BIKETRIAL REVUE

číslo 11 | červenec 2014

Dresy Trial klubu Žižkovo Pole předvádějí Adam a Julie

OBLEČENÍ: MÓDNÍ TRENDY NEŘEŠTE

ÚVODNÍK

Období letních prázdnin je každoročně věnováno velkým zahraničním soutěžím. Mistrovství světa BIU má letos tři závody, dva jsou ve Španělsku, třetí hostí Česká republika. Znamená to náročný třítýdenní maraton nejen pro jezdce, kteří na těchto soutěžích budou naši zemi reprezentovat, ale i pro jejich rodiče a doprovody. Šest tisíc kilometrů dlouhá cesta do Bueu a zpět není snadná, na druhé straně však přináší (i když v časově velmi omezené míře) možnost poznat místa, kam by se člověk jinak těžko vypravil. A právě tato myšlenka byla před deseti lety i u počátků soutěží Evropského poháru, jak se můžete dočíst v dalším článku tohoto čísla. K úspěchu na zahraničních soutěžích vám může pomoci i nahlédnutí do mezinárodních pravidel BIU.

Život bohužel občas přináší i smutné zprávy. Na začátku června zemřel jeden z otců českého i světového biketrialu, pan Josef Dressler. Krátkou vzpomínku najdete uvnitř časopisu.

-RJ-

Oblečení jezdce bylo ještě donedávna poměrně striktně předepsáno v pravidlech biketrialu, dnes už je ponechána závodníkovi volnost v tom, co si oblékne. Článek 18 mezinárodních pravidel BIU říká, že jezdec **musí** mít helmu, triko, kalhoty a pevné (uzavřené) boty. Je už jen **doporučeno** mít dlouhý rukáv, dlouhé nohavice a obuv chránící kotník. Bez trička a v sandálech vás tedy na žádném závodě do sekce rozhodčí nepustí, ale už po vás nebudou ve španělských čtyřicetistupňových vedrech pořadovat dlouhé rukávy a nohavice. Pojďme si projít biketrialistův šatník – a začneme od hlavy.

Na hlavu patří **helma**. Vždycky, nejen na závodech. Ani na trénink by neměl trialista vyrážet bez přilby – v oddílech na to striktně dbáme. Část jezdců upřednostňuje uzavřenou streetovou „kokosku“, jiní dávají přednost klasické cyklistické s více větracími otvory. Podle pozorování se zdá, že ke kokosce tíhnou spíše mladší jezdci, protože vypadá „cool“, zatímco starší kluci, kteří se při skocích přeci jen o něco více potí, přechází na odvětranou přilbu – ale to nemusí samozřejmě platit obecně. Ať ten či onen typ, vždy musí přilba na hlavě pevně držet. Samozřejmostí by tedy kromě správné velikosti mělo být i utahovací kolečko vzadu na týle (dnes standard) a dobře nastavená délka zapínacího pásku pod bradou. Je dobré, když přilba kryje částečně i týl – zatímco na horském kole jsou pády většinou vpřed, na trialovém se padá i dozadu.

Stejný význam mají **rukavice**. Trialisté používají prstové, nikoliv cyklistické bezprstové. Rukavice kromě ochrany rukou při pádu zlepšují za jízdy uchopení řídítek, zpocené ruce v nich tolik nekloužou. Koupíte je v běžné cykloprodejně. O tom, jak „voní“ stokrát propocené rukavice a helma, ví každý své – je potřeba je občas vyprat.

Triko nebo **dres** jsou samozřejmě zcela libovolné. Neměly by bránit volnému pohybu těla, ale jinak je to opravdu jedno. Jak už bylo napsáno výše, v horku krátký rukáv nebo i tílko bez rukávů (ale nestěžujte si pak na odřeniny), v chladném období se naopak dlouhý rukáv hodí. Někdo upřednostňuje přírodní materiály (bavlněné triko nebo merino vlnu), jiný syntetické funkční materiály. Na závodech dnes naprostá většina jezdců jezdí v klubových dresech – ty jsou právě z funkčních tkanin a pokud je funkční i příslušný klub, tak jezdci dres oblékají dobrovolně a s hrdostí.

