BIKETRIAL REVUE

číslo 5 | leden 2014

*Je to kolo, není to kolo? Podle vídeňské úmluvy o silničním provozu z roku 1968 může být jízdním kolem jen vozidlo, které má **nejméně** dvě kola. Takže asi není, ale koho to zajímá? To, že jednokolka alias unicycle není doménou pouze cirkusových artistů, začal světu ukazovat Kris Holm na legendárních lávkách v North Shore někdy před dvaceti lety. Ve stopách tohoto průkopníka a zakladatele uni-trialu se od té doby vydaly desítky dalších jezdců. Jedním z nich je i **Honza Střelec**, dvacetiletý český jednokolkař z Ostravy. Od září studuje na olomoucké univerzitě a tak jsme se začali potkávat na trénincích v trialparku.*

Jak se člověk dostane k jednokolce a napadne ho jezdit na ní přes překážky?

K jednokolce mě přivedli kamarádi a po pár chvílích zkoušení jsem věděl, že si taky jednu musím pořídit. Na „normálním“ kole umím tak, jako většina lidí pouze jezdit. Ani mě nikdy předtím nenapadlo zkoušet na kole něco víc. Ale s jednokolkou je to jiné, u ježdění jednoduše zůstat nejde. Tak jsem se díval hodně na videa na internetu a začal zkoušet to, co oni. A jelikož mi nikdy triky moc nešly a uměl jsem skákat dříve, než jezdit, byl pro mě trial jako dělaný.

Mají jednokolky kromě trialu ještě další disciplíny?

Na jednokolce se v podstatě jezdí obdobné disciplíny jako na kole, tedy hlavně trial, flatland, street, freestyle nebo downhill. Ve flatlandu, streetu i freestylu se hodnotí jak náročnost provedení triků, tak i jejich originalita či plynulost. Downhill je samozřejmě na čas.

Downhill na jednokolce? To je možné? Jednokolka je přece furtšlap?

Furtšlap sice je, ale dnes už je možný i převod v samotném náboji. Většina lidí jej ale stejně k downhillu nepoužívá a stačí jim pouze větší kolo a brzda. Mě samotnému třeba připadá downhill lepší na kole, protože na jednokolce se takové rychlosti jako na kole prostě nedá dosáhnout, ale je pravda, že jsem sám downhill nikdy nezkoušel a určitě to má taky něco do sebe.

(pokračování na straně 2)

OBSAH:

Na jednom kole (1,2)

Představujeme kluby: Metan trials Ostrava (2)

Zimní tréninkové haly (3)

Technika: Hmotnost (4)

ÚVODNÍK

Lednové vydání Biketrialové revue nemá číslo jedna, jak byste možná čekali, ale pět – pokračujeme plynule v číselné řadě. Pokud se vám po vánočních svátcích nelíbí ani čísla na vaší osobní váze, pojďte to vyjezdit do některé ze zimních hal. Aha, pardon, vy jste dali na váhu vaše kolo? Tak v tom případě je pro vás určena strana 4! Ať tak či onak, přejeme všem úspěšný rok 2014.

Moc děkujeme Lukáši Buriánkovi, který pro vás tisk tohoto vydání zaplatil.

-RJ-

Říkáš větší kolo a brzda – ty ale na své jednokolce žádnou brzdu nemáš. Jak je to teda s rozměry kol a vybavením?

Různé velikosti samozřejmě jsou, ale oproti biketrialu se u nás v trialu používají jenom dvacetipalcová kola, větší by absolutně neměla smysl, akorát by byla jednokolka těžkopádnější a hůře manipulovatelná. Rozdíly jsou spíš v detailech, tedy v pedálech, klikách nebo pneumatikách. Brzdy jsou, jak už jsem říkal, používány jenom v downhillu. Pořád se bavíme o možnosti jejich využití v trialu, ale zatím to má více negativ, než pozitiv. Takže teď zůstaneme jen u stěžování si, jak jsou pro vás biketrialisty mnohé věci o dost jednodušší s brzdou.

