BIKETRIAL REVUE

MAGAZÍN ZE SVĚTA BIKETRIALU A CYKLOTRIALU | ČÍSLO 18 | ÚNOR 2015

BEZPEČNOST NA ZÁVODECH A NA TRÉNINKU

Je biketrial bezpečný sport? To je jedna z častých otázek, které dostáváme od rodičů na náborových akcích. Odpovídáme jim vždy, že ano - ale je to skutečně tak? V tomto článku se pokusíme najít podrobnější odpověď.

Velkou výhodou pro biketrial je, že to není sport rychlostní. Toto je hlavní argument pro bezpečnost. Krátké opakování středoškolské fyziky: rychlost volného pádu vé se rovná druhé odmocnině dva krát gé krát há, takže s výšky jednoho metru dopadnete přibližně rychlostí 12 km/h, ze dvou metrů 22 km/h, ze tří metrů 28 km/h. Rychlost 40 km/h („klidná“ jízda na kole z kopce) odpovídá pádu z výšky 6 metrů, 70 km/h (pokud lyžujete, tak na červené sjezdovce tuto rychlost dosáhnete poměrně snadno) výšce pádu 19 metrů!

Druhou výhodou je postupný vývoj schopností jezdce. Výška překážek pro jednotlivé věkové kategorie je omezená pravidly, a než se jezdec dostane do dvoumetrové výšky, měl by za sebou mít při dodržení správné metodiky několik let ježdění – a s nimi i několik desítek pádů. Pády totiž k biketrialu patří, je ale potřeba, aby se jezdec naučil padat bezpečně. Ze zkušenosti pozná, kdy už je pád neodvratný a může jej aktivně korigovat. Podle situace může z kola „vystoupit“, tedy odskočit dozadu nebo na bok a kolo přitom držet nadále v ruce, nebo kolo odhodit stranou a soustředit se na vlastní dopad. Dost na tom, že si jezdec musí hlídat terén, na který padá, natož aby přitom ještě riskoval, že se napíchne na řidítka nebo pedály vlastního kola – proto čert vem odřený rám! Při dopadu je samozřejmě potřeba utlumit dopadovou energii – buď pokrčením kolen, tlumením rukou nebo překulením na zem.

Bohužel jsou i pády, které jezdec nečeká - většinou je za nimi technická závada. Přetržený řetěz, zlomená klika, prasklá řidítka nebo zlomená vidlice, to všechno jsou věci, které mohou nastat (a nejsou tak výjimečné, jak by se zdálo). Zradit nemusí jen kolo, ale i překážka, která se může zlomit, převrátit nebo uklouznout. Hlavní nebezpečí v takové situaci je, že tělo jezdce je připraveno na něco úplně jiného - na skok, na odraz, na dopad - a najednou ztratí oporu a padá. Než jezdec stihne převést energii z napnutých svalů do tlumení, je většinou pozdě. Typickým případem je prasknutí řetězu při přeskoku, kdy dopředu pohybující se tělo tvoří s pedály a řetězem jednotnou soustavu "katapultu". Jediný chybějící prvek přemění stroj v ležící hromadu a riziko zranění je v těchto případech velmi vysoké.

Úplně zabránit úrazům samozřejmě možné není, v biketrialu stejně jako doma, ale dodržováním jednoduchých bezpečnostních pravidel při našich tréncích a závodech se dá jejich nebezpečí výrazně snížit. (pokračování na straně 2)

ZIMNÍ ZÁVOD OLOMOUC

První závod roku proběhl v sobotu 24. ledna v hale na Fortu IV. v Olomouci – Bystrovanech. Vojenská pevnůstka z poloviny 19. století byla o více než sto dvacet let později „citlivě“ doplněna tehdejší Československou lidovou armádou o několik betonových hal. Díky vstřícnosti současného vlastníka areálu, firmy Smětal, s.r.o., jednu z nich využívá již čtvrtou sezonu jako svůj zimní tréninkový prostor Biketrial klub Olomouc – a již počtvrté tak mohli biketrialisté přijet na zimní halový závod. Letos se jich do soutěže přihlásilo 58, nechyběli ani pravidelní účastníci ze Slovenska. Připraveny byly 4 soutěžní sekce na 3 kola, vzhledem k počtu účastníků se museli jezdci smířit s čekáním ve frontách, alespoň měli čas probrat mezi sebou všechny novinky ☺