Rodiče u těch nejmladších mají občas snahu je na podzimní a zimní tréninky nabalit jako cibuli, ale při pohybu se jezdci zahřejí, takže i ve studené hale jim stačí na ježdění nanejvýš mikina.

Dres kyjovský, dres hamerský, dres žižkovský

S **kalhotami** je to stejné jako s tričkem – každý nosí, co mu vyhovuje. Od tepláků přes rifle a kraťasy až po robustní kalhoty spíše motorkářského typu, které při pádu nebo sklouznutí mezi drsné kameny určitě udělají dobrou službu. Opět by ale jakékoliv kalhoty neměly bránit volnému pohybu a pozor na zamotání to řetězu! Zní to sice jako banalita, ale u kol s volnoběžkou vpředu se řetěz posunuje i při jízdě bez šlapání a doslova čeká na příležitost zakousnout se do nohavice. Nejen v zimě je občas vidět kombinaci krátkých volných kalhot a dlouhých podvlíkaček.

OBSAH:

Oblečení jezdce (1)
Vzpomínka: Josef Dressler (2)
Mezinárodní pravidla (2)
Evropský pohár Valgoglio (3)
Biketrialová škola (3)
Výsledkový servis (4)
Nejbližší akce (4)
Recept na vítězství (4)

Model Matěj v pánském dresu AMK Přerov

Dostáváme se k důležité části oblečení, **chráničům holení**. K čemu slouží? Nikdo, komu už sklouzla přední noha z pedálu, si takovouto hloupou otázku nepoloží. Pedály jsou poměrně ostré (musí být, když na nich má noha dobře držet), takže jejich kontakt s holení není nic příjemného. Jaké chrániče použít a kde je sehnat je jedna z prvních otázek, které rodiče nováčků zajímá. Pro ty úplné začátečníky obvykle doporučujeme fotbalové, částečně kryjí i kotník a nestojí moc peněz. Koupíte je v běžném sportu. Kdo to myslí s trialem vážněji, obvykle si pořídí nějaké „lepší“ - i když v principu se vždy jedná o pevnou přední část obvykle všitou do neoprenového obalu s několika suchými zipy, kterými se chránič zapíná kolem nohy. K sehnání jsou v speciálních trialových obchodech – odkazy na e-shopy najdete u nás na webu. U malých dětí, které mají nohy krátké, je obvykle problém najít dostatečně **malou** velikost, navíc je pedál většinou treří místo do holeně do kolena. Kombinované chrániče sice existují, ale jsou poměrně robustní. Jednou z možností je použít pro děti chránič lokte a předloktí pro dospělého sjezdaře.

Na konec zůstaly boty. V úvodním odstavci jsme napsali, že mají být pevné a uzavřené – nikdo přece nestojí o skopnutý palec. Dřívější požadavek na ochranu kotníku měl svou logiku, ale při dnešní úrovni vrcholového biketrialu, kde dominují skoky, je spousta jiných možností, jak si kotník zranit a žádná zvýšená obuv tomu nezabrání. Důležitější je, aby bota dobře držela na noze, často jsou tkaničky ještě doplněny suchým zipem nebo ráčnovou přezkou. Hlavní roli hraje podrážka, spíše **měkčí a s jemnějším vzorkem** – tak, aby z pedálu (ani z překážky při šlápnutí) nesklouzla, ale zároveň aby se pedál příliš nezachytával v mezerách hrubého vzorku.