Unitrial je asi ještě méně masový sport než biketrial. Kolik vás v republice je?

Na to sám neznám odpověď. Určitě by nás ale mohlo a mělo být víc. Bohužel si ale troufám říct, že nás bývalo více, než teď. A ne jen co se trialu týče, ale celkové „jednokolkové“ scény u nás. Sport jde hodně rychle dopředu a s ním se zlepšují i jednokolkaři, takže máme jak hodně dobré jezdce a zároveň dost začátečníků. Chybí nám ale ta prostřední třída, která je podle mě nejdůležitější. Tudíž ti nejvěrnější zůstávají, ale nemají si pořádně s kým zajezdit. A takový nováček je na tom ještě hůře, protože vidí pouze ty nejlepší a to někdy nefunguje jako inspirace, ale právě naopak.

Jak vypadá trialový závod na jednokolkách?

Máme to poměrně rozdílné oproti biketrialu. Sekcí bývá většinou okolo padesáti, ale většina z nich je o dost kratší, většinou trvá celý závod dvě hodiny. Jakmile se na sekci dotknete něčím jiným než jednokolkou, musíte dolů a je na vás, jestli ji zkusíte znovu, nebo se přesunete k jiné sekci. Je to tedy taky hodně o taktizování, na které sekce jít v jakou část závodu. Například ze začátku bývá na nejlehčích sekcích narváno. Za jednu projetou sekci je jeden bod a cílem je mít na konci závodů samozřejmě bodů co nejvíce. Žádné trestné body jako vy nemáme, buď sekci dáme poctivě, nebo vůbec. Já sám si třeba moc neumím představit, že by biketrialisti jeli závody „po našem“ a naopak. Obojí má ale něco do sebe.

Máte během roku hodně závodů?

V poslední době je to u nás se závody poměrně bídné. Je jich o dost méně, než v minulosti a často už na nich ani moc nejde o samotné závodění. Proto radši jezdím na závody do zahraničí. Například v Maďarsku nebo v Německu berou soutěže mnohem seriózněji než u nás a úroveň soutěžících je přece jenom taky lepší. Přál bych si ale do budoucna, aby nebylo třeba jezdit kvůli pořádným závodům do zahraničí a rád bych si zase pořádně zazávodil tady u nás.

Neztratí se čeští jezdci mezi těmi zahraničními?

To rozhodně neztratí. Je to podobné naší biketrialové scéně. Jedná se o dost málo rozšířený sport, ale máme v něm dost výjimečné jedince. Já jsem si naposledy před dvěma lety v Maďarsku dojel pro druhé místo na mistrovství Evropy, což zatím považuji za svůj největší úspěch, ale musím se přiznat, že v poslední době už na závody nejezdím tak hodně, jako předtím. Mám ale v plánu to pomalu zase napravovat.

Je v republice nějaká „jednokolková unie“? Podporuje vás někdo?

Unii bohužel nemáme, pokud chce někdo podporu, musí se snažit jako jednotlivec a záleží jenom na něm, jestli sežene nějakého sponzora. Přece jen se jedná o hodně „free“ sport ve formě „každý za sebe“, ale neříkám, že je to úplně správně.

Na tréninku tě nevidíme bez sluchátek v uších, co ti tam právě teď hraje?

Jo, to je pravda. Hudba mi hodně pomáhá jak k soustředění, tak i k motivaci. Když se potřebuju pořádně nabudit, většinou poslouchám nějakou elektronickou hudbu, převážně dubstep, ale často si i poslechnu Beethovena nebo Čajkovského, u vážné hudby se totiž umím nejlépe soustředit.

Díky za rozhovor.

