BIKETRIAL REVUE

číslo 7 | březen 2014

ÚVODNÍK

Chtělo by se napsat, že končí zima, blíží se jaro a biketrialisté hledají, kam na podzim odložili svá kola. Jenže letos nejen že pořádná zima skoro nebyla, ale navíc skoro nikdo kolo neodkládal a pilně se jezdilo a trénovalo v halách po celé republice. S jakým výsledkem? To uvidíme na prvních letošních závodech, které se jedou 1. března.

Hlavní sezona se velmi rychle blíží a novinkou je seriál závodů mládeže podle pravidel UCI: Cyklotrialové hry mládeže. Je to určitě zajímavá možnost nejen pro zkušené jezdce, ale hlavně pro ty, kdo s trialem teprve chtějí začít.

Březnové číslo jsme věnovali dívčímu biketrialu jako takový malý dárek k MDŽ ☺ - a i my chceme poděkovat za drobné i větší dárky těm z vás, kdo podpořili tisk dalších vydání Revue. Rádi dáme prostor také vašim článkům a fotografiím, kontakty pro zaslání najdete na poslední straně.

-RJ-

OBSAH:

Biketrial není jen pro kluky (1)
…ale i pro rodiče (2)
Věkové kategorie (3)
Technika: Pohon (3)
Nejbližší akce (4)
Změny v kalendářích (4)
Faktor U (4)
Cyklotrialové hry mládeže (4)

I když se to na první pohled nemusí zdát, biketrial není čistě mužskou záležitostí a ženy mají v soutěžním řádu vyhrazenu svou vlastní kategorii jménem „femine“. Pro sezonu 2014 došlo ke změně mezinárodních pravidel a vznikly dokonce samostatné kategorie „girls“ a „elite femine“. Proč to tak je a jaké jsou zvláštnosti dívčích kategorií se pokusíme odpovědět v tomto článku.

Rozdělení do kategorií v biketrialu je podle věku: nejmladší poussin, následují benjamin, minime a tak dále (podrobněji v článku na straně 3). S věkem samozřejmě narůstá i obtížnost tratí. To platí pro kluky. Počet dívek, které se biketrialu věnují, není bohužel natolik velký, aby bylo možné je rozdělit do věkových kategorií a je k nim proto přistupováno trochu jinak. Byla zavedena samostatná kategorie „femine“, do níž byly zařazeny všechny dívky bez rozdílu věku. Soutěží na stejné trati (v BIU používáno oranžové značení). Rozdílná fyzická výkonnost (myšleno při srovnání osmileté s patnáctiletou biketrialistkou) se pak zohledňuje handicapovým koeficientem: pro věk 7-9 let je koeficient 1,00; pro věk 10-12 let 1,10; pro věk 13-15 let 1,20 a dívky starší 16 let mají koeficient 1,30. Tímto koeficientem se přenásobí trestné body z kontrolních úseků. Zajede-li osmiletá jezdkyně s 18 trestnými body a její patnáctiletá soupeřka s 16 TB, budou do výsledků počítány následovně: 18x1,0 = 18 TB, 16x1,20 = 19,2 TB a v tomto případě vyhrává mladší z nich. V systému českých biketrialových soutěží je kategorie femine zařazena do Přeboru České republiky, tedy mezi mládežnické kategorie. Ve světových pravidlech tvoří samostatnou „skupinu C“ (kdy skupina A jsou dospělé kategorie, skupina B mládež, skupina D národy a skupina E je pohár konstruktérů – to jen pro doplnění).

Sportovní řády myslí i na situaci, že se nesejde dostatečný počet biketrialistek pro otevření samostatné kategorie femine. Pak jsou dívky zařazeny mezi chlapce o jednu kategorii níže, než by odpovídalo jejich věku: dvanáctileté jdou ještě mezi poussiny, sedmnáctileté mezi minimy… Tento systém funguje například na Slovensku.

Vzhledem k různému věku závodnic je pro stavitele tratí trochu oříšek, jakou zvolit obtížnost kontrolních úseků pro feminy. Sportovní řády k tomuto říkají pouze to, že maximální povolená výška překážek je 70 cm.