VZPOMÍNKA: JOSEF DRESSLER

(20. 2. 1945 – 4. 6. 2014)

Na začátku června přišlo smutné oznámení o úmrtí pana Josefa Dresslera staršího. Český i světový biketrial tak přišel o člověka, který stál doslova při jeho zrodu – velkou měrou se podílel na založení BIU v roce 1992 a stal se jejím prvním prezidentem. Stejně aktivně přispěl i k rozvoji – tehdy ještě – československého cyklotrialu. Přivedl k nám velké mezinárodní soutěže – Světové poháry v Praze patřily ke sportovním událostem počátku devadesátých let. Jeho srdce, které tlouklo pro biketrial, se zastavilo čtvrtého června.

MEZINÁRODNÍ PRAVIDLA BIU – ROZDÍLY OPROTI NÁRODNÍM SPORTOVNÍM ŘÁDŮM

V tomto článku chceme upozornit na některé články mezinárodních pravidel, které se buď odlišují od domácích Národních sportovních řádů, nebo která tu nejsou až tak důsledně dodržována. Bohužel nelze zastírat, že rozhodčí na zahraničních závodech občas nejednají zcela objektivně a téměř všichni čeští jezdci se v minulosti setkali se spornými rozhodnutími, nadržováním domácím jezdcům i cíleným snahám o poškození soupeře. Znalost a důsledné dodržování pravidel je proto zcela namístě. Jejich aktuální znění (Biketrial Technical Rules 2014) najdete buď na webových stránkách BIU (www.biketrialinternational.com) nebo třeba v kopii na stránkách olomouckého klubu (www.biketrial-olomouc.cz).

Brněnský dres vám prezentuje Kryštof

Hned na začátku (článek 2) je definována trať soutěže, tedy okruh mezi jednotlivými sekcemi. Jeho délka je maximálně 5 km pro skupinu A (elite, senior, junior), 2 km pro skupiny B a C (ostatní kategorie). Závodník **musí dodržet vyznačený okruh** a nesmí si jej nikde zkracovat, pokud nechce riskovat diskvalifikaci. Sekce se jedou v **pořadí podle čísel**, minimální počet je 10 pro skupinu A, 6 pro ostatní. Maximální počet sekcí je 14 (elite, junior, senior), 10 (minime) nebo 8 (poussin, benjamin, femine). U nás se na dodržování tratě moc nehledí – jednak jsou závody často v trialparku a sekce shluknuty dohromady, jednak je povoleno jet je ve volném pořadí a pak okruh ztrácí logiku.

Hromadný start ve světě také nečekejte. Jezdci **startují se ve vylosovaných časech** po dvou minutách, vždy současně jeden jezdec ze skupiny A a jeden ze skupin B+C. Každý si musí pohlídat, v kolik hodin startuje. Opozdí-li se, má 1 TB za každou minutu. Pokud přijde na start o deset minut později, je diskvalifikován. Pravidla nabízí pro start dvě varianty. Buď všichni začínají na sekci číslo jedna, nebo polovina jezdců na „jedničce“ a polovina na sekci číslo 6 (5, 7 – podle počtu sekcí). To má zabránit vytvoření dlouhé fronty na první sekci bezprostředně po startu – což je bohužel realita, jezdci slavnostně vystartují z podia a pak stojí dlouhé minuty (stalo se, že to bylo i více než hodinu) ve frontě.

Připomeňme pojem **neutralizačního času**, který s tím souvisí – v domácích pravidlech sice je, ale v praxi se nepoužívá. Pokud první jezdci odjedou své první kolo dříve, než všichni stihnou odstartovat, není jim vydána karta do druhého kola dříve, než odstartuje poslední jezdec. O tento „neutralizační čas“ se prodlouží maximální čas závodu.

