BIKETRIAL REVUE

MAGAZÍN ZE SVĚTA BIKETRIALU A CYKLOTRIALU | ČÍSLO 28 | PROSINEC 2015

ÚVODNÍK

Víc se toho už do letošního roku nevejde – i tak se při ohlédnutí nepřestávám divit, kolik se toho v tom našem „trialovém mikrokosmu“ stihlo. Nejen v olomouckém klubu, ale všude. Dvě skvělá soustředění. Rekonstrukce několika trialparků. Úspěšné nábory nových dětí. Závody, kterých nebylo málo. A samozřejmě medaile. Trial ale nejsou jen závody, byť ty jsou nejvíc vidět. K trialu patří i ta velká parta lidí z celé republiky, kteří věnují svůj volný čas na to, abychom si na konci roku mohli říct: jo, bylo to sice náročné, ale příští rok do toho půjdeme znovu. Právě kvůli té partě. Díky a klidný konec roku všem.

RJ

VÝSLEDKY ANKETY O NEJLEPŠÍ ZÁVOD SEZONY

Vojta Hříbek, poussin: „Nejvíc se mi líbilo ME v Březové, protože z něj mám nejcennější pohár.“

Martin Štěpánek, junior: „Závod, který se mi asi nejvíc líbí, je Brno Kníničky, jelikož to je první závod sezony, na který se vždy těším po zimní pauze a zatím tam bylo vždy slunečno a jsou tam krásné překážky.“

Martin Kakáč, elite: „Hodonín. Pěkně udělanej závod, vyšlo počasí, sekce pěkné umělé, které mám rád.“

Marek Pochtiol, minime/junior: „Nové Veselí.“

Vašek Gryc, elite: „Tak nejlepší závod byl asi v Rudině, fakt se mi suprově jezdilo v tom parku. Škoda jen na závěr dohadů, ale za to pořadatel dle mého nemohl.“

Denisa Pecháčková, femine: „Sport Life Brno, protože jezdím ráda umělé sekce a nejlepší byl žlutý vodopád s kládičkama a betony prefa.“

(další odpovědi na straně 4) »

BEZPEČNOST NA TRATÍCH

Biketrial není bez rizika – jako u naprosté většiny sportů a lidských činností i zde samozřejmě hrozí nebezpečí zranění. Toto riziko se ale můžeme snažit snížit na minimum. Máme k tomu několik nástrojů. V prvé řadě je zde postupný trénink, bez kterého jezdec na obtížných překážkách nemá co dělat. Nejde jen o tělesné a technické dovednosti, ale i o schopnost správně vyhodnotit potenciálně nebezpečnou situaci. Druhou „zbraní“ je důraz na technický stav kola. I když selhání techniky (stržená volnoběžka, prasklý řetěz…) nelze nikdy zcela vyloučit, dá se mu často předejít, pokud nebudeme ignorovat všechna ta varovná lupání, praskání a další (pa)zvuky, které náš stroj vydává. Pokud přeci jen dojde k pádu, je tu třetí ochranný systém: přilba, rukavice, chrániče. O těch píšeme v dalším článku. Čtvrtý klíč k bezpečné soutěži nemá v rukou jezdec, ale stavitel tratě.

Postavit trať tak, aby byla dostatečně náročná a umožnila spravedlivě rozhodnout, který ze závodníků je nejlepší, ale přitom nepřekročila únosnou míru rizika a ještě k tomu byla atraktivní pro jezdce i diváky – to rozhodně není snadný úkol. Sportovní řády přitom všude limitují stavbu tratě jen co se týká maximální výšky seskoků pro jednotlivé kategorie (viz tabulka dále), nikoliv délky. Pouze v mezinárodních pravidlech BIU je navíc zmínka ohledně skoků, že „v kategorii elite by vzdálenost mezi dvěma překážkami měla být do 2 metrů“. Pokud přitom nemají jezdci psychický blok, tak pro většinu z nich by nebyl problém seskočit po zadním dolů i více než dva metry. (dokončení na straně 2) »