Obvykle se obtížnost pohybuje mezi bílou (poussin) a modrou (minime). Správné řešení

(pokračování na straně 2)

BIKETRIAL NENÍ JEN PRO KLUKY

(pokračování ze strany 1)

je takové, že v závodě budou sekce průjezdné pro nejmladší z dívek a současně i dostatečně náročné pro nejstarší z nich – v jedné třetině sekcí bude tedy oranžové značení odpovídat bílému, ve druhé třetině zelenému a ve zbytku modrému. To za předpokladu, že v kategorii skutečně pojedou závodnice od 6 to 20 let, jinak je samozřejmě vhodné interval obtížnosti uzpůsobit.

Janka Koleničová – Kucová

Kategorie femina se v biketrialu objevila poprvé na světovém šampionátu v roce 1990, historicky první vítězkou se ve svých dvanácti letech stala Češka **Helena Kurandová**, další dva tituly přidala v následujících letech 1991 a 1992. Od druhé poloviny devadesátých let už její jméno musíme ale hledat v národní reprezentaci v jiné disciplíně - downhillu, kterému se úspěšně věnuje dodnes (!), zatím poslední titul mistryně republiky v něm získala v roce 2013. Na biketrialovém trůnu ji vystřídala o dva roky mladší reprezentantka ze Slovenska **Gabriela Daníková** – titul získala celkem sedmkrát v letech 1993-1995 a 1998-2001. V roce 1996 účast na MS z finančních důvodů odřekla a její nepřítomnosti využila k vítězství **Mia Suemaso** – asi by vás nemělo překvapit, že svůj první titul získala ve třinácti letech. Mia začala s biketrialem jako devítiletá, hned ve druhé sezoně získala titul na domácím (tedy japonském) šampionátu a po čtyřech letech ježdění i dva tituly světové (1996,1997). Bylo by jich možná více, kdyby v roce 1998 nezměnila disciplínu a nepřešla – ano, správně tušíte, k downhillu, kde si počíná stejně úspěšně. Na trůn se tak na dva roky vrátila Daníková a v roce 2002 ji vystřídala další Slovenka, **Janka Koleničová**. Nebylo jí třináct let, ale skoro dvakrát tolik a na rozdíl od Mii její cesta k titulu trvala třináct let – své první biketrialové závody absolvovala v roce 1989. Od roku 2003 se pak titul světové šampiónky drží ve Španělsku, nebo přesněji v Katalánsku. Nejprve jej v roce 2003 získala dvacetiletá **Gemma Bou**, v roce 2004 ale na scénu vstupuje spolu se svým dvojčetem Mireiou jiná Gemma – začíná éra „Abant Twins“, **dvojčat Abantových**. Narozeny v roce 1989 v Sabadellu, od dětství se věnovaly různým sportům a v roce 2001 (tedy ve svých dvanácti letech) zkusily biketrial – aby zjistily, že to je to pravé. V roce 2004 získává první titul **Mireia**, rok na to **Gemma**, pak zase dvakrát jedna a dvakrát druhá a tak se to střídá dodnes. Mimochodem, obě dvojčata jsou od sebe opravdu k nerozeznání, a aby se prý předešlo omylu, dohodly se, že Mireia bude závodit s náušnicemi a Gemma bez nich.

V České republice byla samostatná kategorie femine otevřena v roce 2007, kdy se v dobře rozjetém seriálu soutěží pro začátečníky „Hi-tec Cup“ našel dostatečný počet dívek. Tím **dostatečným počtem** bylo v tomto případě šest trialistek, tehdy ve věku 9-18 let, které závodily nejprve na bílé trati. O rok později už měly vlastní oranžové sekce, počet závodnic se pohybuje stále mezi čtyřmi až šesti v každé sezoně. Nižší počet účastnic oproti klukům ale provází i mistrovství světa, kde se dívek obvykle sejde jen něco kolem deseti až patnácti.

