BIKETRIAL REVUE

číslo 9 | květen 2014

ENRIC GIBERT :

KDO JE TO DOPROVOD?

ÚVODNÍK

Minulé číslo revue přineslo „návod“ pro ty, kdo jsou na závodech poprvé, tentokrát si přijdou na své ti, kteří již nějaké zkušenosti mají. Přinášíme překlad staršího článku o úloze doprovodu při soutěžích od Enrica Giberta, jehož jméno vám možná mnoho neřekne - na rozdíl od jména jezdce, kterému právě v roli doprovodu pomohl k zisku několika titulů mistra světa: Césara Cañase. I to je úděl doprovodů.

Měsíc květen vám dává spoustu možností si spolupráci mezi jezdcem a doprovodem vyzkoušet. Závody se konají každou sobotu, přejeme hodně štěstí.

-RJ-

OBSAH:

Kdo je to doprovod? (1)
Biketrial klub Olomouc slaví 30 let (3)
Biketrialová škola: Lekce 1, rovnováha (3)
Ohlédnutí za soustředěním na Ochoze (4)
Cyklotrialové hry mládeže – výsledky (4)
Kalendář nejbližších akcí (4)

Doprovod (anglicky „minder“) je osoba, která dělá společnost jezdci během soutěže a nese všechny ty nezbytnosti, které by jezdec mohl potřebovat k úspěšnému dokončení závodu. Doprovod je pro jezdce tou nejdůležitější osobou v závodě. Krom toho, že nosí věci, doprovod by měl být člověk, který rozumí biketrialu a chápe, jaké to je, být na kole v sekci. Pak je pro něj snazší jezdci pomoci a poradit. Jestliže doprovod sám biketrial jezdil či jezdí, je to ještě lepší.

Je velmi důležité, aby jezdec cítil ke svému doprovodu naprostou důvěru jakožto k osobě, která velmi dobře zná jeho styl jízdy. Větší důvěra mezi jezdcem a doprovodem vede k rychlejší a přesnější jízdě. Není dobře, když doprovod dá jezdci pokyn například ke skoku a jezdec odpoví: „Víš jistě, že jsem nachystaný dobře?“ Takováto situace vede ke ztrátě drahocenných sekund v sekci a ukazuje, že jezdec nemá ke svému doprovodu dostatečnou důvěru.

Doprovod by měl být současně perfektní mechanik. Na soutěži nikdy nevíte, co se na kole může pokazit nebo zlomit a musíte být schopni to spravit v co nejkratším možném čase. Jezdec je na soutěži proto, aby závodil a ne proto, aby si spravoval kolo. Jezdec by mohl ztratit koncentraci a začít být nervózní. Jezdec musí stále cítit, že jeho kolo je v dobrých rukou a že v okamžiku, kdy vjede do sekce, budou všechny jeho části perfektně fungovat.

POSLÁNÍ DOPROVODU

Doprovod je pro jezdce jako jeho „strážný anděl“. Musí neustále hlídat, zda má jezdec všechno, co k závodu potřebuje, aby jezdec mohl myslet jenom na jízdu. Všechny ostatní věci si musí vzít na starost doprovod.

HLAVNÍ POSLÁNÍ DOPROVODU

1. Projít se svým jezdcem sekce, okomentovat je z různých úhlů pohledu a vypíchnout nejobtížnější místa, na kterých si jezdec musí dát obzvlášť pozor.

2. Zkontrolovat nástroje a náhradní díly, které musí mít ve svém batohu, a dávat pozor, aby nic z toho neztratil. Je na doprovodu, aby měl s sebou dostatek jídla a tekutin jak pro jezdce, tak pro sebe – vhodné jsou banány, müsli a voda nebo isotonické nápoje.

3. Doprovod musí znát (přesně!) čas startu svého jezdce a hlavních soupeřů a poznamenat si je do malého notesu (viz níže v odstavci Doporučené vybavení). Všechny tyto časy lze vyčíst z vyvěšené tabulky startovních časů na mistrovství světa den předem, na ostatních soutěžích v den závodu. Ve chvíli, kdy jezdec odstartuje do závodu, doprovod spustí odpočítávací stopky s nastaveným celkovým časem soutěže dle propozic (bez přidání penalizačního času).