Na mezinárodních závodech se soutěží ve skupině „A“, „B“, „C“ - které kategorie do které skupiny spadají jste se dočetli výše. Kromě toho je tu ale ještě skupina „D“ - pohár národů, a skupina „E“ - pohár konstruktérů. Do **poháru národů** se počítá vždy 6 nejlepších výsledků ze všech sedmi věkových kategorií, do konstruktérů pouze vítězové kategorií. Vzhledem k tomu, že konstruktér (výrobce), který chce být zařazen do skupiny „E“, musí zaplatit měsíc předem zápisné 5OO EUR, aby byla jeho značka kol vedena ve výsledkové listině, nelze se příliš divit, že již po mnoho let bývá jediným účastníkem (a tedy i vítězem) poháru konstruktérů firma Monty.

Článek 12 se obšírně věnuje pravomocem rozhodčího. Zdůrazňuje se zde jeho nestrannost, ale jak jsme psali výše, ne vždy to bohužel platí. Nicméně – **rozhodčí je v kontrolním úseku nejvyšší autoritou**, to platí stejně doma jako ve světě. Pokud dojde ke sporné situaci nebo pochybnostem, rozhodnutí má být vždy ve prospěch jezdce. Pozor, často je v sekci rozhodčích více – jeden měří čas, další počítá (nebo počítají) trestné body. **Čas jsou povinni hlásit** anglicky v

Lidový dres z Hamerska předvádí Marek

intervalu jedna minuta – třicet sekund – patnáct – 5, 4, 3, 2, 1.

V případě hrubého vystupování jezdce vůči rozhodčímu může tento ukázat žlutou kartu jako varování. Nepomůže-li, následuje po deseti vteřinách karta červená, která znamená penalizaci 10 trestných bodů – takže si dobře rozmyslete, jestli opravdu budete procvičovat svou slovní zásobu španělských nadávek právě v kontrolním úseku, nebo si ji necháte na jindy.

Důležité pravidlo – ve skupině „A“ je rozhodčí oprávněn poslouchat jen **připomínky od jezdce, od nikoho jiného**. Ve skupině „B“ a „C“ pak od jezdce nebo od doprovodu. Nesnažte se proto vstupovat do sporů mezi rozhodčím a cizím jezdcem – maximálně jako tlumočník.

Udělování trestných bodů v kontrolním úseku je naštěstí stejné v domácích i mezinárodních pravidlech – jinak to ostatně ani být nesmí, jak říká článek 38 mezinárodních řádů. Zdůrazněme proto především **„špičky“ při stání na pedálu** – opravdu se na mezinárodních závodech velmi pečlivě kontroluje, jestli se dotýkáte jen pedálem, nebo i špičkou či patou boty, u nás jsou v tomto rozhodčí značně benevolentní! A ještě na jednu věc si dejte pozor: jezdec skupiny „A“ nesmí přijmout na trati (tj. ani mezi sekcemi) žádnou pomoc, jako například nošení kola nebo i karty! U dětských kategorií (skupina „B“, „C“) to povoleno je.

Dále pravidla zmiňují otázku doprovodů. Jezdce může provázet neomezený počet příbuzných, kamarádů a fanoušků, ale **do sekce smí vstoupit jen ten, který je označen visačkou „Doprovod“** se stejným startovním číslem - a to navíc jen v situacích, kdy je potřeba dávat jezdci záchranu.

Na rozdíl od českých pravidel jezdec smí požádat o cvaknutí pěti TB, **aniž by vystál frontu** a vjel do sekce.

Trénink je povolen pouze na vyznačených místech. Jezdec, který bude přistižen s kolem (ať už na něm jede, nebo ho vede) kdekoliv na trati soutěže (na okruhu nebo dokonce v sekcích) týden před závodem, bude diskvalifikován. Na prohlídku tratě před závodem se tedy vydávejte zásadně bez kola!

O předepsaném povinném oblečení se vedly po dlouhá léta diskuze a dočetli jste se o něm v prvním odstavci úvodního článku čísla.