POZVÁNKA NA ZIMNÍ ZÁVOD DO PRUSIC

Druhý zimní závod, kde můžete před sezonou prověřit nabyté zkušenosti, pořádá klub 4RC trial v Prusicích u Kostelce nad Černými Lesy. Rozlehlý areál bývalého kravína nabízí stabilně instalované překážky pro trial a mototrial, takže na rozdíl od olomoucké haly se můžete kromě pneumatik těšit i na kameny, pařezy a další prvky, na které jste zvyklí z přírody. Závod sice nese název „zimní“ ale koná se první jarní den - **21. března 2015**.

ÚVODNÍK

Nový rok má za sebou první měsíc a také první volný závod, další volná soutěž je na dohled a zveřejněn byl i kalendář těch „oficiálních“, tedy seriálu mistrovství a přeboru České republiky pro tento rok.

Biketrial ale nejsou jen závody. Někteří jezdci se bez nich docela dobře obejdou, což ale neznamená, že by je trial bavil méně než ty druhé. Ani oni by ale neměli zapomínat na bezpečnost, které se věnuje hlavní článek tohoto čísla. Je zaměřen na organizovanou práci v klubech mládeže, ale pár námětů pro bezpečnější sportování v něm najdou i „osamělí jezdci“.

Tak ať se vám úrazy vyhýbají! RJ

BEZPEČNOST NA ZÁVODECH A NA TRÉNINKU (POKRAČOVÁNÍ)

Prevence:

1. Vysvětlení bezpečnostních pravidel jezdcům a jejich rodičům. Přesto, že povinná školení bezpečnosti práce ve školách a na pracovištích řada lidí vnímá jako zbytečnou ztrátu času, svůj význam jednoznačně mají. Noví členové se seznámí s možnými riziky a zkušeným jezdcům krátké zopakování neuškodí.
2. Bezpodmínečné používání ochranné přilby při jízdě na kole. O několik odstavců výše byly uvedeny rychlosti při pádu z výšky a jezdec s hlavou bez helmy proto nemá na tréninku ani na závodě co dělat.
3. Používání vhodného obutí a oblečení. Jezdec musí mít vždy pevnou obuv, různé sandály a nazouváky v letním období nelze tolerovat. Stejně tak v zimě by měl mít boty, které pevně sedí na noze – občas se na zimních tréncích setkáváme se sněhulemi a podobně – to fakt není nejvhodnější. Oblečení by nemělo bránit pohybu (tlusté bundy, upnuté kalhoty atp), doporučené jsou chrániče holení a prstové rukavice – i sedřená ruka je úraz, kterému lze snadno předejít.
4. Zásady bezpečného pohybu v tréninkovém areálu. Jezdec musí sledovat ostatní, aby předešel kolizi a nevjel druhému do cesty nebo do místa seskoku. Je také dobré netrénovat tam, kde hrozí pád jiného jezdce z vyšší překážky.
5. Technický stav kola a jeho správné používání. I když se nejedná o závod, je potřeba pravidelně kontrolovat stav stroje, zejména funkční brzdy, stav řetězu, rám, vidlici, řídítka. Trialové kolo používat k trialu a ne třeba downhillu nebo skákání na rampách.
6. Poskytování záchrany a dopomoci. Jeden z nejdůležitějších bodů. Je nutné vždy dávat záchranu při nácviku nových obtížných prvků – sjezdy, seskoky, přeskoky a tak dále.
7. Hlášení úrazů trenérovi a/nebo vedoucímu. I drobný úraz je potřeba nahlásit, byť třeba nevyžaduje ošetření.
8. Omluvenky z tréninku, případně upozornění na zdravotní omezení. Ptáte se, jak pomůže omluvenka zvýšit bezpečnost na tréninku? Třeba tím, že si jezdci uvědomí, že organizovaný trénink má jistá pravidla, jejichž dodržování je vyžadováno. Kromě omluvenky by měli jezdci nebo rodiče hlásit i případná zranění nebo nemoc, pokud tedy dovolují jejich účast na tréninku.