4. Během soutěže musí doprovod dávat pozor na všechny potřeby jezdce. Musí opravit kolo jak nejrychleji je to možné. Musí nutit jezdce jíst a často pít. Nedostatek energie nebo tekutin má přímý důsledek ve snížení výkonnosti. Jezdci by měl rady sdělovat jasně a přesně, bez nejasností. Můžete si domluvit nějaké kódy pro usnadnění („jeď“, „zadek dobrý“...)

5. A to nejdůležitější nakonec. Doprovod musí dávat jezdci stoprocentní psychologickou a morální podporu. Kvůli pěti trestným bodům se svět nezboří a když váš jezdec má smůlu a chytne pětku, musíte jej podpořit a udržet jeho morálku nahoře (každý z nás na to má své techniky). Zřejmě nejlépe to lze ilustrovat na příhodě, která se nám stala s Césarem v roce 2002 na mistrovství světa v České republice. Soutěž sotva začala a dokončili jsme druhou sekci prvního kola (se 4 šlápy na bodovací kartě). César mi řekl: „Enriku, jsem totálně vyčerpaný, nemůžu jet.“ Umíte si představit, jak jsem se zatvářil, když jsem to slyšel. Zkusil jsem mu říct, jak důležitý závod to je, že se musí hodně snažit, že po závodě by se styděl, kdyby jej vzdal... Podařilo se mi obrátit jeho myšlení a pak, sekci za sekcí, dojel hladce k vítězství závodu i celého šampionátu.

(pokračování na straně 2)

1984 - 2014
30 LET
CYKLOTRIAL - BIKETRIAL
KLUB OLOMOUC

DOPROVOD NESMÍ UDĚLAT...

1. Držet a nosit kolo během soutěže

2. Držet nebo nosit jezdci penalizační kartu

3. Doprovod nesmí jezdci držet místo ve frontě před sekcí. To může jenom jezdec.

4. Dotknout se jezdce nebo jeho kola, když je v sekci.

5. Hrubě se chovat nebo dorážet na rozhodčího. Můžete vznést námitku proti jeho rozhodnutí, ale vždy slušným způsobem. Podle pravidel je ale jediným oprávněným ke stížnostem jezdec, tak pozor na to.

6. Nesmíte se nechat vytočit špatnými body vašeho jezdce. Jste tu proto, abyste mu

pomohli, ne, abyste jej potopili.

DOPORUČENÉ VYBAVENÍ

1. Dostatečně velký batoh, do kterého se vám vejde všechno, co budete během závodu potřebovat. Vhodnou obuv, ve které můžete chodit po různém povrchu, aniž byste se báli, že uklouznete (myslím, že nejlepší boty, jaké můžete použít, jsou stejné, jaké používají jezdci). Lehké oblečení, které vás neomezuje v pohybu. V létě vám bílé nebo světlé barvy pomohou snášet lépe horko.

2. Odpočítávací stopky, nejlépe upevněné na zápěstí. Pokud držíte stopky v jedné nebo obou rukách, chybí vám ruce pro záchranu jezdce v případě pádu nebo když si sami potřebujete pomoci vylézt na kámen nebo překážku. Navíc, se stopkami v ruce je mnohem snazší stisknout špatný knoflík a ztratit tak přehled o zbývajícím čase na sekci. Měli byste určitě mít druhé stopky pro odpočet celkového času na závod.

3. Malý notes a propisku k zapisování výsledků jak vašeho jezdce, tak jeho hlavních soupeřů, abyste mohli jezdci říct jeho průběžné pořadí v soutěži a odstup od konkurence (něco jako tabule v MotoGP). Dále se hodí rukavice jako ochrana při lezení na kameny a klády.