Jan Střelec alias Bedřich, narozen 1993. Vyrostl v Ostravě, unicycle trialu propadl před šesti lety. Druhé místo na E. U. C. 2011 Summer Edition v maďarském Miskolci. V roce 2012 překonal český rekord, když na jednokolce seskočil z výšky 273 cm.

PŘEDSTAVUJEME KLUBY: METAN TRIALS OSTRAVA

Na Ostravsku ještě chvíli zůstaneme s naším volným seriálem o místních klubech. Dlouho se zdálo, že v tomto regionu se na kole jezdí jen na nákupy a do pohostinství – až se před deseti lety (2004) na závodech začala objevovat parta z Havířova, která si říkala **Havířovští drtiči**.

Oživení nepřinesli jen názvem klubu (mezi všemi těmi ÚAMK a AMK přeci jen poněkud extravagantním), ale hlavně nadšením a zájmem o biketrial. Radek „Bass“ Basel, Petr „Kaktus“ Wasniovsky, z mladších třeba Honza Krawczyk a další – to všechno byli jezdci, které zjevně víc než výsledky zajímala radost z ježdění a skákání (ale pozor, výsledky nakonec byly také). Bass byl na krátkou dobu i členem sportovní komise – ale pak se najednou cosi zlomilo a Drtiči se z BIU závodů začali vytrácet. Na podzim 2009 ještě stihli uspořádat závod MČR na havířovském náměstí, ale to byla labutí píseň. Někteří dostudovali a začali zakládat rodiny, jiní začali jezdit závody podle pravidel UCI. Zásluhou Basse, který po promoci vyměnil trialové kolo za slušivou košili městského úředníka, ale vznikl v Havířově ojedinělý trialový areál „Na Nábřeží“, který je volně přístupný a nabízí výborné možnosti k ježdění i závodům. Havířovští drtiči jsou tedy asi již minulostí, ale zanechali po sobě stopu.

„Zanechat stopu“ je i slogan, který používá restaurace Pata Negra – jeden ze sponzorů dalšího ostravského klubu, **Metan trials,** a protože nejsme gastronomický časopis, budeme se věnovat místo jídla právě „Metanům“. Historii vzniku svého klubu popisují v následujícím příspěvku sami, tak jen doplňme, že jejich organizační aktivity výrazně přesahují běžný rámec. Jako jeden z prvních svých počinů zorganizovali v roce 2010 závod MČR BIU na výstavišti Černá Louka, ve spolupráci s partou kolem skate a free parku Betoňák se jim podařilo doplnit areál o trialpark a hodně pozornosti věnují i propagaci trialového sportu – kromě desítek exhibic mají na svědomí i profesionálně natočená videa (například „Excursion in Ostrava“ s Davidem Herkou v prostředí, které se může směle postavit vedle McAskillova „Industrialu“). Ale teď už dejme slovo Lukáši Havránkovi z „Metanů“.

Co jsme vlastně zač?

Za názvem Metan trials se skrývá daleko více, než jen cyklotrialový klub. V průběhu posledních let jsme na Ostravsku vytvořili něco nového a pro region netypického. Jak to teda vlastně bylo?

První náznaky

Bude tomu už přes 10 let, co se několik prvních ostravských biketrialových jezdců potkalo a seznámilo na památných betonových zídkách. Nevíme o tom, že by v Ostravě kdy existoval nějaký cyklotrialový klub. Nebyly tréninky, rady, pořádné překážky, ani zkušenější jezdci. Jediná věc, která existovala, byla touha tyto věci nějak změnit.

Co bylo dál?

Začali jsme hledat nové lokality na tréninky, hltat videa Pepy Dresslera, zúčastnili se několika Street Jamů a ti nejodvážnější z nás dokonce vyjeli na biketrialové závody! Zjistili jsme, že trial se opravdu někde organizovaně jezdí, že máme co dohánět a pomalu začali přemýšlet o tom, že něco podobného by se nám taky hodilo.

