BIKETRIAL REVUE

číslo 4 | prosinec 2013

Tadeáš Kříž (foto: M. Ondrušková)

SEZONA 2013 V ČÍSLECH

Poslední závod na brněnském výstavišti ukončil letošní biketrialovou sezonu. Jezdci absolvovali 9 soutěží domácího mistrovství a přeboru, dva závody Evropského poháru, jeden závod mistrovství Evropy a dva závody mistrovství světa. Pro českou reprezentaci byl letošní rok úspěšný – i když jsme nezískali v žádné z jezdeckých kategorií titul mistra světa, tak tři stříbrné medaile našich závodníků stačily na těsné vítězství v soutěži národů. Pojďme se nyní podívat, jak úspěšná byla domácí sezona.

Celkový počet jezdců, kteří se zapojili do domácích soutěží, byl 122 – jen díky nástupu „znojemské školičky“ (pět dětí, pro které to byl po pouhých pár týdnech tréninku jejich první závod v životě) na výstavišti tak letos poprvé od roku 2009 bylo v sezoně více jezdců než vloni. V nejmladších věkových kategoriích je vývoj poměrně optimistický a počet dětí, které biketrial okusí, rok od roku zvolna narůstá – je to výsledek práce místních klubů, které se cíleně věnují práci s mládeží a získávání nových zájemců. Důležité je ale jejich zájem udržet. Letošní přírůstek ve věku 10-12 let může znamenat, že se to daří, ale zároveň graf ukazuje, že kritickým věkem je stále hranice 13-15 let. Dospívání, ukončení základní školy, změny zájmů – to všechno jsou určitě faktory, které mají na svědomí úbytek jezdců v tomto věku. Svůj vliv ale může mít i to, že jezdci dosáhnou hranice svých schopností a modré, případně

ÚVODNÍK

Tituly a medaile jsou pro letošek rozdány a přinášíme vám nejen celkové výsledky sezony, ale i pár statistických čísel. Že u nás biketrial patří mezi „malé“ sporty, to bohužel víme a čísla to jen potvrzují. Pohlednice ze Slovenska, kterou jsme připravili spolu s Rado Hlavatým z Cyklotrial klubu Rudina ale ukazuje, že si vlastně nemáme nač stěžovat. Dobrou zprávou je to, že po letních prázdninách se objevily v řadě klubů mezi jezdci nové tváře a dokonce jsou i místa, kde uvažují o založení klubů nových.

Dobrou zprávu máme také pro ty, kdo nechtějí nechat kolo celou zimu v garáži: i letos bude možnost přijít si zajezdit do olomoucké tréninkové haly. Kromě indoor závodu pro mládež chystáme i nějaké dny otevřených dveří – víkendové poježdění bez stresu a trestných bodů, tak sledujte naše webové stránky na adrese www.biketrial-olomouc.cz. Přehled dalších míst, kde se dá v zimě jezdit, chystáme do dalšího čísla.

Přejeme klidné svátky vánoční (tipy pro ježíška najdete na straně tři).

-RJ-

OBSAH:

Sezona 2013 v číslech (1)

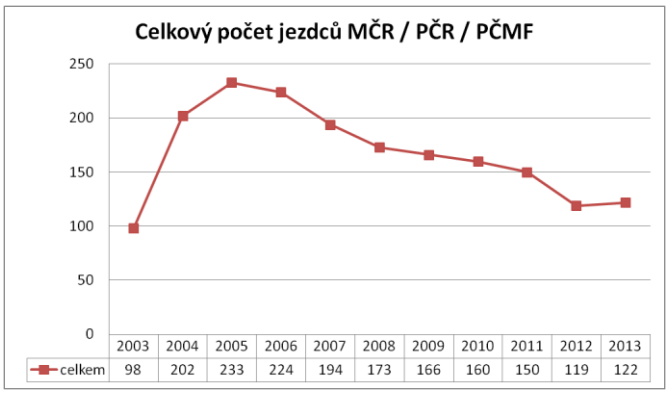
Výsledky MČR / PČR (2)

Za hliníkem do Humpolce (2)

Pohled k sousedům: cyklotrial na Slovensku (3)

Pravidla: Pásky a šipky (4)