MATERIÁL A NÁŘADÍ, KTERÉ MUSÍ MÍT DOPROVOD S SEBOU

Množství nářadí, které můžete potřebovat, je na vás, ale myslím, že některé položky jsou nepostradatelné:

1. inbus klíč 4 a 5 na odšroubování představce, kola, brzdových páček, ližiny atd.

2. Inbus klíč 8 na odšroubování klik

3. Stahovák na kliky

4. Plochý klíč 14-15 na odmontování pedálů (dnes většinou už také stačí inbus)

5. Malé kleště

6. Hustilku na napumpování duší. (Já používám bombičky s CO_2, kterými duši nafouknu a pak doladím vzduchem a hustilkou na správný tlak. Nafoukat zadní 20 palcové kolo kapesní pumpičkou je v horkém létě velmi únavné)

7. Kvalitní tlakoměr (manometr)

8. Plochý šroubovák jako montpáku

9. Centrovací klíč na špice

10. Malý odlamovací nůž (nebo něco, čím se dá řezat)

11. Plochou lepicí pásku (stříbrná fix-tape)

12. Středně velké elektrikářské stahovací pásky

JAK ZVOLIT STRATEGII

Před začátkem závodu, nebo hned po startu a také podle toho, jestli se pro vás závod vyvíjí dobře nebo špatně, můžete zvolit různé strategie.

Jedna z nejdůležitějších věcí, která nijak nezávisí na startovním pořadí, je rozhodnutí, jestli raději pojedete sekce až za ostatními soutěžícími nebo před nimi. Obě možnosti mají své výhody i nevýhody.

1. Jet závod společně: někteří jezdci volí tuto možnost. Má výhodu, že se necítíte osaměle a můžete sledovat chyby ostatních jezdců před vámi, abyste se jim vyhnuli, až budete sami v sekci.

2. Jet před ostatními jezdci: Je to dobrá volba, pokud vám připadají všechny sekce snadné a nepotřebujete sledovat ostatní. Je výhoda jet před vaším konkurentem a pokud zajedete sekci dobře, přenášíte na něj tlak, protože ví, že musí zajet sekci nejméně stejně dobře jako vy. Nevýhoda ale je, že nebudete znát body vašich soupeřů, kteří jedou po vás.

3. Jet za ostatními jezdci: Oproti předchozí možnosti výhoda tohoto je, že znáte trestné body vašeho soupeře a máte to víc „pod kontrolou“. Nevýhoda ovšem je, že když znáte trestné body ostatních, jste nuceni zajet stejně nebo lépe než jezdci před vámi.

Nicméně, jsou jezdci, kteří raději jezdí sekce až jako poslední a jsou jezdci, kteří raději jedou před ostatními. Vaše strategie v závodě může být změněna technickými problémy, deštěm nebo třeba jezdci, kteří nerespektují pořadí sekcí (opravdu i takoví jsou).

Když se blížíte ke konci závodu (druhá polovina druhého kola), musíte si spočítat, kolik šlápnutí máte k dobru na vašeho soupeře nebo kolik šlápnutí má výhodu on proti vám. Když máte náskok, tak si můžete dovolit luxus dát v komplikované sekci jeden nebo dva šlápy na jistotu, abyste se vyhnuli pětce. I když si šlápnete, tak skóre bude stále ve váš prospěch a pokud si stejně našlape i váš soupeř, bude váš náskok stále stejný. V takovémto případě soupeř musí riskovat a zkoušet vás dohnat.

TIPY A RADY

1. Svého jezdce musíte znát opravdu dobře. Jestli spolu můžete trénovat, je to lepší. Dobré porozumění mezi vámi a vašim jezdcem je velmi důležité. Nejlepší je, když poznáte, co jezdec potřebuje, aniž byste spolu museli mluvit. Vaše chyba může být příčinou, že chybu udělá i on. Pokud vašemu jezdci přestane brzdit kolo, neopravujte je na té sekci, kde se to stalo. Přeneste kolo k dalšímu úseku, kde můžete spravovat, zatímco si jezdec prohlíží sekci. Získáte tak trochu času, který může být na konci závodu velmi užitečný. Pamatujte ale na to, že kolo smí vždy přenášet jen jezdec!