Založení klubu

A proto jsme se v roce 2006 rozhodli naše neformální kamarádské sdružení trochu formalizovat. A tak vzniklo 14. 2. 2006 občanské sdružení Metan trials. Cejch formality v nás vyvolal pocity odpovědnosti. Pomalu, ale jistě jsme začali náš klub budovat.

Hodnoty

Ostrava sehrála v této době důležitou roli. Měli jsme totiž v zádech (kromě vysoké koncentrace popílku na metr krychlový) také svéráz města – poselství určité tvrdosti. Ta byla pro přežití a uživení se v tomto regionu po téměř dvě století klíčová. Svůj význam měla i pro nás. I krátká mluva ostravaku má své opodstatnění. Nebyl čas na dlouhý a táhlý věty nebo snad dokonce nějaké "helé."

Z ničeho jsme dokázali vybudovat cyklotrialový klub, postavit trialpark, oslovit nové jezdce, uspořádat ostravskou část Mistrovství ČR v biketrialu 2010!!!, odjezdit desítky exhibicí a mimo jiné být párkrát v televizi a novinách.

Myšlenka, která se za Ostravou skrývá, je důležitá pro každého osamoceného jezdce, ale i pro ty, kteří se chtějí ve sportu (ale i jiných věcech) někam dostat. Tvrdost, schopnost jít si za svým, převzetí iniciativy, to všechno jsou hodnoty, které nám pomohly a které hodláme předávat dál.

Budoucnost

V našich cyklotrialových letech jsme sice nevyhráli kategorii Elite, ale vytvořili jsme zázemí pro jezdce, kteří přijdou po nás, a cyklotrial jsme ukázali už několika tisícům lidí. Příběh je to pěkný. Ještě hezčí však je, že to všechno je teprve začátek.

Lukáš Havránek

ZIMNÍ INDOOR PŘÍPRAVA: TRÉNINKOVÉ HALY

Udělali jsme malý průzkum, kde všude je možnost si v zimě zajezdit pod střechou. Výsledek nás příjemně překvapil – počet klubů, které pro své členy na zimu zajistily tréninkové prostory, je velký. Výborná zpráva je, že dveře zde většinou mají otevřené i cizí jezdci – někdy zdarma, někdy za příspěvek (protože nájem a příprava haly rozhodně není zanedbatelnou položkou v klubovém rozpočtu). Takže jestli nemáte kde jezdit a přesto nechcete uložit kolo k zimnímu spánku do garáže, koukněte na mapu, kam to máte nejblíže, zavolejte na uvedený kontakt a domluvte se, kdy můžete přijet.

1 Hamry nad Sázavou: hala ve Žďáru nad Sázavou na Jamské ulici nabízí kromě palet, cívek, sudů i kameny a betony. Cena za trénink 50 Kč, za celý den 100 Kč. Kontakt: Míra Křiva, telefon 603 780 547

2 Znojmo: Menší prostory (100 m^2) na ulici Přemyslovců jsou po domluvě zdarma k dispozici všem jezdcům. Kontakt: Tomáš Mudrych, telefon 601 308 506

3 Brno: Pokud si chcete zajezdit na kole nebo na jednokolce ve vytápěné hale, tak se musíte vydat do Brna, Zábrdovická 10, třetí patro. Vstupné 100 Kč, měsíční permanentka 500 Kč. Kontakt: Martin Hanzal 602 702 780 nebo Adam Gerža 723 082 588. Každý měsíc tréninkový jam session!