Bezpečnostní pravidla během tréninku:

1. Před tréninkem nebo jeho částí vydat jasné a srozumitelné organizační pokyny. Tedy jak budou jezdci rozděleni do skupinek, který jim byl přidělen trenér, kde budou trénovat.
2. Upozornit na konkrétní nebezpečí u daného prvku, zajistit záchranu a dopomoc. Zde je nutná součinnost rodičů jako „chytačů“ a je to jeden z důvodů, proč je vyžadována účast rodičů na tréninku. Záchrana by měla být vždy na nejrizikovějším místě.
3. Před nácvikem zkontrolovat stav překážky. Vyloučit možnost prasknutí, převrácení, podklouznutí atd. Pokud překážka z bezpečnostního hlediska nevyhovuje, tak ji buď opravit, nebo vyřadit z tréninku.
4. Vždy je nutná přítomnost trenéra. U nácviku nových prvků trenér vysvětluje správný (bezpečný) způsob provedení. Jezdec nikdy nemá trénovat osaměle bez dohledu – v případě úrazu musí být nablízku někdo, kdo může poskytnout první pomoc nebo přivolat záchranu.
5. Je potřeba dodržovat kázeň a soustředěnost.
6. Je nutné mít stálý přehled o všech účastnících tréninku – je tedy jasné, že na jednoho trenéra může připadat pouze omezený počet jezdců, které je schopen „uhlídat“. U skupinek větších než pět dětí krom toho ztrácí společný trénink plynulost.
7. Trénink by měl být veden v souladu s metodikou výcviku. Dokonalé zvládnutí jednoduchých prvků je podmínkou pro přechod k obtížnějším.
8. Promyšlená organizace práce. Budou-li klub a tréninky řízeny chaoticky, bude i dodržování bezpečnostních zásad spíše dílem náhody než cíleného úsilí a riziko úrazu bude větší než při dobře organizovaném přístupu.
9. Výuka dopomoci a záchrany je součástí výcviku. I jezdci by se postupně měli zapojovat do záchrany, ale samozřejmě úměrně svému věku. Nemůžeme chtít po šestiletých dětech, aby chytaly starší jezdce.
10. Zajistit vždy ukázku správného provedení prvku, například zkušenějším jezdcem nebo trenérem.
11. Znát zdravotní stav jezdců a volit tréninkové metody úměrné individuálním povahám každého z nich
12. Rozcvička a závěrečné protažení. Tyto dva prvky by měly být součástí každého tréninku. Rozcvička pro zahřátí svalů (studené jsou náchylnější ke zranění) a protažení pro jejich relaxaci a uvolnění po tréninku.

Nejčastější chyby:

1. Absence trenéra, i přesto, že roli trenéra ve velké míře suplují rodiče. Má být přítomen alespoň 10 minut před začátkem tréninku, po celou dobu, až do závěrečného ukončení tréninku.
2. Chybná metodika. Je nutné prvek vždy vysvětlit a zajistit záchranu, dodržovat postupnost prvků. Nutno však uvést, že v českém biketrialu metodika dlouhodobě chybí.
3. Chyby v organizaci tréninku. Nezajištěná kázeň, bezpečnost, nedostatečný prostor mezi překážkami a podobně.
4. Neposkytnutí informace o bezpečnosti. Biketrial je sport téměř stoprocentně postavený na nadšení a dobrovolné práci všech zúčastněných. Nikdo si nepřipouštíme, že by se mohlo „něco“ stát, ale obávám se, že v případě vážného úrazu by nám otázka „byl dotyčný prokazatelně seznámen se zásadami bezpečnosti?“ byla dříve nebo později položena.
5. Nezajištění podmínek tréninku (zkontrolovat kola, překážky, oblečení a vybavení apod.)
6. Nepřiměřený úkol (nebezpečný prvek, který neodpovídá metodice, je nepřiměřený věku a zkušenostem jezdce, jezdec k němu nemá dostatečnou průpravu a podobně)
7. Nedodržení počtu jezdců na jednoho trenéra. Zde bohužel opět chybí metodika a je nutné se řídit citem, který nás dovede k číslu kolem pěti.
8. Zanedbání první pomoci. Povinnost poskytnout první pomoc má každý z nás, na trenérovi je pak i zabezpečit lékařské vyšetření a případnou administraci úrazu. O úrazu musí být vždy informováni rodiče.
9. Nezajištění činnosti netrénujících. I činnost jezdců, kteří z nějakého důvodu netrénují (přestávka, technická porucha na kole, úraz) by měla být nějakým způsobem koordinována. Nejvíce úrazů nevzniká při tréninku samotném, ale právě v takovýchto „prostojích“.