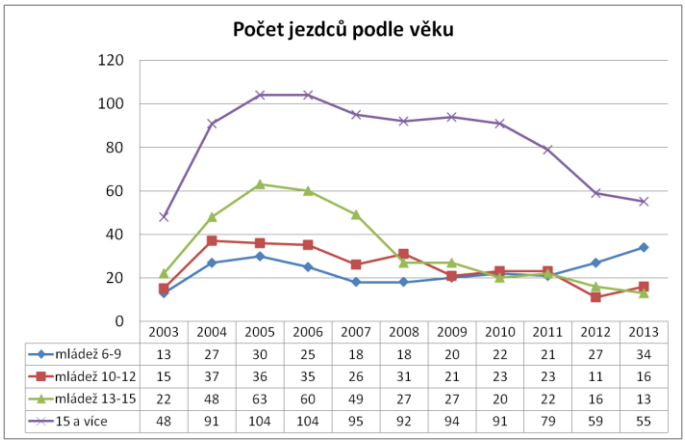
FUN TOWN.cz



červené tratě jsou pro ně již příliš obtížné, takže závody jim přestanou přinášet radost. Opomenout nelze ani finanční hledisko, sečteme-li cenu licence, startovné a dopravu, vychází jezdce jeden závod v průměru na tisíc korun.

Všechna tato data jsou čerpána z výsledkových listin a tak samozřejmě zahrnují jen jezdce, kteří se účastní domácí soutěže – nejsou k dispozici jakékoliv údaje o tom, kolik jezdců jezdí biketrial neorganizovaně. Navíc výsledkové listiny zahrnují i jezdce, kteří sice mají na daný kalendářní rok licenci, ale z nějakých (většinou zdravotních) důvodů neabsolvují jediný závod, a také jezdce, kteří přijdou zkusit jen jeden závod na jednorázovou licenci. V roce **2011** bylo 9 jezdců, kteří neodjeli žádný závod, dále 23 jezdců absolvovalo jen jeden závod a pouze 24 jezdců odjelo všechny závody sezony. V roce **2012** dva jezdci nula závodů, 23 jezdců jeden závod, 28 jezdců kompletní seriál. **Letos** 4 jezdci žádný závod, 22 jezdců jeden závod a 31 jezdců ani jednou nevynechalo. Velký podíl jednorázových účastníků znamená, že průměrná účast na závodech postupně klesá – zatímco v roce **2010** přijelo na každý závod v průměru 88 jezdců, o rok později to bylo 85, v roce **2012** 76 jezdců a **letos** průměrně 72 jezdců. Větší účast mívá pravidelně úvodní závod sezony a závěrečné finále na Sport Lifu, ostatní pořadatelé se tak museli na svých podnicích letos „spokojit“ s necelými sedmdesáti jezdci.

Určitě jsou to čísla k zamyšlení a je především v rukou pořadatelů je změnit. Na nich totiž záleží, jak lákavé závody v příští sezoně připraví. Úroveň jezdců v kategoriích je hodně rozdílná, ale pokud polovina startovního pole skončí se samými pětkami, je to určitě špatně a po dvou, třech takových závodech je víckrát na startu neuvidíme. Čím dál více se proto ukazuje význam bodu 5.1. sportovních řádů, že „stavitel trati dbá, aby se celá soutěž skládala z jedné třetiny úseků vysoké náročnosti, jedné třetiny střední náročnosti a jedné třetiny základní náročnosti“.



VÝSLEDKY MČR / PČR / PČMF 2013

Mistrovství ČR - Elite: 1. D. Herka, Hodonín 2. M. Kakáč, Blansko 3. V. Kolář, Blansko | **Junior**: 1. M. Popelka, Olomouc 2. O. Šenk, Blansko 3. E. Jandásek, Kyjov | **Přebor ČR – Senior**: 1. R. Lochmann, Březová 2. T. Zedek, Litoměřice 3. J. Rössler, N. Veselí | **Minime**: 1. M. Hlávka, Znojmo 2. F. Klouček, Hamry n/S 3. M. Štěpánek, Hamry n/S | **Benjamin**: 1. M. Pochtiol, N. Veselí 2. A. Kosík, Kyjov 3. P. Mokrý, Hamry n/S | **Poussin**: 1. R. Málek, Hamry n/S 2. D. Sabáček, Hodonín 3. Š. Šiller, Hamry n/S | **Femine**: 1. A. Pečínková, Hamry n/S 2. V. Zapletalová, Olomouc 3. K. Staníková, Hamry n/S | **Přebor ČMF - Hobby**: 1. P. Liška, Brno 2. M. Gryc, Blansko 3. M.Křivová, Hamry n/S | **Beginner B**: 1. A. Pochtiol, N. Veselí 2. J. Audy, Blansko 3. T. Kočička, Kyjov | **Beginner C**: 1. K. Šnábl, Olomouc 2. J. Šmiřák, Olomouc 3. I. Antlová, Kyjov | **Beginner D**: 1. V. Hříbek, Praha 2. E. Hříbková, Praha 3. D. Pecháčková, Praha