Kuriózní jsou paralely mezi životopisy světových a českých závodnic: kromě toho, že s biketrialem nezačínají hned v dětství (**Vendula Zapletalová** například v sedmnácti letech) a že **Martina „Mia“ Očadlíková** přestoupila od biketrialu k downhillu, tak to chvíli to vypadalo, že budeme mít i „české Abantky“: dvojčata **Lucie a Andrea Kabické** k tomu měly všechny předpoklady, stejný ročník narození jako Španělky, stejně k nerozeznání podobné… Bohužel po čase kolo opustila nejprve Lucie, poté i Andrea. Ta se ještě stihla objevit jako jedna z finalistek v soutěži Česká miss a biketrialové kolo si vybrala pro svou volnou disciplínu.

Reprezentační nadějí tak je v současnosti především šestnáctiletá **Marie Křivová** z Hamrů nad Sázavou, která dokázala vybojovat v roce 2012 bronzovou medaili na MS BIU – před ní byly Gemma a Mireia, nicméně v jednom ze závodů třídílného seriálu dokázala Gemmu (tu bez náušnic) porazit. Právě na Marii je ale vidět velká slabina kategorie femine.

Marie Křivová (vpravo)

Malá obsazenost kategorie v domácí soutěži totiž nedává těm talentovaným příliš šanci jezdecky růst. Chybějící konkurence, velké rozdíly ve věku a výkonnosti, příliš snadné tratě – to všechno je velké znevýhodnění, které si sebou do světových soutěží odnáší. Výkonnost sester Abantových je určitě nejméně na úrovni modrých tratí kategorie minime – kdo je chce porazit, musí proto také trénovat na srovnatelné obtížnosti. Jenže povinné zařazení do kategorie femine u nás toto neumožňuje. Inspiraci můžeme vidět u sousedů - jak jsme uvedli výše, na Slovensku samostatná kategorie femine neexistuje a dívky jezdí v chlapeckých kategoriích podle věku, případně podle toho, jak odpovídá jejich výkonnosti. A vyplácí se jim to: ženská kategorie existuje i v trialu pod federací UCI a nově vycházející hvězdou je zde Slovenka **Tatiana Janíčková**, která ve svých devatenácti letech získala titul

Gemma Abant

mistryně světa za rok 2013 a náleží jí číslo jedna ve světovém žebříčku. Konkurentku má ve své v o rok mladší klubové kolegyni **Kristíně Sýkorové** (4. místo na MS, 3. příčka žebříčku).

Na tuto problematiku reaguje i v úvodu popsaná změna mezinárodních pravidel BIU v rozdělení kategorie femine na „elite femine“ a „girls“. **Elite femine** se pojedou na modrých tratích a jsou určeny pro závodnice starší 14 let, věkový koeficient zde nebude žádný. Oproti tomu **girls** svou charakteristikou odpovídá původnímu pojetí femine – bez omezení věku, koeficienty podle stáří a oranžové tratě. Je na každé závodnici, na kterou kategorii si troufne. Obdobné řešení je i pod federací UCI, kde jezdí samostatně „girls“ - dívky ve věku 8-14 let a „women“ - ženy starší 15 let. Bohužel na národní úrovni toto situaci nevyřeší, protože minimální počet jezdců v kategorii jsou tři – a tolik děvčat u nás prostě biketrial nejezdí.

Jednoznačný přínos samostatné dívčí kategorie je v tom, že dává jasný signál: biketrial není jen pro kluky. Dívky do biketrialu určitě patří. S rozšířením členské základny snad vzroste i jejich počet a řada výše popsaných potíží se tak sama vyřeší RJ

Toto číslo o ženském trialu mě zaujalo a tak si říkám, proč se tu nezmínit také o nás, trošku opomíjených trialových mámách. Pamatuji se na den, kdy se ze mě, obyčejné mamky, stala součást tohoto sportu. Z dětského pokoje se ozvalo: „už to mám, budu jezdit trial“. Jeli jsme se kouknout na trénink a mě spadla brada až na prsa a říkala jsem si „no tohle snad nemyslí vážně“. Za pár dní jsem se začala zklidňovat, když ten výkřik přišel znovu: „jupíí, zítra mi přivezou kolo“. Další trénink, tentokrát již s kolem a já pomalu začala cítit tu změnu… Najednou jsem už nebyla jen mamka, ale i zdravotník, ošetřovatel, údržbář, svačinářka, terapeut, řidič a tak trošku trenér. Když vidím reklamu na olympijské hry v Soči, říkám si, že by něco podobného mohlo běžet i na našich trialových stránkách, nezdá se vám to dosti výstižné? Když k tomu všemu připočtu ještě trošku ambiciózního tatínka, myslím, že nám s každým závodem ten kroužek kolem hlavy svítí čím dál víc… Nu, co dodat, přeji našim závodníkům do této sezony mnoho zdaru a nám maminkám pevné nervy.