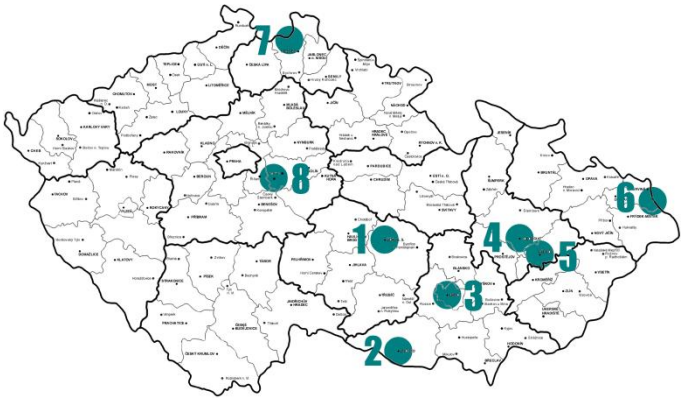
4 Olomouc: hala v Bystrovanech na pevnůstce, příjezdová mapka na webu www.biketrial-olomouc.cz. Rozměry cca. 15x23 m (350 m2). Palety, cívky, pneumatiky, kulatiny, sudy. Trénink po domluvě mimo pondělí a středu (pravidelné tréninky domácího klubu – je tu plno), vstupné dobrovolné. Kontakt: Radek Janka, telefon 721 048 805

5 Přerov: hala na přerovském Výstavišti je určena pro trénink maximálně 3 jezdců, rozměry 20x15 metrů. Po domluvě zde mohou za 30 Kč na hodinu trénovat i „přespolní“. Kontakt: Pavel Procházka, telefon 724 493 902

6 Český Těšín: biketrial se na Ostravsku ujal a na břehu řeky Olzy, v Těšíně, se rodí nový klub. Na zimu mají domluvený suterénní prostor cca 8x30 m (240 m2). Palety, pražce, pneumatiky. Kontakt: Dalibor Turek, telefon 725 113 096

7 Hrádek nad Nisou: léta zaběhanou starou tovární halu o ploše přes 600 m^2 v Hrádku sdílí trialisté spolu se skateparkem, místa je tu pro obojí dostatek. Kontakt: Jan Sladký, 775 353 400

8 Prusice u Kostelce nad Černými Lesy: Dlouhatánská hala bývalého kravína je plná nádherných šutráků a klád, vhodná pro kola i pro motorky. Zatím ale nesvítí světla, tak je nutno jezdit ve dne. Vstupné 100 Kč na den, kontakt: Libor Pecháček 608 819 282



TECHNIKA: HMOTNOST

Hmotnost, to je zaklínadlo, které se v biketrialu skloňuje znovu a znovu. V době, kdy tento sport začínal, vážila kola 12 – 15 kilogramů. Jenže zatímco tenkrát byla hlavním prvkem **jízda**, dnes je to **skok**. A při skákání je poznat každé deko navíc. Ale ani pro poussina není otázka hmotnosti bezvýznamná – v poměru k jejich vlastní váze je hodně velký rozdíl, jestli kolo váží osm nebo deset kilogramů. Bohužel v trialu platí totéž, co jakékoliv jiné cyklistické disciplíně. Pro každý ušetřený gram musíme sáhnout hluboko do peněženky.

Hmotnost dnešních špičkových trialových kol se pohybuje kolem 7 – 8 kilogramů. Kam se dá dostat? Karbonová Monty M5 má hmotnost 6,995 kg a všichni jsme zvědaví, jak se karbon v trialu osvědčí. Je to cesta? Když si uvědomíme, že závodní horská kola s odpruženou vidlicí, přehazovačkou, nejméně 26 palcovými koly a sedátkem dnes atakují hranici 9 kg, je se to stále hodně. Kde se ta kila berou? Pojďme rozebrat dvacítkové kolo a dát je na váhu.

Rám: DOB (CrMo) – 1290 g, Sky 2 (Al 7005) – 1400 g, Ozonys Curve V2 (Al 6061) – 1240 g, Monty Kamel 221 (Al 7005) – 1700 g, Monty M5 (karbon) – 1126 g. Jak je vidět, hmotnost rámů je velmi různorodá bez ohledu na použitý materiál. A ani nejtěžší z našeho vzorku (Kamel) nedává záruku, že nepraskne, o tom se přesvědčilo mnoho jezdců. Rozdíl mezi karbonem a hliníkem sice je, ale na hmotnosti rozhodně ne tak výrazný jako na ceně. Je potřeba ještě připočíst ližinu, která spolu se šrouby a podložkami zatíží naše kolo o dalších 200 g.