CHRÁNIČE: JITSIE CHESTGUARD

Bez ochranné přilby žádný rozumný trialista na kolo nestoupne - ostatně, její použití při soutěžích je povinné. Chrániče holení předepsané nejsou a jezdci je používají dle vlastního uvážení. U těch mladších je vidíme téměř bez výjimky, u těch starších tak napůl. Někdy doslova, třeba Janine Jungfels jej vozí jen na pravé noze a stejně tak jsme mohli vidět na letošním finálovém závodě na Sport Lifu Vaška Koláře, který jinak jezdí bez, jak si na sekci číslo 5 navlékl chránič na pravou nohu jen kvůli tomu, aby si neodřel holeň o překážku při plánovaném tahání kola. (pokračování) »

CHRÁNIČE: JITSIE CHESTGUARD (dokončení ze strany 1)

Klasické neoprenové chrániče používají tuhou vložku v exponovaných místech vsazenou do měkkého materiálu obalujícího zbytek nohy. V přírodě při pádu mezi kameny tak ochrání nejen holeň, ale i lýtko. Moderní lehké chrániče používají technologii inteligentní pěny, která při nárazu ztvrdne a absorbuje energii.

V posledních letech se na závodech setkáváme i s použitím chrániče páteře. Vídáme jej zatím zejména u dětí, rodiče si zřejmě navykli na jejich používání při zimních sportech - lyže, snowboard - a snaží se poskytnout dětem co největší bezpečí i v biketrialu. To je pochopitelné, na druhé straně biketrial se provozuje v malých rychlostech a energie nárazu je řádově menší než u rychlého lyžování nebo downhillu (podrobně jsme se tomuto tématu věnovali v únorové Revue číslo 18). Přesto tento trend nelze přehlížet.

Chránič páteře a hrudníku proto nyní nabídla trialistům i belgická firma Jitsie. Tato ochranná vesta je na přední straně opatřena segmenty s tlumicí pěnou, na zádech je integrovaný páteřák z inteligentní pěny. Chránič byl původně vyvinutý pro motocyklové sporty (především motokros), na které se Jitsie zaměřuje primárně. Těžko říct, jestli jeho nabídnutí i do biketrialového světa je dáno více poptávkou zákazníků nebo snahou najít nové odbytiště pro své zboží. Pocit, že jste pro bezpečí své nebo svého dítěte udělali maximum, je vyvážen částečným omezením pohyblivosti jezdce a také cenou 75 liber (cca 3.500,- Kč). «

BEZPEČNOST NA TRATÍCH (dokončení ze strany 1)

Omezení maximální výšky seskoku jednoznačně chrání jezdce před zraněním při dopadu (klouby, krční páteř, zápěstí…). Kromě pravidly limitovaných seskoků bychom měli při stavbě tratě myslet i na výšku při nedobrovolném **odskoku** nebo přímo **pádu**. Přejezd kladiny dva metry nad zemí je jistě akceptovatelný pro elitu, ale zřejmě ne pro minimy – byť zde žádný „seskok“ není. Stejně tak asi není úplně dobré vytáhnout benjaminy po schodcích na plošinu, z níž sice mohou seskákat několika 80 cm skoky, ale hned vedle hrozí třímetrová propast. Všude, kde se jezdci pohybují ve výškách, by měl být kolem dostatečný dopadový prostor, kam mohou v případě nouze bezpečně seskočit. Diváci, zábradlí, zapisovací stojan rozhodčího nebo třeba startovní zóna vedlejší sekce – nic z toho tu nemá co dělat.