2. Před začátkem nové sekce, hned jak k ní přijedete, jděte k tabuli s výsledky a zkontrolujte trestné body vašich hlavních soupeřů, kteří jeli před vámi. Řekněte je jezdci (pokud jste se tak dohodli).

3. Pokud vidíte, že některé kameny, které musí jezdec překonat, jsou špinavé nebo pokryté pískem, případně že je špína na místech, kde se má jezdec rozjíždět, můžete je očistit. Nejlepší způsob jak se zbavit písku je odfouknout jej, zbytek špíny se musí oškrabat.

4. Nesmíte bránit práci rozhodčího. Musíte nechat rozhodčímu výhled na jezdce v sekci. Nesmíte maskovat chyby vašeho jezdce tím, že si stoupnete před rozhodčího. S rozhodčími vycházejte vždy po dobrém. Může se ale stát, že narazíte na někoho velmi přísného. Pokud budete mít konflikt s přísným rozhodčím v prvním kole, buďte si jistí, že ve druhém bude vašeho jezdce sledovat ještě pozorněji.

5. Za deště se musíte poohlédnout po pevném klacku na otloukání kol. Biketrialové pneumatiky se za deště zanesou blátem a to je na kluzkých kamenech velmi nebezpečné. Tlučte do kola, přitom je pomalu otáčejte. Je velmi důležité chránit gripy. Když prší, tak pěnové biketrialové gripy zvlhnou a jízda je téměř nemožná, protože se protáčejí na řidítkách. Dají se sehnat speciální vodovzdorné gripy i návleky na brzdové páčky.

6. Pokud vás někdo ze soupeřů poprosí o půjčení nářadí, pamatujte si, že závod neprohrajete tím, jestli někomu půjčíte nebo nepůjčíte nářadí. Jiná věc ovšem je, když vás tento jezdec požádá o nějakou speciální náhradní součástku, která by vám pak mohla chybět. Přátelství je však v biketrialu na prvním místě, v tomto se liší od ostatních sportů.

7. **VŽDY** říkejte jezdci zbývající čas, nikoliv čas, který utekl od začátku sekce. Je víceméně logické hlásit zbývající čas v první minutě každých patnáct sekund, v další půlminutě po deseti sekundách, v dalších dvaceti sekundách po 5 a posledních deset sekund odpočítávat po jedné. Takže vaše první hlášení bude „minuta čtyřicet pět!“ Pokud to jde, porovnejte své stopky se stopkami rozhodčího, protože jeho stopky jsou rozhodující. Pokud máte špatný čas (pozdě jste zmáčkli), snažte se říkat jezdci čas podle rozhodčího a jakmile to půjde, spusťte své stopky správně (nejlépe v okamžiku, kdy rozhodčí ohlásí jednu minutu do konce).

8. Jezdec vás potřebuje mít blízko sebe, v sekci, protože mu musíte radit a vést jej. Pokud to znamená, že si budete muset namočit nohy nebo jít vodou, tak to udělejte, protože některé věci prostě vidíte jen zblízka. Pokud se závodí v zimě a je chladno, musíte hlídat, aby si jezdec, když zrovna nejede, oblékl bundu. Musí udržovat své tělo v teple.

ZÁVĚREM

Možná si myslíte, že všechny ty věci popsané výše jsou přehnané a že biketrialoví jezdci nejsou jezdci MotoGP jako Valentino Rossi… Pokud ale jezdec zcela důvěřuje osobě, která se stará o všechno kolem něj, pojede více v klidu a může se soustředit jen na jízdu.

Nesmíte si myslet, že doprovod potřebují pouze jezdci kategorií Master a Elite nebo že jim pomůže pouze prvotřídní doprovod. Měl jsem tu čest dělat doprovod takové biketrialové legendě jako je César Cañas, ale v letech 1996-1997 jsem dělal doprovod Josepu Montillovi (vyhrál Katalánské mistrovství v roce 1997) a dělal jsem svou práci se stejnou profesionalitou a vážností jako pro Césara.