Vidlice: I zde hmotnost velmi kolísá: od superlehké karbonové Monty M5 (475 g / 9400,- Kč), přes hliníkové Echo SL (625 g / 2490,- Kč) a Monty Kamel (756 g / 4490,- Kč) až po robustní ZOO! (970 g / 1890,- Kč).

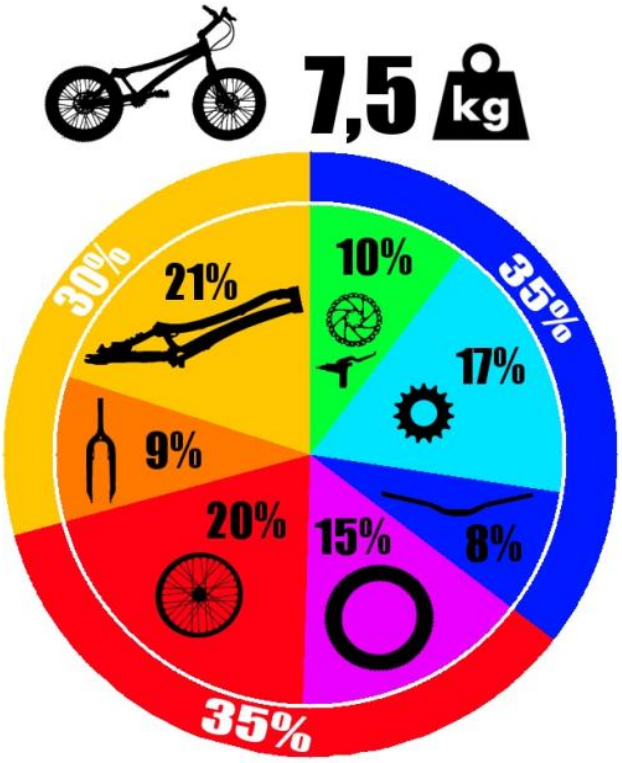
Kola: Kde se dá ušetřit hmotnost u kompletního vypleteného kola (střed, ráfek, špice, nyple)? Lze použít titanové špice (2 g/ks) místo ocelových (4 g /ks) – při výpletu 36 drátů to dělá 72 g na každé kolo. Jedna titanová špice ale stojí 129 Kč, ocelová o více než sto korunu méně. To už je lepší investovat pár stokorun do lehčího ráfku – ty běžné v ceně kolem tisícovky váží kolem 400 – 500 g, superlehké ráfky Neon 300-380 g. Úspora sto gramů vás v tomto případě vyjde jen na 400 Kč. Kompletní vypletené přední kolo váží 600 – 800 g, zadní 700-900 g.

Pneumatiky: otázku váhy pneumatik jsme řešili ve třetím čísle Biketrialové revue, nejlehčí „párek“ Monty Pro Race (přední 20“ plus zadní 19“) váží 1120 g, ekonomická sada Maxxis Eagle Claw 1655 g. Rozdíl 500 g není určitě zanedbatelný.

Řízení: do této položky započítáváme hlavové složení (100-150 g), představec (150-200 g), řídítka (200-450 g), gripy (70 g). U řídítek karbon na rozdíl od rámů používá více výrobců, všem vychází hmotnost kolem 200 g při ceně kolem 4000 Kč. Hliníková začínají od 300 g nahoru, cena je ale čtvrtinová. Celkem tedy na řízení vychází 500 – 750 g.