Právě těsné sousedství kontrolních úseků je další z věcí, kterým je lépe se vyhnout: nahoře na kameni jezdec elitní kategorie, dole pod kamenem projíždí poussin. Případně dojezd jedné sekce do cíle z prudkého kopce a těsně za cílovou čarou startovní zóna jiné sekce. Občas se s takovými situacemi na závodě setkáme, nicméně optimální z hlediska bezpečnosti to určitě není a přehlednost pro diváky také není velká. Pokud je pořadatel takto omezen prostorem, stojí za zvážení, zda raději nepostavit kontrolních úseků méně – třeba na tři kola. «

Maximální výšky seskoků			
Kategorie	ČMF české	BIU mezinárodní	UCI
Poussin	50 cm	50 cm	60 cm
Benjamin	80 cm	80 cm	80 cm
Minime	150 cm	120 cm	100 cm
Femina / Girls	70 cm	50 cm	80 cm
Elite Femina / Woman		120 cm	140 cm
Junior / Senior	200 cm	200 cm	140 cm
Elite	200 cm	200 cm	180 cm

TADEÁŠ KŘÍŽ: HANDICAP JAKO VÝZVA

Tato sezóna byla velice zajímavá a taky dost jiná než kterákoli předchozí. Byl to první rok, co jsem nastoupil do Seniorů coby invalidní osoba. Ptáte se, jak to myslím? Stalo se to asi před dvěma lety: Vše probíhalo tak nějak normálně. Trénink, strava, zábava - až jednoho dne, kdy jsem si tak v klidu seděl a koukal na televizi, jsem zavřel jedno oko a zjistil, že nějaký šedý flek uprostřed zorného pole mi brání, abych na ni viděl. První moje myšlenka byla, že to nejspíš bude jen něco, s čím půjdu na operaci a bude dobře. Takže mě mamka objednala k oční doktorce. Ale na kontrole, kdy doktorka nevěděla co se mnou je, jsem si uvědomil, že to asi taková banalita nebude. Tím začal celý kolotoč vyšetření, kontrol a hospitalizací v nemocnicích. Procestoval jsem spoustu nemocnic od Kyjova přes Brno, Olomouc až po Prahu, kam nyní pravidelně jezdím na kontroly. A při každé kontrole dostáváme informace, kde se co testuje a vyvíjí nového na pomoc proti mé nemoci, která je v dnešní době neléčitelná.

Tadeáš Kříž (*1995) ÚAMK AMK Mladost Hodonín

Tím pádem šlo kolo úplně stranou. Asi rok se zjišťovalo, co se mnou vlastně je a sport mi byl zakázán, aby se mi vidění náhodou dále nezhoršovalo. Vlastně mi zakázali téměř vše jako alkohol, kouření a hlavně namáhání zraku. Jak fungovat a moc nekoukat? Zpočátku mi hrozili roztroušenou sklerózou. Nakonec se ukázalo, že mám LHON. Ptáte se, co to vlastně LHON je? LHON neboli Leberova hereditální optická neuropatie se projevuje úbytkem očních nervů, které přenášejí zrak mezi okem a mozkem a tím vytváří obraz. Jelikož mám úbytek očních nervů, znamená to, že i můj zrak je horší a projevuje se rozostřeným viděním.

Zpočátku to byl ve škole veliký problém. Spolužáci se na mě dívali s odstupem, neboť jsem po kortikoidových infúzích hodně přibral a byl dvakrát takový. Naštěstí mi postupem času lékaři dovolovali sportovat a časem jsem se zkusil opět postavit i na kolo. A ejhle, ono to šlo. Díky tomu, že biketrial dělám už od roku 2002, jsem dokázal stát na kole, odhad skoku a manipulace s kolem mi nedělala takový problém, jak bych čekal s tím, jak nyní vidím. Dá se říct, že vlastně jezdím více méně na odhad. Takže jsem zase začínal na úrovni benjamine. Ale nejen sport mi pomohl dostat se zpět do života. Největší zásluhu na tom měla rodina a pár opravdu dobrých kamarádů. A teď teda konečně k té samotné sezóně. Jak už sem řekl, odvážil jsem se startovat v kategorii Senior, přestože moje máma nechtěla. Bála se, že se hned na první sekci vysekám, ale já jsem to zkusit musel. Ze začátku nebyly výkony nic moc,

ale v průběhu sezóny jsem se rozjel a nakonec se mi povedlo mezi „zdravými“ soupeři urvat celkově druhé místo. V průběhu sezóny jsem dokonce vyměnil 20“ kolo za 26“, které jsem si původně na bazaru koupil jen tak pro radost. Radost mě ale natolik pohltila, že jsem u něj prozatím zůstal. Ve finále nejsem ani tak nadšený z druhého místa, jak z toho, že se můžu hrdě postavit na start sekce a plně si ji užít.