Mimo kluby

Předchozí odstavce jsou zaměřeny především na práci v klubech, ale i ti, kdo jezdí „sami“, by neměli bezpečnost pustit z hlavy (pochopitelně opatřené helmou). Určitě je dobře, když jezdec nejde trénovat úplně sám. Mít s sebou někoho druhého, ať už jezdce, nebo jen doprovod, kdo by v případě nutnosti pomohl nebo pomoc přivolal, by mělo být pravidlem. Když opravdu „musíte“ jít sami, tak alespoň někomu řekněte, kam jdete jezdit. To, že máte v kapse (nabitý) telefon a jste na příjmu, je dnes snad pro všechny samozřejmost.

Borec na konec

Na jednom z lednových tréninků se nám škaredě potloukl Kája. Chtěl seskočit po zadním z cívky, ale v poslední chvíli jej opustila odvaha a místo odrazu povolil řidítka, bohužel v té chvíli už byl na hraně překážky a následoval pád. Ne přímo na beton (s dopadovou rychlostí 15 km/h), ale na paletu, zato doslova a do písmene „na hubu“ a bez jakéhokoliv tlumení, na které v tom leknutí neměl ani pomyšlení. Výsledek? Zuby jsou všechny naštěstí na místě, tvář zevnitř prokousnutá, zvenku odřená a napuchlá, naražené rameno, o otřesené psychice nemluvě. Chyby, které jsme udělali: Kája si vybral překážku, která byla příliš vysoká na jeho zkušenosti. V seskocích dosud nemá jistotu, podle metodiky by je měl trénovat nejprve na nižších výškách. Protože jsme Káju pustili z očí (trénoval na opačném konci haly), nebyl, kdo by mu dával záchranu nebo jej zastavil. Budeme se snažit vzít si z toho všichni (nejen Kája) poučení. Není to první nehezký pád, který jsme v klubu zažili, naštěstí to i tentokrát poměrně „dobře“ dopadlo. Aby to příště nedopadlo hůř, vznikl tento článek. Snad pomůže i vám vyhnout se úrazům a zraněním na trénincích.

KALENDÁŘ SOUTĚŽÍ BIU 2015

Kalendář závodů podle pravidel BIU obsahuje 8 soutěží domácího seriálu MČR / PČR pořádaného ČMF. Tři závody letos nabízí Evropský pohár, dva z nich se pojedou v Itálii a jeden na Slovensku - ten by mohl být atraktivní i pro české jezdce. Mistrovství Evropy v Březové u Sokolova proběhne hned v úvodu sezony, světový šampionát se bude konat v katalánské Ódeně ve druhé polovině července.

Datum	Typ závodu	Místo závodu
25. 4. 2015	MČR/PČR/PČMF	Brno – Kníničky
3. 5. 2015	Evropský pohár	Rosignano (ITA)
23. 5. 2015	ME BIU	Březová u Sokolova
30. 5. 2015	MČR/PČR/PČMF	Karlov pod Pradědem
6. 6. 2015	Evropský pohár	Rudina (SVK)
13. 6. 2015	MČR/PČR/PČMF	Velká Bystřice
20. 6. 2015	MČR/PČR/PČMF	Blansko
5. 7. 2015	Evropský pohár	Sonico (ITA)
18.-24. 7. 2015	MS BIU	Odena (CAT)
5. 9. 2015	MČR/PČR/PČMF	Nové Veselí
19. 9. 2015	MČR/PČR/PČMF	Kyjov
3. 10. 2015	MČR/PČR/PČMF	Hodonín
7.-8. 11. 2015	MČR/PČR/PČMF	Brno – Sportlife

POUSSINSKÉ 20“ KOLO BEZ DPH (1. ČÁST)