Pohon: střed, kliky, pedály, volnoběžka a řetěz neboli 180 + 360 + 300 + 165 + 330 = 1335 g. Vybírali jsme „střední“ komponenty, ale rozdíly v hmotnostech zde příliš nekolísají – řetězy váží všechny stejně a hlavně to je položka, na které se určitě šetřit gramy nevyplácí.

Brzy: kotoučové, nebo ráfkové? V prvním čísle Revue jsme jednoznačně doporučovali kotoučové, přesto je mezi světovou špičkou pár jezdců, kteří vozí na „dvacítkách“ ráfkové magury HS33 – je v tom z hlediska hmotnosti rozdíl? Pár (přední + zadní) kotoučových brzd včetně páček a kotoučů váží 760 gramů, ráfkové 660 gramů.

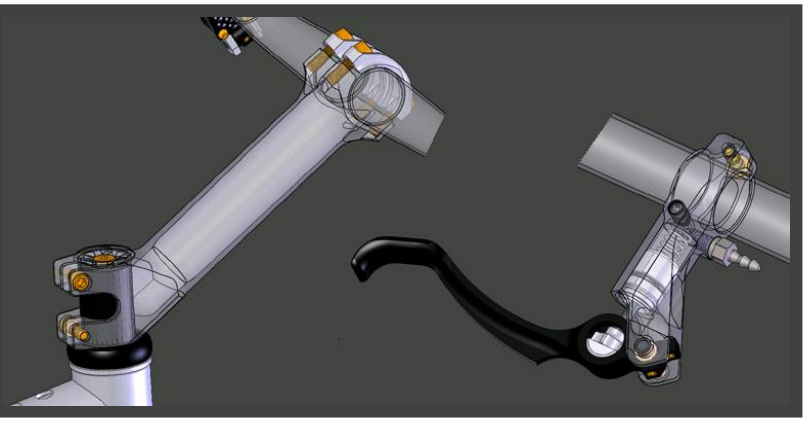


Naše modelové kolo váží 7,5 kilogramu. Z grafu vidíme, že rám s vidlicí mají na svědomí asi třetinu celkové hmotnosti kola, kola s pneumatikami dohromady také více než třetinu a zbytek zůstává na pohon, řízení a brzdy. Další snížení hmotnosti je vždy provázeno i snížením pevnosti jednotlivých komponent a tím i jejich trvanlivosti. Na kolo s hmotností pod šest kilogramů si tak budeme muset asi ještě nějaký čas počkat.

Jednu z cest, jak se vyrovnat s hmotností kola, nabízí i známé přísloví „těžko na cvičišti, lehko na bojišti“, takže někteří třeba trénují s pneumatikami Eagle Claw a jen na závody přezouvají na superlehké ProRace. Jednak jim déle vydrží, jednak s sebou při tréninku „tahají“ půl kila navíc a na závodě to pak skáče o to lépe.

JAK SNIŽUJÍ HMOTNOST U ECHA?

Dosáhnout co nejnižší hmotnost vyráběných dílů je pro inženýry ve vývojových dílnách náročný úkol. Všechny nové komponenty se dnes samozřejmě navrhují v 3D modelovacích programech, které umožňují simulovat zatížení a zjistit předem, zda je díl dostatečně pevný. Výroba na CNC strojích následně zaručuje nezbytnou přesnost. Důležitý je ale i nápad. Na prvním obrázku je představec Echo SL. Kromě odstupňované tloušťky stěny tvar představce umožňuje seříznout krk vidlice rovně o 30 mm níže namísto obvyklého šikmého provedení. Na druhém obrázku je vidět nové řešení brzdové páčky řady SL (superlight). Umístění pístku přímo do objímky brzdy a jeho orientace kolmo k řidítkům jednak opět šetří hmotnost (i když jen 7 g), ale hlavně snižuje nebezpečí poškození při pádu – nikde nic netrčí a hadička je vedena hezky bezpečně podél řidítek.



Biketrialová revue, číslo 5 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v lednu 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.