdy – pokud to ještě jde. Jezdci proto postupně vymysleli řadu způsobů, jak účinnost zlepšit. Měkčí špalky obvykle lépe brzdí, ale také se rychleji opotřebovávají. Pro biketrial typické je použití asfaltu na ráfky – asfaltové čmrkance skutečně pomáhají, i když za cenu hlasitého pískání brzd. Časté je také mechanické zdrsnění ráfku („nabroušení flexou“), špalky se pak zakousnou a drží téměř ihned.

Uvedené neduhy ráfkových brzd odstraňují brzdy kotoučové. I když existují i mechanické kotoučové brzdy, v trialu dnes potkáte téměř výhradně hydraulické kotoučové brzdy – někdy i u pětiletých dětí na šestnáctipalcových kolech, což je trochu úsměvné.

Na brzdový kotouč průměru obvykle 160mm jsou písty proti sobě přitlačovány keramické brzdové destičky. Vtip je v tom, že přítlačná síla je mnohonásobně vyšší než u ráfkových brzd. Můžeme si to dovolit, ráfek by se ale pod takovým tlakem zbortil. Tento velký tlak se postará o problém s vodou – prostě se vytlačí stranou a zbytek se odpaří, i s případným blátem, které je vytlačeno do výřezů v kotouči. Destičky se používáním zbrousí, takže dosedají na kotouč celou svou plochou s vysokou účinností. Po jejich výměně nebo při výměně kotouče je proto potřeba brzdu nejprve „rozbrzdit“ třeba delším sjezdem z kopce, aby si díly na sebe dosedly.

Ani kotoučové brzdy ale nejsou úplně bez neduhů. Kotouč se může ohnout nebo zamastit. Pokud se zadře mastnota (třeba vyteklá kapalina) do destiček, jsou jediným řešením nové destičky, ohnutý kotouč se dá naštěstí většinou srovnat. Vyšší tlaky v systému znamenají vyšší nároky na odvzdušnění a těsnění. Výhody ale převažují – s výjimkou horských (26“) trialových kol, kde se preferují ráfkové brzdy z jednoduchého důvodu: výplet kola je pružný a vzniká tak kratičká, přesto ale nepříjemná prodleva mezi zastavením kotouče a pneumatiky.

TIPY:

Pancéřové hadičky: nahrazují běžné plastové hydraulické hadičky, díky drátěnému opletu jsou odolnější k nešetrnému zacházení. Krizové místo je u hadiček vždy v místě napojení na páčku.

Chránič kotouče: jednoduchý kus tvarovaného hliníkového plechu dokáže ochránit především zadní kotouč, když nám kolo sklouzne mezi kameny.

KALENDÁŘ ZÁVODŮ – ZÁŘÍ / ŘÍJEN

14.9.2013 MČR / PČR Kyjov: Areál bývalé střelnice a lesík „Na polámaném“ nabízejí jednak umělé překážky (pražce, palety, pneumatiky), jednak záludné hrabačky v písčitých svazích střelnice. Sekce v lesíku vypadají každý rok na první pohled snadno, ale rozhodně se nevyplatí je podceňovat.

21.9.2013 MČR / PČR Znojmo: Již potřetí se pojede závod v údolí Gránického potoka. Jeden z mála závodů sezony na čistě přírodních terénech. Čím dál proti proudu se jezdci během závodu dostávají, tím obtížnější úseky na ně čekají.

5.10.2013 MČR / PČR Blansko: Dějiště letošního mistrovství světa má určitě co nabídnout, začátkem října bude už také hodně záležet na počasí. Je ale také možné, že se závod nepojede v lese na Palavě, ale v trialparku na Sportovním ostrově. Nechme se překvapit.

JAK ZAČÍT S BIKETRIALEM?

Zaujal vás biketrial a chtěli byste tento sport vyzkoušet? Nejjednodušší cesta je zkontaktovat některý z oddílů ve vašem okolí. Jejich seznam najdete na stránkách republikové sportovní komise www.biketrial.cz, případně vám poradíme v redakci Biketrialové revue (klub@biketrial-olomouc.cz). Sport je vhodný pro kluky i holky ve věku přibližně od šesti let, začít se ale dá prakticky v kterémkoliv věku. Pokud se však chcete tomuto sportu věnovat na soutěžní úrovni, je lépe dlouho neotálet – obtížnost u vyšších věkových kategorií narůstá a trénink vyžaduje svůj čas. Úplné začátky se dají zkoušet i na horském kole, lepší je ale samozřejmě speciální trialové kolo. Ve většině klubů je dostanete do začátku k zapůjčení. Dále potřebujete přilbu, vhodné jsou i chrániče holení a prstové rukavice.

Mládežnický biketrial je sportem, který počítá se spoluprací rodičů ve větší míře než běžné kroužky. Tréninky probíhají často v přírodě mimo město, kam je potřeba děti dopravit, občas je dobré během tréninku dětem poskytnout jištění nebo je podpořit psychicky a podobně. Rodiče se tak stávají nedílnou součástí klubu, postupně se zapojují do tréninku, přípravy závodů a dalších společných činností. Bez nadsázky se tedy dá říct, že kdo to s biketrialem myslí vážně, přihlašuje kromě dítěte i sebe. Je to ale investice do vztahu mezi vámi a vašimi dětmi, která se bohatě vrátí.