Nyní jsem na vysoké škole v Olomouci, trénuji s olomouckými jezdci a budu se aktivně podílet na zimní přípravě mladých nadějí tohoto klubu. Jak říkává moje mamka: „*Nevím jak Táda vidí, ale na kole jezdit chce! Taky celý život nic jiného nedělal a ani neumí.*“ «

VÝSLEDKOVÝ SERVIS

MČR v biketrialu 2015: elite 1. Václav Kolář 2. M. Kakáč 3. V. Křiva , | **junior** 1. Martin Štěpánek 2. L. Janka 3. M. Pochtiol

PČR v biketrialu 2015: senior 1. Tomáš Zedek 2. T. Kříž 3. J. Rössler | **femine** 1. Eliška Hříbková 2. I. Antlová 3. D. Pecháčková | **minime** 1. Adam Kosík 2. T. Vepřek 3. O. Krúpčik | **benjamin** 1. Kryštof Hanzal 2. D. Sabáček 3. M. Damborský | **poussin** 1. Vojtěch Hříbek 2. V. Vepřek 3. O. Maulis

Cyklotrialové hry mládeže 2015: cadet 1. Lukáš Janka 2. T. Kočička | **minime** 1. Marek Pochtiol 2. A. Kosík 3. P. Mokrý | **benjamin** 1. Tomáš Vepřek 2. M. Damborský 3. T. Valenta | **poussin** 1. Vojtěch Vepřek 2. V. Kalaš 3. H. Straka | **girls** 1. Alžběta Pečínková 2. E. Hříbková 3. D. Pecháčková

Český pohár v trialu 2015: elite 26 1. Marek Tryner 2. D. Herka 3. P. Jeřicha | **elite 20** 1. Václav Kolář 2. V. Křiva 3. M. Štěpánek | **expert** 1. Marek Pochtiol 2. M. Křivová 3. A. Kosík

OBR GEKOK PŘEDNÍ

Již rok je na trhu zadní 19" pneumatika OBR Gekok, nástupkyně legendární Try All Sticky Lite. Nyní přichází i přední pneumatika OBR GEKOK F20 a sada bude kompletní. Hmotnost pláště je avizována 400 g/+-10g, dodávat se bude s kevlarovou skládací patkou, směs je stejná jako u zadní 19" pneu, tedy tvrdost s označením 52a. Cena zatím nebyla zveřejněna, konkurencí jsou Monty ProRace 20x2,0 (350 g, 990 Kč) nebo třeba Schwalbe Mow Joe 20x2,0 (380 g, 650 Kč – doprodej posledních kusů, výroba byla bohužel ukončena). «

TECHNIKA: LIŽINA

Pravopisná poznámka: v textu se přikláníme k variantě, že slovo "ližina" pochází od slova "líha", tedy věc, na kterou se něco pokládá a na níž to potom líhává. V tomto smyslu jsou třeba ližiny na střeše auta - protože i když na ně občas přivazujeme lyže, klouzat se po ližinách jako po lyžích by autem asi nikdo z nás nechtěl.

Ližina, chain-protector, bash-plate - označení je různé, funkce jediná: chránit střed kola, rám a volnoběžku před poškozením při nárazu na překážku. Uchycení ližiny k rámu je obvykle pomocí tří (Monty a další) nebo čtyř (Koxx a jeho následovníci) šroubů. K pohlcení energie při dopadu slouží několik konstrukčních prvků: ližina je prohnutá, uprostřed často podložená gumovou nebo plastovou botkou a na upevňovacích šroubech najdeme několik plastových podložek pro utlumení nárazu.