V České republice hodně diskutované vybírání startovného ještě před prázdninami je uvedeno v článku 36, odstavci 6: “Startovné 30 EUR **by měl** vybrat národní delegát předtím, než odešle vyplněný seznam přihlášených jezdců“. Je to tedy jakási pojistka pro pořadatele, že mu nahlášení jezdci skutečně přijedou a že neobjednával ubytování v kempu zbytečně. Zároveň se ale v řádech píše, že „delegát vybrané peníze odevzdá nejpozději před první schůzkou JURY“.

Řada jezdců si vozí na mistrovství světa náhradní kolo. Podle řádů si ale na technickou přejímku smí vzít pouze jedno kolo a během soutěže je nesmí měnit. Smí ale měnit jakékoliv rozbité díly s výjimkou rámu kola.

Pokud má kdokoliv pocit, že byl jezdec poškozen rozhodčím nebo naopak jiný zvýhodněn v rozporu s pravidly, je oprávněn **podat protest**. Forma protestu musí být

Hanácké dresy předvedly Amálka a Lenka

písemná, adresuje se řediteli soutěže nejpozději do 30 minut po dojezdu posledního jezdce a podání stojí 50 euro. Je povolen jen jeden protest na osobu a v protestu se smí stěžovat pouze na jednu konkrétní věc. Protesty se na domácích ani zahraničních soutěžích příliš často nepodávají – nicméně všichni máme v paměti situaci z loňského mistrovství, kdy právě dodatečná penalizace na základě jury uznaného protestu odsunula v úvodním závodě Dani Comase na druhé místo.

Na závěr nezbývá než popřát letošním reprezentantům hodně štěstí, objektivní rozhodčí a fair play závody bez nutnosti podávat protesty.

EVROPSKÝ POHÁR VALGOGLIO

Krátce po svém založení v roce 2004 přišla Evropská biketrialová unie (EBU) s novým formátem soutěží pod názvem Evropský pohár. Hlavní myšlenkou bylo posílení biketrialu v zemích, které nepatří v tomto sportu mezi „velmoci“ typu Španělska, Japonska, Slovenska nebo třeba České republiky. Nová soutěž měla nabídnout možnost zkusit mezinárodní atmosféru i těm jezdcům, kteří nedosáhnou na nominace do národních reprezentací na světový nebo evropský šampionát. Účast je otevřena všem, stačí k tomu mezinárodní licence BIU. První soutěž se jela v roce 2005.

Menší nároky na organizaci, kdy oproti ME nebo MS není nutné řešit ubytování účastníků, zahajovací ceremoniál a další, otevřely prostor pro nové pořadatele a biketrial se tak dostal do nových lokalit. I tato idea poznávání různých koutů Evropy byla v projektu od počátku přítomná. Počítalo se s rozdělením kontinentu na oblast „sever“, „jih“, „východ“ a „střed“, přičemž každý rok se měly jet tři závody ve třech různých oblastech. V té čtvrté se pak v ideálním případě mělo konat Mistrovství Evropy. Tento předpoklad se ale ukázal jako přeci jen příliš optimistický. Sice proběhly závody v Lotyšsku, Anglii nebo Dánsku, ale nakonec opět převážili pořadatelé z tradičních zemí. Největším přínosem pro biketrial tak z tohoto pohledu je zapojení severní Itálie. Italové nejen, že vzali myšlenku Evropského poháru za svou, ale pustili se velmi aktivně i do práce v Mezinárodní biketrialové unii BIU.

A právě v italských Orobianských Alpách v městečku Valgoglio se jede v termínu 11. - 13. 7. 2014 zatím jediný letos oznámený závod Evropského poháru. Pořadatelem je osvědčený Moto Club Dynamic Trial z Darfo Boaria, který má za posledních pět let zkušenosti jak se závody poháru, tak mistrovství světa. Jeho ředitel, Roberto Mazzola, k závodu říká: „Můj tým má k tomuto městu blízký vztah, pořádali jsme tu čtyři kola italského národního šampionátu. Nyní chceme dát i vám možnost poznat toto úžasné místo. Chceme připravit nejen dobrou sportovní událost, ale také příležitost k setkání všech biketrialistů na počátku letošní mezinárodní sezóny.“ Přihlásit do soutěže se můžete na www.biketrialitalia.it , stačí vyplnit jednoduchý formulář. Startovné 25 EUR, pro předem přihlášené 20 EUR.