ZA HLINÍKEM DO HUMPOLCE

Základem každého kola, nejen trialového, je rám. Ten je v současnosti nejčastěji vyroben z „hliníku“ – proč je slovo v uvozovkách se dočtete níže. Ještě poměrně nedávno ale byla hlavním používaným materiálem ocel a budoucnost bude s největší pravděpodobností patřit kompozitním materiálům. Tento článek má za cíl seznámení se základními termíny, s nimiž se můžete setkat třeba při studování parametrů vašeho nového biketrialového kola.

Ocel je slitina železa, uhlíku (max. 2%) a dalších prvků (max. 2%). Nelze zaměňovat pojem „ocel“ a „železo“. Čisté železo je prakticky nepoužitelné. Přítomnost atomů uhlíku v krystalické mřížce oceli má na technické vlastnosti téměř zázračný vliv. Další prvky ve slitině pak dokáží snížit korozi, zlepšit pružnost a tak dále. Pevnost oceli může být velmi rozdílná, od 210 MPa u obyčejných hřebíků až po 1200 MPa u pevnostních šroubů. Záleží právě na příměsích ve slitině a také na technologii zpracování – jinou výslednou pevnost bude mít ocel tvarovaná za tepla, jinou za studena. Pro cyklistické rámy se často používá ocel s příměsí chromu a molybdenu (CrMo). Nevýhodou oceli je hmotnost, která je 7850 kg/m^3.

Hliník se používá výhradně v podobě slitin, protože čistý hliník je, stejně jako čisté železo, se svou pevností 70 MPa k ničemu. Slitiny hliníku především s mědí, hořčíkem, zinkem, manganem a křemíkem naopak dosahují vynikajících vlastností. V cyklistice se používají slitiny s pevností 200 až 400 MPa. Kromě toho, že téměř nekoroduje, váží „hliník“ pouze 2700 kg/m^3, tedy třetinu toho, co ocel. Hliníkový rám sice neváží třetinu, protože přece jenom je nutné kvůli pevnosti použít trubky většího průměru, ale přesto je úspora hmotnosti značná. Nejčastěji používané slitiny pro výrobu rámů jsou Al 6061 T4 (téčko označuje způsob chládnutí materiálu při zpracování, pevnost 205 MPa), Al 6061 T6 (pevnost 290 MPa), Al 7020 T6 (pevnost 350 MPa) a Al 7005 T6 (pevnost 390 MPa).

Kompozitní materiály v současnosti představuje především karbon. Slovo kompozitní znamená „vícesložkový“, u karbonu jsou těmito složkami uhlíková (karbonová) výztužná vlákna a lepidlo (pryskyřice), které je drží pohromadě – kdo někdy lepil laminátový kajak, tak tuto technologii dobře zná. Výsledná pevnost kompozitu záleží nejen na typu vláken (kromě karbonu existují i kevlarová a další), ale také na způsobu jejich pletení. Výroba je tedy velmi pracná a tomu odpovídá cena, lze ale dosáhnout až šestinásobné pevnosti oceli při pětinové hmotnosti.

Další materiál, s nímž se v trialu setkáte, je **titan**, samozřejmě opět ve formě slitin. Tento kov má vynikající vlastnosti, takže je využíván třeba i v kosmonautice. Na výrobu rámů se dnes již prakticky nepoužívá (olomoucká firma Morati, která se na ně specializovala, dávno zanikla), protože i jejich cena byla kosmická. Zato titanové šrouby, dráty výpletu kol a další komponenty jsou celkem běžné – vyšší cena je vyvážena nízkou hmotností, při pevnostech 600 až 1000 MPa je jeho hustota jen 4500 kg/m^3.

