

FreeRIDE



Problematikou vztahů bikerů k ostatním uživatelům cest a přírodě vůbec jsme se začali zabývat, protože cítíme, že byla překročena jistá mez, do které lze dělat mrtvé brouky. Je lépe věci ovlivnit v jejich chodu než jen pasivně přihlížet vývoji a doufat, že nás facka osudu mine.

Možná, že si ještě vzpomínáte na kritiku nové generace bikerů – stavitelů překážek. Ve srovnání s běžným bikerem je dopad jejich činnosti na stav využívaného přírodního prostoru a potažmo na image celého sportu mnohem větší. Nevím, jak kde, ale tady u nás stále narážíme na nové, mimo cesty uměle zbudované trasy s překážkami. V drtivé většině navíc v chráněné oblasti. Na jednu stranu je jen dobře, že biking nestagne a vyvíjí se, že nová atraktivní odvětví jako freeride přitáhnou nováčky či zabrání odchodu krossem znučených jezdců k tenisu, rubem ale nemůže být devastace profilu bikerů v očích široké veřejnosti a jejich následná degradace na obraz přírodě nepřátelských živlů. Zkrátka a dobře – freeride ano, ale odsud potud.

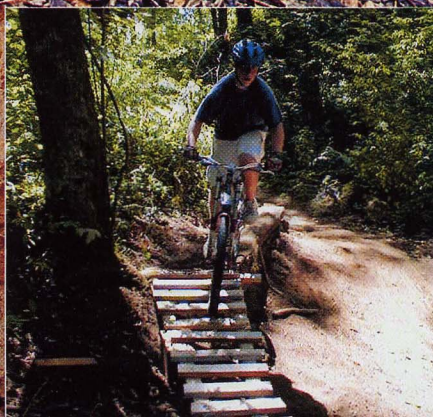
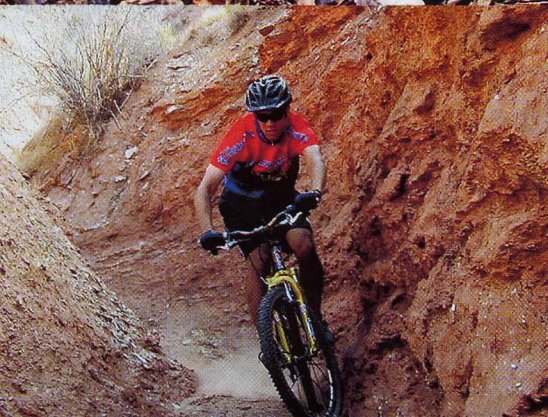
freeride ano, ale...

ROVNOST VE SVOBODĚ?

Jaké jsou šance

Jenže – ono je strašně jednoduché psát o freeridu, jaký je to fenomén, jaká je to vzpruha, a o pár stránek dále zdvihnout prst a vykázat jezdce ven z lesa. Samozřejmě – jsou tu zákony a ty hovoří jasně. Budovat cokoli v lese bez povolení je zakázáno, jezdit mimo stávající cesty jakbysmet. Obzvláště v chráněných územích, jejichž cedulkami je, jak jste si již asi sami všimli, označeno hodně přírodních lokalit. Kam jsme to s přírodou dotáhli, že musí být všude chráněna, dnes nechme stranou. Berme situaci jako danou. O pro našince snových možnostech hlubokých lesů Kanady si něco povíme v druhé části článku, prozatím jsme si sedli a dali hlavy dohromady, co že by se dalo dělat u nás.

Freeride, jak můžeme tomuto odvětví s klidným svědomím říkat, se možná u nás dostává do slepé uličky. Přijmeme-li hodně liberální tezi, že svoboda jednoho končí tam, kde začíná svoboda druhého, možná tu nezbude pro freeride





místo. Pakliže si totiž za branami Vancouveru stavějí hoši své trasy v lesích, kam kromě dřevorubců nikdo nezavítá, je to o něčem jiném, než když na malém prostoru mají spoluexistovat bikeři, turisté a kdoví, kdo ještě. Zákonitě není možné kousek přírody sloužící k rekreaci prospikovat sjezdíky pro potěchu úzké skupinky. Věřím, že ani mnohým bikerům se nezamlouvá toto samovolné zabírání půdy.

Takže opravdový freeride prostě u nás nemá šanci na život, podobně jako není možné prohánět se po lesích na motorce jako možná někde ve Státech? Podobně jako africké země prostě nemají lyžařské možnosti srovnatelné s alpskými? Něco na tom bude, tak černé to ale zase není. Určitě však budeme muset být opatrnější a rozvážnější. Zním jednu partičku z Krušných hor, která si postavila parádní opičí dráhu ukrytou v hvozdech v lokalitě, která je sice čarokrásně divoká a dost možná, že i chráněná, rozhodně však není kdoví jakým magnetem turistů. Když už tedy, tak alespoň takhle. Nejhorší je totiž začít budovat, kde se zlíbí, nehledě na okolnosti.