V biketrialu není dotek ližinou penalizován, v cyklotrialu přináší trestné body. To přináší trochu odlišný pohled na tvar a velikost ližiny. V biketrialu je taktickým prvkem využívaným při překonání překážky - například Monty Eagle Claw (orlí spár) je opatřena ostrými zuby, takže při doskoku na dřevěnou překážku do ližiny se zachytí opravdu jako dráp (a občas skutečně jezdce už dál nepustí). Následující citace pochází z reportáže ze Světa motorů z roku 1985(!), kdy mělo Československo prakticky poprvé možnost vidět v rámci závodu Evropského poháru v Řevnicích zahraniční jezdce a jejich techniku: „*Podívejte se na tu ližinu, my jsme mysleli, že je tam proto, aby chránila řetěz. Oni ji mají širokou, z duralu nebo z čeho, jako třetí stabilní kolo. Skočí na ni, odrazí se od ní…*“ (a jen pro zajímavost ocituji i následující větu: „*Tamhle to kolo je z kevlaru… váží něco přes sedm kilo, polovinu toho, co naše*“ – znovu opakuji, jde o článek třicet let starý!)

Naopak v cyklotrialu při stylu jízdy "do kol" dochází ke kontaktu ližiny a překážky výjimečně a po většinu času je to jen mrtvá váha, kterou jezdec veze - odtud pak pramení snahy její velikost a hmotnost minimalizovat. Miniaturní ližiny, které začali na své modely montovat výrobci, ukazují na jejich směřování do světa trialu podle pravidel UCI. S tvrdým záměrným doskokem na ližinu se zde prostě příliš nepočítá, maximálně tak sklouznutím kola při nedostatečně dlouhém skoku. Upevňovací body jsou natolik blízko u sebe, že ližina při dopadu příliš nezapruží a energie dopadu je tak zachycena šrouby a patkami na rámu – se všemi důsledky, které to přináší. Do extrému tento vývoj přivedla značka Clean a už tak miniaturní kousek hliníku rozdělila na dvě samostatné části - vkrádá se otázka, zda pak ještě vůbec je schopna plnit svou funkci. Gramaři ale ocení nepatrnou hmotnost - dvoudílná ližina Clean váží 42 g včetně podložek a šroubů, zatímco "běžná" hmotnost se pohybuje kolem 90 - 130 gramů.

U „šestadvacítek“ se místo ližiny používá rockring – pevný kotouč upevněný na pravé klice, který chrání zuby převodníku. Setkáte se s ním na sjezdových kolech, na enduru a samozřejmě i na trialových speciálech. Z původního „kotouče“ se postupným odlehčováním a optimalizacemi stal jen čtvrtkruhový segment, protože trialový jezdec má při dopadu na překážku obvykle kliky natočené vždy stejně – záběrovou nohou dopředu. «

Monty Eagle Claw	**Echo SL**	**Play**	**Bonz ProLight**	**Clean Mini**
185 g vč. šroubů / 1490 Kč	106 g vč. šroubů / 850 Kč	61 g vč. šroubů / 890 Kč	60 g vč. šroubů / 890 Kč	42 g vč. šroubů / 890 Kč

KUTILŮV KOUTEK

Když máte nějaké to kilo navíc, tak už na pár gramech navíc u rámu nesejde. Rozhodující je pevnost. Toto kolo německého závodníka rozhodně nevypadá na sériovou výrobu – naopak, je to poctivý garážový home-made. Zajímavé je řešení zadní stavby s klecí pro brzdu. Přední vidlice je na tomto „pancéřáku“ od firmy Bonz, ostatní komponenty převážně nesmrtelný TryAll. Údaje o hmotnostech nejsou známy ☺

NEJLEPŠÍ ZÁVOD SEZONY? (pokračování ze strany 1)

Honza Šmiřák, benjamin: „Podle mě Velká Bystřice. Super prostředí, dobří rozhodčí, dobré občerstvení.“

Tadeáš Kříž, senior: „Hodonín. Byl to závod, na kterém jsem se podílel a i přesto, že máme málo členů, jsme to zvládli.“