Kromě pevnosti materiálu a hmotnosti je důležitá také jeho pružnost, na které závisí, jak bude rám schopen tlumit nárazy, jinými slovy, jak moc bude praskat.

POHLED K SOUSEDŮM: CYKLOTRIAL NA SLOVENSKU

Seriál mistrovství a přeboru České republiky je otevřený i zahraničním jezdcům a slovenští závodníci jsou pravidelnými hosty na našich soutěžích. Obě republiky vzájemně uznávají národní licence souseda a dávají tak jezdcům možnost využít závodů v dosahu – vždyť z Moravy, kde je nyní soustředěna většina členské základny, je to do Zárieč nebo do Rudiny blíže než do Březové u Sokolova. A platí to i naopak. Jezdci ze Slovenska tuto možnost rádi využívají a i když nejsou zahrnuti do celkových výsledků seriálu, často si odváží poháry alespoň z jednotlivých závodů.

Slovensko má poloviční počet obyvatel než Česká republika a tomuto poměru odpovídá i počet kluků a holek, kteří se věnují cyklotrialu (ve slovenštině je stále používán tento název) – na závodech se jich sejde 40 až 50. Při tomto počtu jezdců naši sousedé dávno pochopili, že nemá smysl se ještě dělit na vyznavače BIU nebo UCI a **Slovenská cyklotrialová únia** podporuje obě varianty. V národních pravidlech je uvedeno, že závody mohou být bodovány „ako BIU“ (povolen dotek pedálem a ližinou) nebo „ako UCI“ (jezdci se smí dotýkat překážek pouze pneumatikami) podle rozhodnutí pořadatele. V posledních čtyřech letech se již jezdí téměř výhradně podle pravidel UCI.

Vlastních závodů mají na Slovensku méně než u nás a jejich organizace je odlišná – systém soutěží vychází opět z UCI. Zatímco české mistrovství republiky je celoroční sedmi až dvanáctidílný (jak který rok) seriál, na Slovensku se jede pouze jeden závod **mistrovství republiky UCI** a jeden závod **mistrovství republiky BIU**. Ostatní závody tvoří seriál **Slovenského poháru**. Výhodu tohoto systému můžeme ukázat třeba na Samuelovi Hlavatém: špičkový čtrnáctiletý jezdec si odjede závody mistrovství republiky BIU i UCI v kategorii minime, kam věkově patří (mimochodem, obě letos vyhrál) a zbytek sezony si jezdí ve Slovenském poháru červené juniorské tratě a získává tak cenné zkušenosti pro zahraniční závody, které samozřejmě jede opět v kategorii minime.

Letos kalendář slovenských závodů obsahoval pouhých pět položek: 27.4. Slovenský pohár Kysucké Nové Mesto, 25.5. Mistrovství Slovenska BIU Zárieč (jelo se společně se závodem Evropského poháru, tak se soutěže zúčastnilo na oplátku i hodně českých jezdců), 8.6. Mistrovství Slovenska UCI Rudina, 29.6. Slovenský pohár Veľké Záluzie, 6.10. Slovenský pohár Poprad.

Rozdělení kategorií se od našich trochu liší. **Elite**, **junior**, **senior**, **minime**, **benjamin** a **poussin** vycházejí ze světových pravidel a jsou stejné. Není zde však vypsána samostatná dívčí kategorie, holky jezdí dohromady s klukama a velmi jim to výkonostně svědčí. Pro začátečníky jsou v nabídce kategorie **promesa** pro nejmenší (něco jako u nás růžové tratě beginnerů D) a dále **volná bílá**, **volná zelená**, **volná modrá** – bez omezení věku, podle toho, na co si kdo troufá. Jak je vidět, kategorií je hodně a při výše zmíněném počtu cca 45 jezdců tak v některých startují jezdci tři, jindy jen dva...

Snaha propagovat a rozvíjet cyklotrial je společná na obou stranách hranic. Organizátoři se tak snaží přilákat na každý závod nové zájemce třeba soutěží pro žáky místní základní školy (jakási „jízda zručnosti“), gulášem zdarma pro všechny jezdce nebo nulovým startovným v dětských kategoriích. A abychom nezapomněli – celoroční licence jezdce stojí na Slovensku pouhá 3 eura (75 korun). Přesto

jen málo z dětí, které cyklotrial vyzkouší, u něj zůstane.