.Jana Zapletalová

VĚKOVÉ KATEGORIE V BIKETRIALU

Pro náhodného diváka na biketrialovém závodě je rozdělení jezdců do kategorií dosti nepřehledné. Je to dáno jednak jejich velkým množstvím, jednak jejich „prapodivnými“ názvy. Zapomeňte na dělení mladší žáci, starší žáci, dorostenci, muži, které se u nás používalo již od dob doktora Tyrše.

Jezdci jsou rozděleni do kategorií podle věku. Obvyklé rozmezí jsou dva až tři roky na každou z nich. Každá kategorie má určenou barvu tratě, kterou pojede. Kontrolní úseky jsou totiž společné pro více kategorií a rozlišení obtížnosti v rámci každého z nich je právě pomocí barevných šipek.

Nejmladší kategorie se jmenuje **poussin** (správná výslovnost „pusén“, u nás častěji „pusín“), název je pochází z francouzštiny a v překladu znamená „kuřátko“ nebo také ve sportovní hantýrce „mladší žák“. Je určena pro děti ve věku 7 – 9 let a používá bílé značení tratě. Pro poussiny je povolena maximální výška překážek 50 cm. Velikost kola je do 20“ (označuje průměr ráfku, viz Biketrial Revue číslo 2)

Další kategorií je **benjamin** (správná výslovnost „bendžemin“, nebo počeštěný ekvivalent benjamín) pro jezdce ve věku 10 – 12 let. Barva trati zelená, velikost kol do 20“, výška seskoků a výskoků maximálně 80 cm. Tyto maximální povolené výšky mají dvojí smysl: jednak brání zranění jezdců a jednak umožňují těm, kteří dosud nejsou na takové jezdecké úrovni, že by skok zvládli, využít technického šlápnutí a kolo si na překážku vytáhnout nebo naopak spustit.

Pro věk 13 – 15 let je určena kategorie **minime** („minim“), francouzsky sice toto slovo znamená „nepatrný“, což by ale při pohledu na dospívající jezdce napadlo málo koho, zde tedy ve významu starší žák. Modře značené tratě s maximální výškou skoků 150 cm (výrazný „skok“ téměř na dvojnásobek oproti předchozí kategorii) jsou zároveň nejtěžší přeborovou kategorií (co je to přebor a co mistrovství se dočtete v dalším čísle).

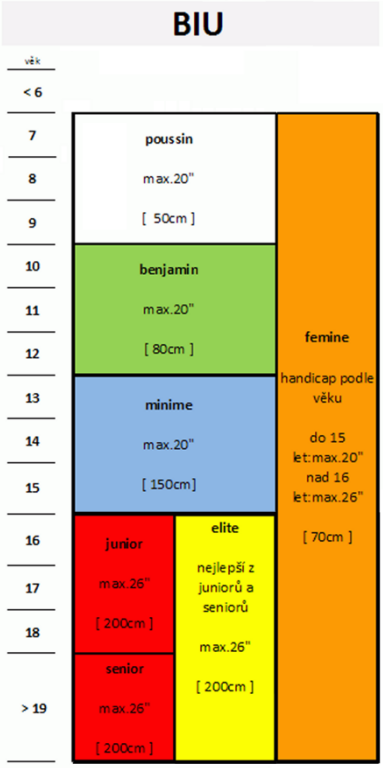
Od šestnácti let jezdci postupují mezi **juniory**, věk 16-18 let, červeně značené tratě. V juniorech se poprvé připouští velikost kola 26“, tato kategorie je již zařazena do soutěže Mistrovství České republiky.