Zajímavý příspěvek do časopisu nám poslal Štefan Nagy z cyklotrialového klubu NOVO CK v Lučenci. Stejně, jako se nebál pustit do neznáma a vybudoval trialový oddíl na zelené louce bez předchozích zkušeností, nebojí se ani hledat neobvyklá řešení v technických otázkách. Vzít pětku vrták a odvrtat na trialovém kole všechno, co se dá, to už tu bylo – dokud jezdili Samo Hlavatý (SVK) a Louis Grillon (FRA) poussiny, kroutili nad jejich odlehčenými koly všichni hlavou, nicméně výsledky obou kluků potvrzují, že je to dobrá cesta. Štefan šel ještě dál a o výsledek svých „výzkumů“ je ochoten se s vámi podělit. Základní úvaha je jednoduchá: komponenty, určené pro elitního jezdce, jsou pro poussina zbytečně předimenzované. Nechte se tedy inspirovat, jak odlehčit vašemu poussinovi jeho bike – ale nezapomeňte na téma tohoto čísla, kterým je bezpečnost. A teď už předávám slovo Štefanovi.

Ušetriť DPH? Nie, nie, nechcem vás na nič nekalé navádzať. Popíšem len zopár našich postrehov a skúseností s odľahčením (nie zlacnením, ako by to mohol evokovať titulok) detského trialového bicykla v amatérskych a finančne limitovaných podmienkach o cca 20% oproti pôvodnej hmotnosti.

Pozor, nasledujúce riadky vám môžu priniesť zvýšené náklady na už beztak drahý koníček vašich detí!

U nás to začalo hľadaním silových rezerv u našich jazdcov, kde sme však neuspeli. Jednoducho 6. alebo 7. ročný útlejší jazdec má 19-20 kilogramov a jeho pracovný nástroj má v tom horšom prípade 9,5 kilo. Natíska sa prirovnanie ako by to asi vyzeralo keby elitný jazdec mal osedlať 35-40 kilový bajk ? Rozhodnutie padlo. Jazdcov prinútiť viac jesť, zlepšiť kondičnú prípravu, posilňovanie, redukčná dieťa pre bajk.

Už na začiatku nášho snaženia bolo jasné, že pohľad na problematiku nebude v našom prípade ničím ovplyvnený, nakoľko ako absolútni novici sme nemali žiadne skúsenosti. Naša nevedomosť nám zbytočne nezväzovala ruky a každá úprava bicykla bola aspoň chvíľu zdanlivo pozitívna. Aby sme ale nemuseli všetko vymýšľať a vyrábať sami, tak každá absolvovaná súťaž, sústredenie, pojazd v kombinácii s internetom bola a je pre nás vlastne takou malou priemyselnou špionážou.

Poďme ku číslam, konkrétne k ušetreným gramom a s tým spojeným výdavkom, čo asi každého najviac zaujíma. Gram vs Euro. Tu by som hneď zaviedol tri úrovne úprav pomerom cena za gram:

1. Lacná a jednoduchá úprava - od 0 do 0,25€ /ušetrený gram

2. Primeraná úprava - do 0,5€ / ušetrený gram

3. Tuning - na cene mi nezáleží a nedá sa ani logicky zdôvodniť

Ďalšie rozdelenie podľa našich skúseností je už zaujímavejšie. Vyjadruje nárast ceny za pribúdajúcu úsporu hmotnosti .

1. Do 1.000 gramov úspory- do 0,25€ / gram

2. Nad 1.000 do 1.500 gramov- cca 0,5€ / gram

3. Všetko nad 1.500 gramov - tuning t.j. veľa € za každý gram ☹

Znovu pripomínam, že sa bavíme o detskom bajku, ktorý už vlastníme a uvažujeme o jazdcovi, ktorý váži maximálne 30 kilo. To len aby nedošlo k nejakému nedorozumeniu, rozhodne nikoho nenávádzam na ďalej popísané úpravy, ktoré môžu viesť v horšom prípade ku deštrukcii niektorých častí bajku.

Čím začať ? Samozrejme lacnými a jednoduchými úpravami. Preto sa nasledovné state budem snažiť zoradiť podľa tohto kľúča. Nečakajte však presné pomenovanie a špecifikovanie úprav a komponentov, ktoré ale na osobný dotaz rád zverejním.