Být doprovod je dobrý způsob, jak být účastníkem soutěže pro všechny ty, kteří z nějakých důvodů nedosáhli špičkové závodní úrovně a rozhodli se zůstat biketrialovými amatéry s většími či menšími jezdeckými zkušenostmi. Pokud tedy máte kamaráda, který biketrial jezdí, a chtěli byste mu dělat doprovod, řekněte mu to a buďte si jistí, že bude souhlasit.

Napsal Enric Gibert – doprovod Cesara Cañase, 2006

Překlad Radek Janka, březen 2014

BIKETRIAL KLUB OLOMOUC SLAVÍ 30 LET!

Klub byl založen v roce 1984 jako Oddíl cyklotrialu při ZO Svazarmu AMK TOS Olomouc. Záhy začíná organizovat první závody okresního přeboru, ti nejlepší jezdci postupují do krajských soutěží. V roce 1989 byla navázána spolupráce s tehdejším Okresním domem pionýrů, dnešním Domem dětí a mládeže. Tato spolupráce trvá dodnes. Po změně společenských poměrů dochází i ke změnám v zájmových organizacích a klub přechází pod křídla Autoklubu České republiky pod novým názvem Cyklotrial klub Olomouc.

V devadesátých letech se jméno olomouckého klubu stává pevnou součástí českého cyklotrialu. Kromě pořádání závodů Mistrovství České republiky v terénu v Bělkovickém údolí si troufne i na mnohem náročnější organizaci závodu MČR na umělých překážkách v centru města na Horním náměstí v roce 1995 nebo Halové mistrovství republiky v pavilonu A na výstavišti Flora. Jezdci klubu se dostávají do reprezentačního výběru: Radek Sedlák, Milan Haboň, Filip a Kristina Matušovi a další.

Přelom tisíciletí s sebou nese další změnu v názvu klubu. Český název „cyklotrial" je nahrazen mezinárodním „biketrial" – není to laciná snaha být světoví, sjednocení názvu s mezinárodní federací BIU postupně proběhlo ve většině oddílů. Zároveň klub přestupuje od AČR pod ÚAMK. Hlavním tréninkovým areálem se stává Skalka u Velké Bystřice. Jezdci se pravidelně účastní Mistrovství a přeboru České republiky, olomoucký klub pořádá dva závody MČR ročně. Do mezinárodních soutěží se začínají prosazovat nová jména: Ondřej Kunčar, Jakub Valenta, Matěj Popelka.

V roce 2014 klub slaví třicet let činnosti. Má téměř dvě desítky jezdců a aktivně se do práce klubu zapojuje stejně tolik rodičů. Tréninky probíhají celoročně, přes zimu v hale, zbytek roku v terénu u Velké Bystřice nebo v nově rekonstruovaném trialparku u Domu dětí a mládeže v Olomouci. Kromě závodu mistrovství republiky letos uspořádal klub již třetí ročník zimních halových závodů, jarní soustředění mládeže v Ochoze u Konice a zapojil se i do organizace nově vznikající soutěže „Cyklotrialové hry mládeže" podle pravidel UCI. Webové stránky klubu jsou spolu s Biketrialovou revue cenným zdrojem informací pro český biketrial. Hlavními partnery a sponzory klubu jsou ÚAMK, ČMF, Staves Olomouc, Statutární město Olomouc, Olomoucký kraj, Dům dětí a mládeže, Město Velká Bystřice.

BIKETRIALOVÁ ŠKOLA: LEKCE 1, ROVNOVÁHA

Podstatou biketrialu je udržet rovnováhu na kole i v extrémních podmínkách a slovo „rovnováha" je tak vždy jedno z prvních, která se objeví, když se začne mluvit o biketrialu. Technika získávání a udržení rovnováhy je proto naprostým základem. Jezdec bez rovnováhy málokdy zvládne překonat překážku bez trestného šlápnutí. S nácvikem je potřeba začít co nejdříve, protože tělo získává cit pro rovnováhu v dětském věku. Právě na citu pro rovnováhu snadno poznáte, kdo z jezdců začal s biketrialem dříve a kdo až později. O významu rovnováhy svědčí i to, že se toto slovo zopakovalo v úvodním odstavci hned sedmkrát.