Přes tyto skromné domácí podmínky má Slovenská republika výborné jméno ve světovém cyklotrialu: **Tatiana Janíčková** letos získala nejen titul mistryně světa UCI v kategorii Women, ale vyhrála i Světový pohár UCI. **Samuel Hlavatý** byl bronzový na MS BIU v kategorii minime, jeho sestra **Erika** obsadila stejnou příčku v kategorii femine.

REKLAMA

Internetový obchod FUNTown.cz (www.funtown.cz) se zabývá především prodejem trialového vybavení a zejména výhradním zastoupením v České republice pro několik specificky trialových značek, jako je např. **Rockman Bikes** (skvělé ručně svařované rámy a komponenty ze Singapuru), **Kabra Bikes** (velice kvalitní trialové rámy a komponenty ze Španělska), **Heatsink** (nejlepší trialové brzdové špalky na světě), **V!Z Bikes** (komponenty z Číny s neskutečnou výdrží) a několik dalších.

Vznik internetového obchodu se datuje do roku 2008, kdy začínal pod názvem Trialshop.cz (**www.trialshop.cz**) s velmi omezeným množstvím nabízeného trialového vybavení. Postupně se nabídka rozšířila a stále rozšiřuje tak, aby se zvýšila dostupnost prvotřídních trialových značek u nás.

FUNTown.cz ale není omezený pouze na trial, zabývá se nově také prodejem oblečení pro volný čas a to zejména značkami jako **Dickies** (velice populární skate značka původem z Texasu, USA), **BeachBitch** (čistokrevná česká výroba z Brna) a v plánu je toho mnohem více.

20” rám KABRA F20 DISC

Délka **WB** (přední - zadní osa): 1000 mm
Zadní stavba **CS**: 350 mm
Výška středu **BB**: +80 mm
Úhel hlavové trubky: 71°
Váha: 1490 g

CENA: 13 500,- Kč (najdete na **www.funtown.cz**)

PRAVIDLA: PÁSKY A ŠIPKY

Letošní závodní sezona sice již skončila, ale náš seriál o pravidlech biketrialu pokračuje.

Pásky vymezují kontrolní úsek (KÚ), tedy trať, ve které se boduje. Někdy se také setkáte místo páska s názvem „mlíko“, které pochází z dob vrcholného socialismu, kdy nebylo k dostání vůbec nic, natož pásky na označení tratě a využívaly se tedy role plastu určené původně na sáčky na mléko. Mimo KÚ jezdec vjet nesmí – překročení pásky je penalizováno pěti trestnými body, tedy plným počtem. Aby se předešlo dohadům (které se samozřejmě objevovaly a objevovat budou), tak pravidla říkají, že jezdec „nesmí překročit pásku osou kola“, může se o ni opřít, může ji kolem dokonce natáhnout – třeba když couvá a snaží se získat nějaký ten centimetr navíc pro rozjezd. Jakmile mu přitom ale sklouzne a kolo na ni najede, má 5 TB, takže dobře zvažte, jestli riziko stojí za to. A pozor – kolo nesmí projet ani pod páskou! (To by se ale stát nemělo, u dobře postavené tratě jsou pásky 30 cm nad zemí).

Je ale jedna výjimka, kdy může kolo pásku překročit – když stojíte **jedním kolem na zemi a druhým se točíte ve vzduchu**, pak může procházet nad páskou (jen v BIU, v UCI je to zakázané!), jen je nesmíte ven za pásku položit. Nelze také přeskočit nad páskou oběma koly současně – třeba v místě, kde páska tvoří roh. A ještě jedno nebezpečí pásky skrývají: pokud páska vinou jezdce **praskne** (natažení, najetí a podobně), je z toho zase pětka.

Často se začínající jezdci ptají: můžu si **šlápnout za pásku nohou**? Ano, zcela bez problémů, pásky platí jen pro kolo, ne pro jezdce.

Startovní zóna

Začátek kontrolního úseku je také vymezen páskou (obvykle jiné barvy) – startovací čárou, při jejímž překročení se začíná měřit čas. Před ní je ještě startovací zóna, což je „chlívek“ rozměru minimálně 1x2 metry, kam smí vždy jen jezdec připravující se na start. Musí startovat z této zóny a z klidu, **není přípustné rozjíždět se mimo** ni – i to by rozhodčí „odměnil“ 5 TB. Pokud jezdec vjede předním kolem do sekce, nesmí už couvat zpět.