Mnohem důstojnější je postup oficiální. Je potřeba vzít odpovědnost do rukou a vydat se na úřady. Samozřejmě, že daná parta dává hodně v šanc – pokud neuspěje, asi bude muset hledat novou lokalitu. Jistě je jednodušší prostě postavit a čekat, zda odpovědné orgány zasáhnou, eventuálně se pak stáhnout a začít budovat či vyjíždět nové cesty jinde. Všichni ale asi cítíme krátkodečnost takové hry na schovávanou. A protože již byly případy, kdy se bikeři pochlapili a vzali za kliku úřadu, zkusili jsme štěstí také.

Dobrý den, my bychom chtěli stavět...

Již při dřívějších stycích s odpovědnými úřady jsme se nesetkali s vysloveným odmítnutím bikových aktivit. Dokonce bylo jistým překvapením, že by – možná – šlo hovořit o jakési lokalitě pro vyžití jezdců, kterým se již běžná vyjíždka v lesích omrzela. Pokusili jsme se tedy zjistit konkrétněji, zda je vůbec nějaká šance na úřady posvěcený zisk prostoru pro budování freeridové či slalomové tratě.

V našem pražském případě to znamenalo obrátit se na magistrát, který je správcem státních lesů na území hlavního města. Vaš konkrétní správce může být i jiný, vždy je však třeba jednat s ním či přímo s majitelem pozemku.

Samozřejmě jsme byli znovu ujištěni o nezákonnosti budovatelského postupu v lesích, kupodivu však dveře nebyly přibouchnuty. Naopak – hledali jsme řešení. Úředníci, mimochodem slušně informovaní o stavitelských počinech bikerů, je vidí spíše ve využití nezalesněných ploch, jako luk, zásypů či opuštěných lomů. Ty v našem kraji spadají již ne pod odbor správy zeleně, ale pod odbor správy majetku, to je ale teď vedlejší. Momentálně sice není takto volných prostor, o kterých by na magistrátu věděli, zrovna dvakrát na rozdávání, věc je však otevřená. Doporučený postup je následující: muselo by vzniknout nejlépe sdružení, které by na sebe vzalo odpovědnost a s příslušným správcem (vlastníkem) by dojednalo smlouvu o pronájmu. Samozřejmě, že si celou záležitost může naložit na záda i jediná osoba, je jen potřeba s někým jednat.

Debaty dokonce došla tak daleko, že je ve vzduchu nabídka na zkušební několikaměsíční provoz. Pokud by se podařilo zformovat zájmové

sdužení, mohlo by dojít k realizaci vyčlenění určitého pozemku pro zbudování bikového areálu. Je dost možné, že nebude hned za humny, jak tomu u většiny nelegálních trailů bývá, je to ale krok ve vývoji dopředu. Uvidíme, zda jsme schopni vzít věci do svých rukou a jednat. Berte to jako výzvu pro jednotlivé party – dejte vědět a můžeme se začít snažit dál. Kontakt na nás znáte. Pokud bychom totiž dokázali, že jsme s to takovéto akce, bude nám to jen ku prospěchu a dost možná, že nezůstane jen u „parku“ jednoho. Uvažte jen, že například na rozdíl od betonových skateparků jsou bikeri schopni si svůj areál vystavět sami, popřípadě vyprojektovat a ještě k tomu uskladnit závažkový materiál.

Oh, Canada!

Jak jste si jistě již všimli, bezpočtukrát se v tomto a podobných případech odvoláváme na Kanadu a tamní poměry. Přitom, budme upřímní, i my o tamním legendárním bikování víme jen to, co občas probleskne z per zahraničních kolegů či co je k vidění na akčních videokazetách. Náhoda tomu však chtěla, že na zprávu ve Světě kol o stržení lávek v údolí Komořanského potoka zareagoval Zdeněk Maňhal, Čech žijící již nějaký čas právě ve Vancouveru. Ačkoliv jsme

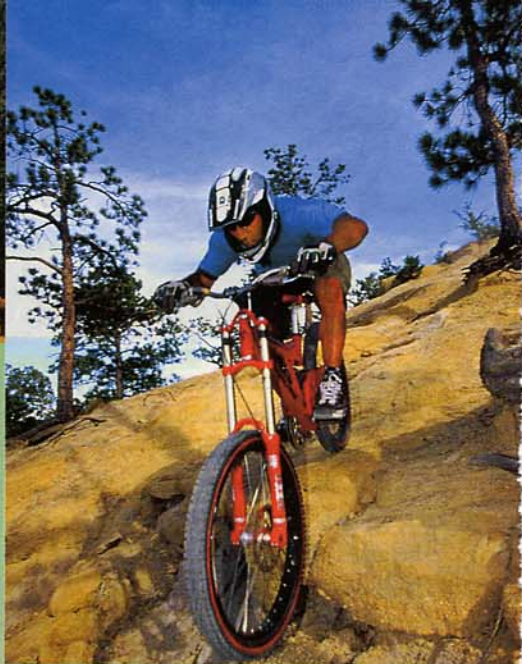


od Zdeňka měli již dříve některé informace, teprve tato noticka odstartovala komunikaci, která v mnohém více přiblížila způsob života významnějším tlustých gum na North Shore.