Nejstarší kategorií pak je kategorie **senior** pro jezdce starší 19 let. Senioři jedou stejnou trať jako junioři, tedy červenou, a stejně jako oni mají limitovánu výšku seskoků 200 cm.

Z tohoto přehledného rozdělení podle věku vybočují dvě kategorie: **elite** a **femine**, které je v tomto čísle věnováno samostatné téma.

Kategorie **elite** je výběrová a jsou do ní zahrnuti nejlepší vybraní jezdci z juniorů a seniorů. To znamená, že tři jezdci, kteří v elitě v daném roce skončí poslední, jsou vyřazeni a nahrazeni třemi nejlepšími jezdci z červených tratí (takzvaný scratch [*skreč*] juniorů a seniorů). Elita jede ve žlutě značených tratích.

Toto rozdělení platí v současnosti. Není to tak dávno, co měly své samostatné kategorie horská kola – masters a expert, ale po odeznění jezdeckého boomu byli masters sloučeni se seniory a experti spojeni s elitou, která tak dnes má dvacet členů místo



původních dvanácti (smutným dodatkem budiž to, že těchto dvacet míst nemá kdo obsadit a v roce 2013 v elitě startovalo pouze 13 jezdců). Pokud někdo pamatuje a marně hledá kategorii kadet, tak ta dnes nese jméno junior. Mírně se posunují i věkové hranice v dětských kategoriích, ale to už jsou maličkosti.

O dalších kategoriích, **beginner** a **hobby**, se dočtete v některém z příštích čísel Biketrialové revue, kde také popíšeme systém soutěží.

TECHNIKA: POHON

Pohon bicyklu obstarává jezdec pomocí pedálů, které přenáší řetězem sílu nohou na kolo… To je všeobecně známé, a pokud bychom chtěli v technickém článku zveřejňovat takovéto banality, byli bychom všem pro smích. Jestliže jsme tedy zařadili článek o pohonu, znamená to, že vám chceme sdělit skutečnosti snad trochu zajímavější.

Od **pedálů** u trialového kola požadujeme hlavně to, aby na nich dobře držela podrážka jezdcovy boty a nesklouzla z nich. Neznalý divák, když pozoruje kluky na trialovém kole, by mohl mít pocit, že mají nášlapné pedály – ale to samozřejmě ne, tudy cesta nevede (trialista potřebuje mít možnost nohu v případě potřeby okamžitě sundat nejprve pro vyvažování a nepodaří-li se to, tak pro šlápnutí). První trialová kola měla tehdy běžné pedály s pryžovými bloky, za mokra asi klouzaly docela dost. Dnes se používají v podstatě dva typy: pedály s rámečky (klíckami) a takzvané platformy. Platformové pedály mají na nášlapné ploše drobné válcovité trny („piny“), které se zaryjí do podrážky boty a drží. Výhoda je, že jsou poměrně odolné při kontaktu s překážkou, nevýhodou je mírně vyšší hmotnost. S platformami se setkáte spíše u kol na bmx a na freestyle (skoky, rampy), v „čistokrevném“ biketrialu se s nimi setkáte poměrně zřídka. Častější jsou klíckové pedály – obvod pedálu tvoří zubatý, většinou hliníkový plech, a zuby fungují stejně jako piny u platforem. Používají se jednoklíckové i dvouklíckové varianty (kde jsou plechy dva oddělené distanční podložkou – dvakrát více zubů, teoreticky dvakrát větší soudržnost). V trialu podle pravidel UCI, kde je kontakt pedálu s překážkou penalizován, dostává nejvíce zabrat osa pedálu, v BIU trpí pedál celý – hlavně v mládežnických kategoriích je životnost klíček poměrně malá, protože malí jezdci pedály používají jako oporu a šourají se s nimi po kamenech, ale ani doskok zkušeného jezdce na pedál není výjimkou. Většinou se více opotřebuje jen jeden z nich – buď levý, nebo pravý, podle toho, kterou nohou jezdí jezdec dopředu. Klíčky jsou k tělesu pedálu připevněny inbus šroubem M5, noste s sebou

Vendula Zapletalová, Biketrial klub Olomouc

náhradní, často se uvolní a ztratí. Až se závity vymačkají, dají se závitníkem převrtat na M6 a pedál slouží dál. Stejně jako pedál je důležitá i podrážka na bodě – pro trial určitě jemný vzorek, vyhněte se čemukoliv, co připomíná pohorku!