Kontrolní úsek je ukončen opět páskou – cílovou čárou. Tu musí pro zdárné dojetí překročit **předním kolem**. Zní to banálně, ale přední kolo je vždy to u řidítek, i když třeba jezdec ze sekce zrovna couvá (což může).

Starostí s páskami je tedy víc než dost, a to jsou v KÚ ještě **šipky**. Ty rozlišují tratě pro jednotlivé kategorie, protože v jednou KÚ jich jede samozřejmě více. Dvojice šipek proti sobě tvoří takzvanou **branku** a do této smí vjet jen jezdec, jehož barvě odpovídá: do zelené branky smí vjet jen benjamin, do modré jen minime, do žluté jen elite.

Brankou musí projít **jak přední kolo, tak zadní**, rozhodující jsou opět osy kola. Směr průjezdu není určen – to dává jezdcům prostor pro vymýšlení, jak si trať ulehčit. Správně postavená trať ale jezdce nepustí jinudy, než jak to stavitelé zamýšleli. Vjede-li jezdec předním kolem do branky cizí kategorie, má za 5 TB (stane se výjimečně i elitním jezdcům). Je ale povoleno couvnout si do cizí branky zadním kolem třeba při otáčení nebo rozjezdu.

Pásky i šipky jsou drženy kolíky a drátěnými výtyčkami. V pravidlech se píše, že vytažení nebo **zlomení kolíku** je potrestáno 5 TB (ohnutí nebo nalomení se netrestá). Proč tomu tak je? Představte si trať, v ní kámen, přes který mají jezdci jet. Vedle kamene jsou zatlučené kolíky a páskou. Jeden jezdec jede přes kámen jak má, druhý se ale zkusí prodrat škvírou mezi kolíkem a kamenem, aby nemusel nahoru – a kolík zlomí. Trest je tedy v tomto případě zasloužený.

I když se stavitelé závodů snaží vyznačit tratě přehledně a jednoznačně, někdy může být jezdec na pochybách, kudy má jet. Zde je rada jednoduchá: zeptejte se rozhodčích

na daném kontrolním úseku. Ostatně, otázku „jsi připraven, víš, kudy máš jet?“ slyšíme od rozhodčích často. Může se to zdát jako samozřejmost, ale ne každý si trať prochází pozorně a jakmile vjedete do sekce, je již pozdě si stěžovat, že jste o „támhleté brance za stromem“ nevěděli. Na pěší prohlídku tratě máte neomezené právo, takže ji nepodceňujte. Zkontrolujte si, který kámen drží, který se kýve, která kláda vás unese a která pod vámi praskne. Neboť překročením startovní čáry přední osou kola vyjadřujete svůj souhlas s technickým stavem trati a na případné stížnosti je pozdě.

Do kapitoly pásky a šipky patří ještě **vyznačení okruhu**. Poslední dobou, kdy se hodně závodů jezdí v trialparcích, není pojem „okruhu“ tak zřejmý, ale v přírodě jsou kontrolní úseky rozmístěny podél nějaké přístupové cesty, potoka a podobně a k přechodu mezi nimi by se měla používat vyznačená trasa. Jednak proto, aby měli všichni stejné podmínky, jednak z důvodu třeba chráněného území, zemědělského porostu, bezpečnosti a podobně. Tento okruh bývá také vyznačen páskami, ne po celé délce, ale jen místy, aby bylo zřejmé, kudy vede.

Shrnutí: za pásku můžu šlápnout a můžu se nad ní otáčet jedním kolem, ale nesmím ji přejet nebo přetrhnout. Kolem kolíků jezdím opatrně, abych je nezlomil nebo se o ně nezasekl pedálem. Dávám pozor na šipky, do cizí barvy nesmím, do své musím. Když tam šipky mojí barvy nejsou, můžu kdekoliv, kde nevjedu do cizích. Před závodem si sekci pořádně projdu. Nic složitého.

Biketrialová revue, číslo 4 Vydal Biketrial klub Olomouc, Luběnice 82, 783 46 Těšetice, IČ 750 95 581 v prosinci 2013 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.