MISTROVSTVÍ A PŘEBOR ČR, POHÁR ČMF

Průběžné pořadí na prvních místech po pěti závodech: **Elite** Herka (88 bodů), Kakáč (70), Kolář (60), Procházka P. (57), Brambora (53) | **Junior** Popelka (100), Šenk (85), Kříž (60), Jandásek (41), Gebr (0) | **Senior** Zedek (80), Lochmann (74), Rössler (69), Šmíd (47), Ilčík (28) | **Minime** Klouček (80), Štěpánek (77), Hlávka (77), Janka (60), Málek (53) | **Benjamin** Pochtiol (100), Kosík (79), Mokrý (75), Vepřek (63), Hanzal (52) | **Poussin** Málek (100), Šiller (77), Sabáček (71), Valenta (67), Pavlík (64) | **Femine** Pečínková (86), Staníková (80), Zapletalová (79), Zaoralová (54) | **Hobby:** Liška (80), Křivová (68), Stloukal (67) | **Beginner B**: Pochtiol (94), Audy (91), Kočička (73) | **Beginner C** Šnábl (82), Šmiřák (71), Zatloukal (54) | **Beginner D** Hříbek (92), Hříbková (74), Pecháčková (71)

Z HISTORIE ZNAČKY MONTY

Závodní **Montesa T-15** z roku 1981 vážila 14 kilogramů a vyrobilo se jí téměř 7 tisíc kusů. První model s hydraulickými brzdami se na trhu objevil v roce 1988, první hliníkový trialový rám v roce 1992. Dnes nejrozšířenější model **Monty 221 Kamel** je z roku 2007, hmotnost 8,70 kg. Technologický vrchol současnosti představuje celokarbonový model **Monty M5** s hmotností 7,18 kg, prodávaný od roku 2013.

MISTROVSTVÍ SVĚTA 2013: TŘI STŘÍBRNÉ MEDAILE PRO ČESKOU REPUBLIKU

Každoročním vrcholem závodní sezony je mistrovství světa, probíhající v letních měsících. Letošní již 22. ročník soutěže měl dvě kola, první závod se jel ve španělské Igualadě, druhý proběhl o týden později v České republice v Blansku. Španělský závod postavený kompletně v prostředí centra města z umělých překážek byl plný dlouhých skoků, v parném slunci byly jistým osvěžením dvě vodní sekce v bazénku. V Blansku na jezdce čekaly kameny v údolí potoka Palava, lesní prostředí poskytlo vítaný stín – neboť teploty přes pětatřicet stupňů byly oběma závodům společné.

Češi s nadějí sledovali především výkony Václava Koláře, kterému vloni utekl titul mistra světa v kategorii elite o jediný bod. Letos po penalizaci jeho největšího soupeře Dani Comase v prvním závodě průběžně vedl, ve finálovém závodě ve svém domácím Blansku ale po anulování sporné sekce číslo 1 na Comase ztrácel tři trestné body a mistrem světa pro rok 2013 se tak stal již podesáté katalánský jezdec. Václav Kolář stejně jako vloni zůstal „jen" stříbrný, bronz patří Benu Savagemu z Velké Británie. Vicemistry světa ve svých kategoriích se stali i další čeští jezdci, Vojtěch Křiva (junior) a Martin Kakáč (senior).

Výsledky celkové: Elite 1. Comas (CAT), 2. Kolář (CZ), 3. Savage (UK) | **Junior** 1. Kristiansen (DK), 2. Křiva (CZ), 3. Susperregui (SPA) | **Senior** 1. Barrio (SPA), 2. Kakáč (CZ), 3. Oliver (UK) | **Femina** 1. Abant M. (CAT), 2. Abant G. (CAT), 3. Hlavatá (SK) | **Minime** 1. Dermaks (LAT), 2. Ohara (JAP), 3. Hlavatý (SK) | **Benjamin** 1. Rolls (UK), 2. Ujikawa (JAP), 3. Morewood (UK) | **Poussin** 1. Richart (SPA), 2. Vall (AND), 3. Lestang (AND)

BIKETRIAL KLUB OLOMOUC – NÁBOROVÉ DNY V ZÁŘÍ

Olomoucký klub má za sebou téměř třicetiletou historii a práce s mládeží vždy patřila mezi jeho priority. Úzce spolupracujeme s Domem dětí a mládeže, pořádáme soustředění, pravidelně organizujeme závody mistrovství republiky. Využíváme tréninkové areály ve Velké Bystřici a v Olomouci u DDM.

Velkou předností je kontinuita tréninku během celého roku, kdy v zimních měsících mají jezdci klubu k dispozici krytou halu. Úspěchy naši členové slaví na domácích i světových závodech.

Podzimní náborové dny jsme pro vás letos připravili na **měsíc září – každou středu od 17:00 do 19:00 před olomouckým Domem dětí a mládeže**, Třída 17. listopadu 47. Děti si zde budou moci vyzkoušet pod dohledem trenérů trialové kolo, vyhrát drobné ceny v soutěžích a rodičům zodpovíme téměř jakoukoliv otázku ohledně sportu jménem biketrial. Více informací na webových stránkách www.biketrial-olomouc.cz.
Nestihnete-li nábor v září, nic se neděje, nové členy přibíráme po celý rok nejen v Olomouci, ale ve všech klubech v republice.

Biketrialová revue, číslo 1. Vydal Biketrial klub Olomouc, Luběnice 82, 783 46 Těšetice, IČ 750 95 581 v září 2013 jako svůj propagační materiál. Dotazy, příspěvky, náměty posílejte na adresu klub@biketrial-olomouc.cz. Telefonický kontakt: +420 721 048 805. Jakékoliv reprodukce textů nebo fotografií jsou možné jen se svolením autorů. Více informací najdete na www.biketrial-olomouc.cz.