BIKETRIALOVÁ ŠKOLA, KAPITOLA TŘETÍ: ODHAZOVÁNÍ ZADNÍHO KOLA

Minule jsme popisovali odhazování předního kola. Dnes se věnujeme otáčení kolem předního kola, jinými slovy také odhazování zadního kola. To je mnohem obtížnější, nicméně také velmi důležité. Ne vždy je možné nasměrovat kolo na překážku pouze pomocí odhozů předního kola. Často je vidět u malých jezdců, jak se v sekci složitě otáčejí o 270 stupňů, protože holt umí odhazovat kolo jen na jednu stranu, nebo jak si složitě najíždějí, aby mohli odskákat předním kolem, Jsou ale místa, kde prostě buď není místo pro otáčení kolem zadního kola nebo není kam couvnout. Musíte se tedy naučit otáčet jak kolem zadního, tak okolo předního kola. Získáte tím možnost svobodně se rozhodnout, co bude v daném okamžiku lepší.

Nácvik na svahu

Nejlépe se tato technika začíná učit při jízdě z mírného svahu. Vyznačte si na cestě čáru, přijeďte k ní (ne moc rychle, abyste nepřelétli přes řidítka), zabrzděte a současně posuňte své tělo dopředu. Brzděte oběma brzdami současně, i když tou přední přeci jen o malinko intenzivněji. Vaše kolo se tím pádem začne samo stavět na přední. Jakmile cítíte, že je zadní kolo ve vzduchu, dejte mu pohybem boků impuls do strany (praváci napravo, leváci nalevo). Jak se zadní kolo zvedá nahoru, ohýbejte nohy tak, aby se těžiště vašeho těla příliš nezvedalo.

Zdokonalování techniky na rovině

Jakmile máte zvládnutou techniku na kopečku, je dalším krokem zkusit to na rovině: opět si udělejte čáru, dojeďte k ní, přibrzděte přední brzdou a odlepte tak zadní kolo od země. Pak opět stačí houpnout boky a odhodit kolo do strany.

Bez jízdy

Jakmile máte zažitý celý pohyb, nastává nejtěžší fáze nácviku: naučit se zvednout zadní kolo, i když nejedu. Tentokrát vám nepomůže setrvačnost, kterou jste měli při jízdě, a musíte tedy použít vaše tělo, abyste ji získali. Musíte přesunout vaše těžiště co nejvíc dopředu, úplně jako byste se chtěli dotknout předního kola nosem. Tlačte rukama do řidítek směrem dopředu (vodorovně). Tím, že máte zabrzděný předek, celá vaše váha je přesunutá až nad přední kolo a zatlačíte rukama, tak se zadní kolo poslušně zvedne do vzduchu. No a pak už stačí známé zhoupnutí boků...

Vždycky se učte techniku jak na „vaši“ stranu, tedy tu, kde máte pedál vpředu, tak na opačnou „špatnou“ stranu. Pamatujte si, že závody vyhrávají pouze ti, kdo umí jezdit na „špatnou“ stranu.