POZOR: Platí pre všetky komponenty! Pri kúpe netreba celkom veriť výrobcom a predajcom ohľadom deklarovaných hmotností. Na to myslite pri každom nákupe ľubovoľného komponentu, vrátane kúpy celého bajku! Je dôležite hneď na začiatku si zaobstarať váhu. Na internete medzi rybárskymi pomôckami ľahko nájdete inšpiráciu a za 5€ aj s poštovným Vám vďačný ázijský predajca pošle skoro zázrak (podotýkam digitálny) s ktorým si úplne a hodnú chvíľu vystačíte.

ZAČÍNAME

PNEUMATIKY: Téma asi najviac diskutovaná. V našom prípade zjednodušená tým, že sa v 99% používa na detských bajkoch rovnaký rozmer pneumatiky vpredu aj vzadu. Na dobre trafenom obutí je možné chytiť aj 400 gramov dá sa povedať lacno, pretože sa jedná o spotrebný materiál a skôr či neskôr prezuť musíme.

STREDOVÉ ZLOŽENIE: Preferujeme klasický štvorhran s dutou oskou, Alu miskami a karbonovým telom. Za prijateľnú cenu ušetrite cez 100 gramov úplne elegantne. Nezavrhujem ISIS ani Spanisch, len si potom treba priplatiť.

DUŠE: Nedocenený dôležitý komponent, kde za malo peňazí môžeme ušetriť kľudne aj 40 gramov na jednom kolese.

PÁSKY DO RÁFIKOV: Na prvý pohľad smiešna hmotnosť, ak používate dierované ráfiky tak po dôkladnejšom prevážení dáva možnosť ušetriť 40% pôvodných hmotností pások. My máme odskúšanú náhradu a to obyčajnú samovulkanizačnú elektrikársku pásku. Treba dať pozor aby sa nezvulkanizovala s dušou, napríklad detským zásypom ☺, a funguje to.

REŤAZ: Pre deti úplne postačuje ľahká reťaz pre 9 kolečko s odľahčením a dutými pinmi. Treba dať pozor aby ste mali voľnobežku aj pastorok úzky t.j. 3/32“. Značná úspora až 80 gramov.

NIPLE: Ak ich máte mosadzné tak nosíte naviac minimálne 30 gramov na bajku. Je ich veľký výber a ceny sú prijateľné.

HLAVOVÉ ZLOŽENIE: Na trhu je ALU 65 gramové nie zrovna trialové zloženie, no pre decká úplne postačuje a zabezpečí oproti oceľovým až 100g úspory hmotnosti.

RIADÍTKA: Ak nechceme ísť do karbónu, tak nemáme veľa možností. Znovu je ale pre deti možnosť použiť nie trialové, no karbónové. My máme osvedčene tenké 25,4 mm s úsporou až 100 gramov oproti ALU.

PEDÁLE: Asi posledná zaplatiteľná konvenčná možnosť ako niečo ušetriť. Používame cenovo dostupné ázijské platformy. Máme dva rovnaké páry. Jeden pár má 285 gramov, s druhým párom , kde som odvŕtal osky sme sa dostali na 240 gramov. Tie druhé používame len na preteky.

BRZDOVÉ KOTÚČE: Ak ich používate, tak na trhu sú 1,75 milimetrové super ľahké kotúče, ktoré ušetria 25% oproti klasike.

Tu ale z nášho pohľadu končia možnosti ľahko realizovateľných a zaplatiteľných úprav, ďalej by som spomenul zložitejšie riešenia a tuning.

(Pokračování v příštím čísle)