Marek Hlávka, elite: „Pro mě byl jednoznačně nejlepší závod sezóny 2015 v Novém Veselí. Bez ohledu na výsledek. Z organizačního hlediska byl super. Během asi 2 týdnů tu předělali téměř celý trialpark od základů k něčemu, co jezdce dobře prověřilo ve všech dovednostech.“

Pavel Procházka, elite: „Pro letošek Kyjov, přestože tuhle lokalitu moc nevyhledávám. Ale byl vidět kus práce, dobrá atmosféra, zázemí, diváci, jezdci. A i když umělé tratě, tak kombinace se svahy, různorodé a vše jetelné…“

Adam Kosík, minime: „Hodonín, protože mám rád náročné umělé sekce.“

Václav Kolář, elite: „V letošní sezoně mě bavilo hodně závodů. U nás to bylo Brno, Velká Bystřice, Kyjov, Blansko, Kutná Hora. Líbilo se mi, že se to všude pořadatelé snažili někam posunout a udělali závod minimálně novýma překážkama jiný, než byl v předchozích letech. V Bystřici zase super nápad jeden den BIU druhý den UCI. Co se týče světových závodů, tak mě bavil třetí závod v Odeně na MS, který se mi podařilo zajet perfektně bez chyb. Hodně mě bavily letos závody UCI jak Vöcklabruck, tak Andorra i Antwerpy. Bohužel letos pro mě hodně smolné a vždy mě dělil od finále hloupej bodíček. Také Indoor cup BIU v Barceloně byl skvělej a na pěkném místě. Super sezona!!“

Lukáš Buriánek, hobby: „Moc složitý rozhodování. Kutná Hora - tam jsem byl jak v ráji a nádherně jsem se povozil. Váhám, váhám, ale i přestože nejsem moc paletovej jezdec, tak bych jako nejlepší závod volil přece jen finále na Sport Lifu v Brně. Na společný závod se Scottem a Charliem budu letos vzpomínat nejvíc.“

JAK SE DO LESA VOLÁ, TAK SE Z LESA OZÝVÁ: ECHO MARK TI

Pokud do lesa zakřičíte „Hashtagg!“, odpoví vám ozvěna „Echo!“. A odpověď je to pořádně hlasitá. Rok 2015 byl pro Echo revoluční. Asijská značka dokázala přetavit dvacetileté zkušenosti v segmentu „low-cost“ do špičkových modelů, které se bez uzardění mohou postavit vedle ostatních konkurentů. Potvrzuje to i Janine Jungfels, která si právě na Echu letos dojela jak pro titul světové šampionky UCI, tak BIU.

Ke konci roku značka uvedla nový model Echo Mark TI a to hned ve dvou provedeních – špičková řada s označením TI PRO a nižší TI, v obou přináší 20“ i 26“ model. Titan z názvu je použitý v obou řadách na pastorek, novou 108 polohovou volnoběžku, středovou osu a šrouby. Červeno-černé TI PRO se navíc pyšní karbonovou vidlicí a řídítky, ostatní díly ze sady SL (super light). Překvapivě proto působí těžké obutí od Maxxisu. V nižší řadě TI v šedo-černém barevném provedení najdeme „pouze“ osvědčenou a velmi lehkou hliníkovou vidlici SL doplněnou levnějšími komponenty sady TR. Geometrie je u obou modelů totožná. Špičkovým vlastnostem odpovídá i cena. K dispozici je také model Mark IV bez titanových komponent s výslednou hmotností 8,70 kg/9,10 kg (20“/26“) a cenou 955 EUR.

MARK TI	20“ TI PRO	20“ TI	26“ TI PRO	26“ TI
geometrie	WB 1000, BB +80, CS 351, HA 72°		WB 1085, BB +65, CS 378, HA 72°,	
hmotnost	7,80 kg	8,1 kg	8,25 kg	8,55 kg
cena	1979 EUR	1495 EUR	1979 EUR	1495 EUR

Biketrialová revue, číslo 28 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v prosinci 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.

Olomoucký kraj OLOMOUC UAMK dům dětí a mládeže olomouc STAVES