JAK TEDY ZÍSKAT ROVNOVÁHU?

Na kole, když jste v pohybu, je to jednoduché: prostě držte řidítka rovně a jeďte. Mnohem obtížnější to ale je, když zastavíte – to pak musíte točit řídítky na obě strany, abyste našli těžiště a mohli zůstat stát v klidu. Je jednodušší zůstat stát s pootočeným předním kolem, protože pak máte širší základnu. S předním kolem natočeným rovně nemáte moc možnost korigovat těžiště.

Musíte stát na kole co nejklidněji, ale zároveň také hodně pracovat se svým tělem. Když jde kolo doleva, tělo musí jít doprava a naopak. Těžiště vašeho těla se musíte snažit neustále držet nad těžištěm kola. Důležité je také soustředit se.

K nácviku techniky rovnováhy je lepší začínat v pohybu a pomalu přesouvat své tělo doleva nebo doprava podle potřeby. Navíc byste se měli naučit používat obě brzdy spolu s přenášením váhy svého těla zepředu dozadu a naopak.

Myslete také na to, kterou máte „přední nohu". Pravákům jde obvykle v biketrialu rovnováha lépe s pravým pedálem vepředu, zatímco levákům s levým.

NÁCVIK ROVNOVÁHY

Čáry na silnici: Musíte jet po bílé čáře na silnici co nejdéle dokážete. Místo čáry si můžete také položit na zem obyčejné prkno. Přejet po něm je mnohem obtížnější než jet po čáře na silnici, i když je třeba širší – je vidět, jak moc záleží na naší psychice.

Obrubníky: Snažte se jet po obrubníku a udržet se na něm co nejdéle. Je to zase o stupeň těžší než deska.

Roury, klády: jízda po rouře nebo kládě (podle toho, jestli jste ve městě nebo v lese) na délku je pro nácvik rovnováhy jeden z nejobtížnějších cviků. Čím tenčí roura, tím obtížnější – ale zase získáte větší zkušenosti.

Chůze: trénovat rovnováhu můžete i při obyčejné chůzi. Zkuste chodit po obrubníku nebo po zábradlí. Je to velmi užitečné pro

získání základů smyslu pro rovnováhu. Naučíte se, jak pracovat se svým tělem, když ji ztrácíte.

Slack-line: Popruh s ráčnou napnutý mezi stromy neboli lajna, po kterém se chodí jako po laně. Pro provazochodce hračka, pro biketrialistu výborný trénink.

Židle: Můžete také cvičit rovnováhu na obyčejné židli – snažit se balancovat jen na dvou jejích nohách (tato rada je zcela v rozporu s ostrým „Nehoupej se na té židli!“, které určitě uslyšíte, když budete zkoušet tento trénink ve škole nebo doma u oběda).

Jako další možnosti nácviku rovnováhy uveďme stání v pedálech s předním kolem zapřeným o překážku – kámen, zeď. Tlakem proti překážce získáváte třetí opěrný bod. Dá se také cvičit na mírném svahu a střídavým záběrem a povolováním pedálů popojíždět nahoru a dolů – ale jen o centimetry. Časem to pak půjde i bez popojíždění.

TIPY:

Nejlepším způsobem, jak získat rovnováhu, je rozjet se. Otáčející se kola fungují jako setrvačníky a udržují stabilitu. Takže žádné dlouhé postávání, jakmile jste připraveni ve správném směru před překážkou, pustit brzdy, šlápnout do pedálů a jet. Ztrácíte-li rovnováhu při přejezdu kladiny, je to často poslední možnost, jak se zachránit před jistým pádem.

Je také dobré poznat, kdy už opravdu rovnováhu neudržíte a raději včas šlápnout nohou na zem – je vždy lepší jeden trestný bod než spadnout a dostat rovnou pětku. Nešlapejte ale na zem předčasně!