Alternativní cvičení

Otáčení kolem předního a zadního kola jsou základní biketrialové techniky. Musíte je mít dokonale zvládnuté, bez chyb, automaticky. Jen tak vám umožní nachystat se a soustředit síly a koncentraci na překážku. Dobrým cvičením je střídavé odhazování obou kol: jednou přední, jedno zadní, na jednu a pak na druhou stranu. Tak můžete trénovat i na malém kousku volného místa. Úplně k tomu stačí jedna otočená paleta. Mezi třemi deskami můžete přehazovat kola celý trénink, rozhodně tím nic nepokazíte ☺

Posledním stupněm je přesunout se a výše popsaným cvičením na schodiště. Stoupněte si s kolem na jeden stupeň a potom se snažte střídavým odhazováním předního a zadního kola „jít“ po schodišti nahoru nebo dolů. Pokud je schodiště příliš úzké a kolo se vám na něj na délku nevejde, postavte se zešikma: přední kolo o pár stupňů níž než zadní, to je náročnější na rovnováhu. Na schodišti se naučíte přesně pokládat kola na místo, kam potřebujete, aby vám nesklouzla. Je to i dobré cvičení pro rovnováhu v terénu, kdy máte každé kolo jinak vysoko.

Psáno volně podle Ot Pi Biketrial School

VÝSLEDKOVÝ SERVIS

BIU MČR #4 Velká Bystřice, 31. 5.: elite 1. Gryc 2. Kakáč 3. Křiva |**junior** 1. Šenk 2. Hlávka 3. Štěpánek | **senior** 1. Kašpar 2. Zedek 3. Šmíd | **minime** 1. Pochtiol 2. Kosík 3. Kočička | **benjamin** 1. Vepřek 2. Mokrý 3. Pečínková | **poussin** 1. Mudrák 2. Hříbek 3. Hříbková | **hobby modrá** 1. Liška 2. Kříž 3. Koloc | **hobby zelená** 1. Kůřil 2. Šiller 3. Klimek | **hobby bílá** 1. Šmiřák 2. Damborský 3. Antlová | **hobby růžová** 1. Mahr 2. Pečínka 3. Hrdlička

BIU MČR #5 Blansko, 21. 6.: elite 1. Kakáč 2. Procházka A. 3. Křiva | **junior** 1. Hlavatý 2. Šenk 3. Hlávka | **senior** 1. Zedek 2. Kašpar 3. Šmíd | **minime** 1. Pochtiol 2. Kosík 3. Pavlík | **benjamin** 1. Mokrý 2. Vepřek 3. Hanzal | **poussin** 1. Mudrák 2. Pecháčková 3. Vepřek | **hobby modrá** 1. Liška 2. Koloc 3. Křivová | **hobby zelená** 1. Kůřil 2. Klimek 3. Streit | **hobby bílá** 1. Antlová 2. Damborský 3. Šmiřák | **hobby růžová** 1. Pečínka 2. Mahr 3. Klempa

UCI Mistrovství republiky v trialu a Hry mládeže Říčany, 28.-29. 6.: po uzávěrce, výsledky na www.biketrial-olomouc.cz.

NEJBLIŽŠÍ AKCE

1. - 6. 7. Dressler Camp, Tanvald
3. - 6. 7. Trial kemp, Hamry nad Sázavou
11. - 13. 7. EBU Evropský pohár, Valgoglio (ITA)
12. 7. Metan trials Days, Ostrava
19. 7. Český pohár v trialu #3, Praha
25. 7. UCI Světový pohár #2, Pra Loup (FRA)
1. - 3. 8. World Trial Youth Games, Zawierzie (POL)

RECEPT NA VÍTĚZSTVÍ

Jak zaručeně vyhrát závody? První podmínkou je, že se jmenujete “Václav“ a druhou podmínkou je dobrá práce s jazykem. Zleva doprava: **Václav** Pečínka, 1. místo MČR Karlov | **Václav** Hrdlička, zatím jen 3. místo MČR Velká Bystřice | **Václav** Kolář, 1. místo prakticky na jakémkoliv MČR, kam přijede | **Roman** Chvojka – dobrý pokus, ale je potřeba ještě zapracovat na tom jméně…

foto Adam Pochtiol

foto Jiří Souček

Biketrialová revue, číslo 11 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v červenci 2014 jako 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.