Kliky jsou obvykle systému ISIS s takzvaným tisícihranem, hodně se hledí na jejich hmotnost – setkáte se tak s různě odvrtanými nebo odfrézovanými otvory. Samozřejmě, že snižují pevnost, ale v dětských kategoriích se není třeba bát, kliky jsou dimenzované na hmotnost dospělého člověka. U starších jezdců je samozřejmě namáhání mnohem vyšší, jednak kvůli jejich váze, jednak kvůli velkým skokům. Kliky se prodávají v délkách 160 až 175 mm, krátké pro malé jezdce, standardní pro velké. Od běžných dílů se liší trialová pravá tím, že na ní není pevný převodník, ale závit pro namontování volnoběžky.

Volnoběžka (cvrk) má uvnitř schované takzvané praporky – malé západky, které pružinky přitlačují do zubů rohatky. Čím více těchto praporků volnoběžka má, tím menší je její pootočení na jedno cvaknutí. Ty nejlepší mají třeba i 108 cvaknutí na jednu otáčku, ty dobré 72, ty špatné a pro trial nepoužitelné třeba jen 19. Více cvaknutí znamená, že jezdec, když balancuje na kole a hledá co nejlepší úhel pro šlápnutí do pedálů a následný skok, má lepší kontrolu. Stane se, že volnoběžka přestane fungovat – protáčí se. Na vině je často špína, která zalepí praporky v „otevřené“ poloze. Investici do nové volnoběžky se můžete pokusit vyhnout jejím rozmontováním, vypráním v petroleji, namazáním a opětovným složením.

Řetěz by měl být především správně napnutý. Síly při skoku jsou veliké a přetržený řetěz je bohužel poměrně častý. Co to udělá s jezdcem, když zabere do pedálů a řetěz povolí, si umíte představit, je to dost nebezpečná situace. Předejít se jí tedy dá použitím kvalitního řetězu, je třeba jej pravidelně kontrolovat, jestli některý čep nevylézá a dbát na to, aby nebyl povolený – rázy vznikající ve volném řetězu jsou pak ještě silnější.

Poslední součástí pohonu je **pastorek**. Ten je napevno na náboji zadního kola. Důvodem, proč si vyměnil místo s volnoběžkou, je snaha, aby řetěz vedl co nejblíže osy kola a příliš „nezavazel“. Volnoběžku nelze vyrobit s méně než 14-18 zuby a proto by při používaném převodovém poměru přibližně 1:1,5 vycházel převodník na klice s 27 zuby. Konstruktéry proto napadlo dát dopředu volnoběžku s 18 zuby a dozadu vychází pastorek 12-14 zubů, jak komu vyhovuje. Linka řetězu se tak posunula výrazně nahoru a kolo má větší průchodnost.

KALENDÁŘ NEJBLIŽŠÍCH AKCÍ

1. 3. 2014 Zimní halový závod jednotlivců a družstev (výsledky najdete na internetu www.bikerial-olomouc.cz)

10. -13. 4. 2014 Jarní soustředění biketrialové mládeže v Ochoze u Konice, podrobnosti najdete také na výše uvedených webových stránkách.

26. 4. 2014 Cyklotrialové hry mládeže Olomouc. Úvodní soutěž seriálu podle pravidel UCI.

ZMĚNY V KALENDÁŘI SOUTĚŽÍ BIU

Bylo oznámeno zrušení závodu Světového poháru indoor, který se měl jet 30. 3. 2014 v Barceloně.

Dále došlo ke změně termínu závodu MČR v Březové u Sokolova na **4. 10. 2014**.

FAKTOR U

Česká televize Ostrava připravila nový seriál o městských sportech pro děti. Pod názvem „Faktor U“ je vysílán od 20. února každý čtvrtek v čase 15:15 na programu ČT: D. Jeden z dílů je věnován i biketrialu a vysílán bude **1. května**.

Biketrialová revue, číslo 7 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v březnu 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.