Řada jezdců místo klidného stání poskakuje na místě a snaží se tím nahradit nedostatek rovnováhy. To sice jde, ale jednak to nevypadá hezky, jednak si tím ubírají spoustu sil, které budou potřebovat jinde.

Trvá několik let, než jezdec může říct, že má rovnováhu opravdu pod kontrolou. Nenechte se proto odradit tím, že to nejde – chce to jen znovu a znovu trénovat. Protože bez rovnováhy se biketrial opravdu jezdit nedá.

Psáno volně podle Ot Pi Biketrial School

OHLÉDNUTÍ ZA SOUSTŘEDĚNÍM MLÁDEŽE NA OCHOZE

Možnosti strávit čtyři pohodové dny plné biketrialu využilo 25 jezdců ze sedmi klubů z Moravy, Čech a Slovenska. Soustředění bylo otevřené všem bez ohledu na věk nebo jezdecké zkušenosti. Zatímco ti nejmladší sbírali zkušenosti na sjezdech a hrabačkách v okolí, starší jezdci byli vidět častěji na dovezených umělých překážkách. Je potřeba ocenit skutečnost, že právě tito „mazáci“ byli vždy ochotní začátečníkům poradit a ukázat, jak na to. Vzájemná výměna zkušeností nejen mezi jezdci, ale i mezi trenéry je k nezaplacení a patří k největším přínosům podobných akcí. Zázemí poskytla turistická základna olomouckého Domu dětí a mládeže, o kuchyň se postaral tým vedený Martinou Valentovou a zvládly to dle očekávání za nulu trestných bodů – děkujeme.

VÝSLEDKY CYKLOTRIALOVÝCH HER MLÁDEŽE V OLOMOUCI 26. 4. 2014

Na první závod seriálu Cyklotrialových her mládeže se sjelo 41 jezdců. V prostorách Centra Semafor na ně čekalo 5 kontrolních sekcí. Přísnější pravidla bodování podle UCI podle očekávání dělala největší problém poussinům, ve starších kategoriích jezdci přeci jen mají rovnováhu již více pod kontrolou a zvládali to docela dobře i „bez pedálu“.

Výsledky: **promesa** 1. Šimon Hanzal (Brno, 0 TB) 2. Tadeáš Mahr (Olomouc, 15 TB) 3. Marko Nagy (Lučenec, 18 TB) | **poussin** 1. Štěpán Šiller (Hamry, 35 TB) 2. Vojta Vepřek (Olomouc, 37 TB) 3. Martin Damborský (Brno, 41 TB) | **benjamin** 1. Tomáš Vepřek (Olomouc, 0 TB) 2. Petr Mokrý (Hamry, 7 TB) 3. Kryštof Hanzal (Brno, 8 TB) | **minime** 1. Marek Pochtiol (Žižkovo Pole, 25 TB) 2. Adam Kosík (Brno, 30 TB) 3. Marek Šiller (Hamry, 64 TB) | **cadet** 1. Martin Štěpánek (Hamry, 21 TB) 2. Filip Klouček (Hamry, 30 TB) 3. Lukáš Janka (Olomouc, 31 TB) | **girls** 1. Bětka Pečínková (Hamry, 29 TB) 2. Iva Antlová (Kyjov, 67 TB)

KALENDÁŘ NEJBLIŽŠÍCH AKCÍ

1. 5. Slovtrial Kysucké Nové Město
3. 5. BIU MČR / PČR #1 **Brno** – Kníničky
10. 5. BIU MČR / PČR #2 **Ouběnice** – Na Kocábě
17. 5. UCI Cyklotrialové hry mládeže **Žďár nad Sázavou** – Pilská nádrž
24. 5. BIU MČR / PČR #3 **Karlov** pod Pradědem – chata Edison
31. 5. BIU MČR / PČR #4 **Velká Bystřice** u Olomouce – Zámecké náměstí

Biketrialová revue, číslo 9 Vydal Biketrial klub Olomouc, Budovcova 3, 779 00 Bystrovany, IČ 750 95 581 v květnu 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.