Zimní závod Olomouc: Lukáš Janka na 26“

JARNÍ SOUSTŘEDĚNÍ OCHOZ U KONICE

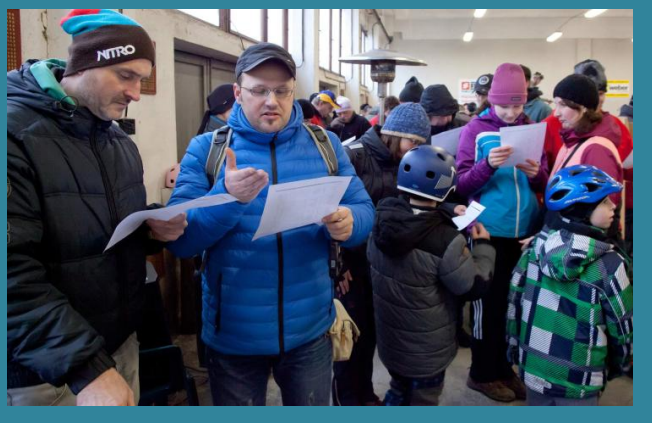
Sportovní centrum BTR OLOMOUC pořádá v termínu 16. - 19. 4. 2015 v Ochoze u Konice tradiční soustředění biketrialové mládeže. Je určeno pro začínající i zkušenější jezdce ve věku 6-14 (i více) let bez ohledu na klubovou příslušnost. Ubytování je zajištěno v turistické základně olomouckého Domu dětí a mládeže na Ochoze. Ubytování v desetilůžkových pokojích, postel, teplá sprcha, wc, jídelna - co víc člověk potřebuje. Je možné také vlastní ubytování – karavan, obytný přívěs – na louce před základnou. Kapacita chaty 40 osob plus prostor pro obytná auta a karavany. Cena soustředění za jezdce 1400,- Kč, za doprovod 1000,- Kč. Cena zahrnuje ubytování, stravu a trenéry. Přihlášky posílat do 1. 4. 2015 emailem na adresu klub@biketrial-olomouc.cz.

LICENCE ČMF/BIU 2015

Termín podání žádostí o licence byl letos posunutý až na konec února. Cena národní licence ČMF 750,- Kč, mezinárodní BIU 1500,- Kč stejně jako v loňském roce. K žádosti o licenci je nutná zdravotní prohlídka, v souladu s vyhláškou č. 391/2013 Sb. **postačí u národní licence prohlídka obvodním nebo dětským lékařem** stejně jako v předchozích letech, u jezdců zařazených do **reprezentace** nebo talentované mládeže je ale nově nutná **prohlídka sportovním lékařem**. Potvrzení o zdravotní prohlídce lze zaslat dodatečně, nejpozději do 30. 4. 2015. Žádosti o licence se podávají přes místní sportovní centrum (SC).

VÝSLEDKOVÝ SERVIS

Zimní závod Olomouc: **promesa**: 1. Jiří Sehnal (Blansko) 2. Vašek Hrdlička (Olomouc) 3. Dan Králík (Blansko) | **poussin**: 1. Vojta Vepřek (Olomouc) 2. Vojta Hříbek (Praha) 3. Eliška Hříbková (Praha) | **benjamin**: 1. Bětka Pečínková (Hamry) 2. Dominik Sabáček (Hodonín) 3. Jakub Mudrák (Zárieče) | **minime**: 1. Marek Pochtiol (Žižkovo Pole) 2. Adam Kosík (Brno) 3. Petr Mokrý (Hamry) | **modrá**: 1. Marek Pochtiol (Žižkovo Pole) 2. David Budský (Praha) 3. Vojta Streit (Olomouc) | **červená**: 1. Vašek Kolář (Blansko) 2. Vojta Křiva (Hamry) 3. Martin Štěpánek (Hamry)



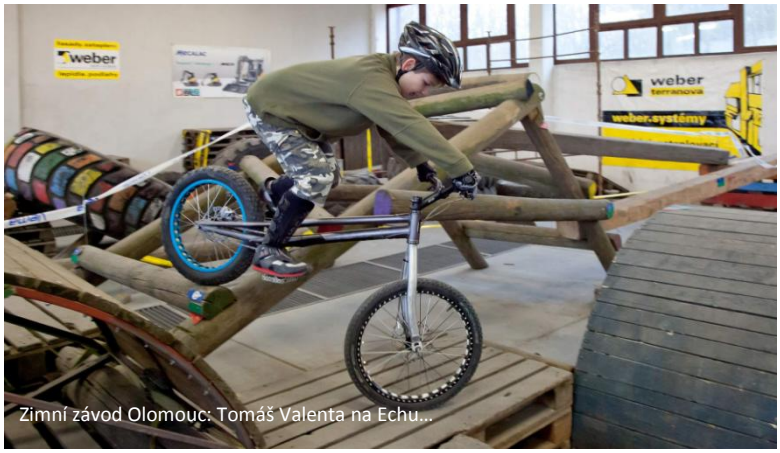
CYKLOTRIALOVÉ HRY MLÁDEŽE 2015

Druhý ročník Cyklotrialových her mládeže opět přináší možnost závodit podle pravidel trialu pod ČSC (tzv. UCI pravidla). Letos jsou pro vás připraveny čtyři seriálové závody plus samostatné Mistrovství České republiky. Seriál startuje v sobotu **30. května** ve **Žďáru nad Sázavou**. Soutěž se koná v rámci akce Tour de Kids, pořadatelem je AMK Hamry nad Sázavou. Druhá soutěž je naplánována na neděli **14. června** do **Velké Bystřice**, kde Biketrial klub Olomouc chystá trialový víkend – sobota bude patřit MČR / PČR v biketrialu, neděle cyklotrialu a to nejen dětskému. Kromě Her mládeže bude připravena i soutěž dospělých pod názvem Open Trial. Po oba dva dny se bude závodit jak na náměstí, tak v lomu Skalka a sobotní večer zpestří místní hudební festival. Poslední víkend před prázdninami nabídne díky spolupráci s 4RC Trial klubem závod v atraktivních kulisách westernového městečka **Šiklův mlýn**. V neděli **28. června** se tu kromě školního roku budou uzavírat i nominace na mládežnické mistrovství světa – UCI Trials Youth Games, závodit ale mohou přijet i dospělí – stejně jako ve Velké Bystřici doplní Hry mládeže i Open Trial soutěž.

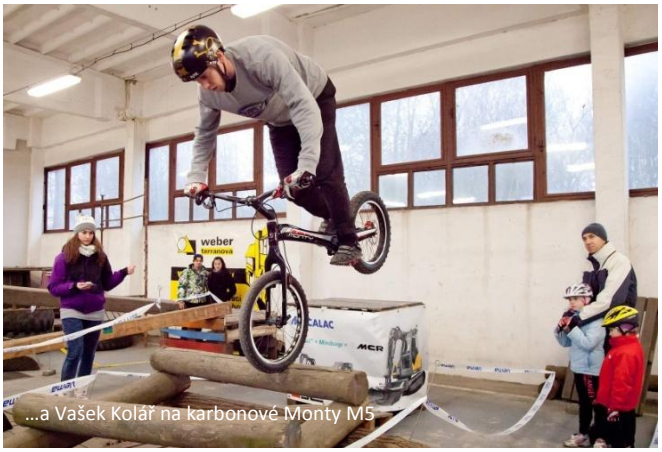
Prázdninová pauza je vyhrazena jednak Mistrovství republiky v Říčanech u Prahy, které se koná ve dnech 5. - 6. července, jednak UCI Trials World Youth Games (WYG). Ty letos hostí Belgie a proběhnou 1. srpna. Finále Her mládeže bude stejně jako v roce 2014 hostit **12. září Havířov**. Pořádání se tentokrát ujal ostravský klub Metan trials a soutěž proběhne spolu se závodem Českého poháru.

Seriál je vypsán v následujících kategoriích s barevným značením dle UCI: **promesa** (5-8 let), značení tratě oranžové, zjednodušená pravidla (povolen dotyk pedálem a ližinou); **poussin** (9-10 let), značení tratě bílé; **benjamin** (11-12 let), značení tratě modré; **minime** (13-14 let), značení tratě zelené; **kadet** (15-16 let), značení tratě černé; **girls** (do 15 let), dívčí kategorie, značení tratě růžové.

Pro účast v jednotlivých závodech není nutná žádná licence, ale jezdci bez licence ČSC (UCI) nejsou započítáváni do celkových výsledků, nemůžou být nominováni na WYG a také, na rozdíl od licencovaných jezdců, od nich bude vyžadováno startovné – je tedy několik dobrých důvodů, proč si vyřídit **licenci Českého svazu cyklistiky**. Pozor, je to jiná licence než BIU (ČMF)! Závody se jedou podle pravidel trialu UCI. Hlavní rozdíly oproti BIU pravidlům jsou následující: trestný bod dostanete i za dotek země nebo překážky pedálem či ližinou, na druhé straně ale máte na průjezd sekcí 2,5 minuty a při překročení času dostáváte 1 trestný bod za každých 15 vteřin. Na každém závodě bude postaveno 4 až 5 sekcí, které se pojedou na tři kola.



Zimní závod Olomouc: Tomáš Valenta na Echu...



...a Vašek Kolář na karbonové Monty M5

Biketrialová revue, číslo 18 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v únoru 2015 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.