„North Shore je zlidovělý název pro severní část města Vancouver, tvořenou pobřežím Tichého oceánu. Je to členité pohoří, dosahující výšky okolo 1700 metrů nad mořem, vodními toky rozdělené na tři části. Každý ze tří kopců má své lyžařské středisko, na jednom z nich – Grouse Mountain, se jel Světový pohár, kde v létě zazářil Michal Maroš. A teď to podstatné,“ pokračuje Zdeněk: „Na dvou kopcích pūda mimo tyto sjezdovky patří do správy města. Na třetím, jménem Cypress, má soukromého vlastníka a tato společnost netoleruje výstavbu bikových trailů typu North Shore, tedy lávek, na svém území. Tak se také asi před třemi lety stalo, že všechny umělé překážky byly strženy. Na

zbycích trailů se dál vesele prohánějí bikeri všech věkových a výkonnostních skupin – to už společnost zakázat nemůže. Jen ověsila příjezdové cesty tabulkami s upozorněním o nebezpečí a vlastní zodpovědnosti uživatelů.

Na zbylých dvou kopcích, Seymour a Fromme, neboli Grouse, rostou lávky jako houby po dešti. Skutečně bych přál každému tato díla vidět. Když si představíte, že traily mají převýšení okolo 900 m a délka dosahuje až 10 km, tak zde roste něco, co historik jednou přirovná k výstavbě pyramid. Počet trailů? Desítky. Počet lávek? Stovky! Jejich délka je od několika metrů až po stovky a to vše staví lidé z nadšení pro věc, pochopitelně zdarma a s vlastním náradím. Zdá se, že na toto spontánní hnutí je správa města krátká. V posledním roce vytvořila speciální funkci Trail managera, který spolupracuje jak se staviteli, tak i s lidmi, jako jsou slavný



Digger, tak s radnicí v oblasti ochrany přírody. Biking je tak silný element v životě obyvatel města, že není možné zasáhnout mocí.

Dalším důležitým faktorem obrovské popularity bikování na North Shore je fakt, že traily nejsou stavěny jen tak, jak je znáte z videa. Jednodušší verze navštěvují rodiče s dětmi, my přestárlí padesátníci, maminy atd. Je to zkrátka droga, která zasáhla obrovskou skupinu lidí. V tom je její síla.“

K našim problémům legality trailů a nároků na ně ve stíněném středu Evropy Zdeněk dodává: „Jedná se skutečně o tichou dohodu s městem. Trať se staví kosmickou rychlostí, velkoryse a ve velkém počtu. Zákony jsou ohebné, sankce obrovské, musíte si ale uvědomit, že jsou stavěny v pralese, kde nikomu vlastně nevadí. Pěšáci mají vlastní traily, na těchto bikerkých se chodit nedá. Mládež je vlastně pod kontrolou, vykonává zdravou činnost atd. Návštěvníci odjinud nevěří vlastním očím, kolik bikerů potkávají. Ekonomický dopad je zcela zřejmý, stejně tak sportovní a mravní. Tak proč to lidem zakazovat? Digger tvrdí, že brzy přijde umělá regulace. Možná, nevím. Někde, na nejpopulárnějších místech, zřejmě ano, bikeri jsou ale svobodomyšlní lidé a najdou si něco jiného. O tom jsem přesvědčen.“

Podtrženo, sečteno

Ačkoliv tedy našinci nechybí nadšení, elán či pílě při stavbě, zásadní rozdíl je patrný na první pohled: za mořem traily z prostorových důvodů nikomu nevadí, nikoho neomezují. A to je problém, se kterým domácí FR hnutí stojí a padá. My nemáme k dispozici nekonečné hvozdy, musíme proto pečlivě volit lokality a snažit se maximálně o domlouvu. Uvnitř bikerské obce i navenek, s ostatními zainteresovanými. Jinak si kopeme vlastní hrob.

Tomáš Taich

Foto: Tomáš Lébr a archiv





Pod zaklínacím slůvkem freeride se dnes schovává příliš mnoho různého. Publicisté či obchodníci hodnotí leckdy kolo jako freeridové již podle posedu či subjektivně nadbytečného zdvihu. Jindy má slovo čistě pejorativní význam – jsou to přece ta těžká, houpavá kola, že? Odjinud zase zní: Potřebujeme vůbec nějaké škatulkování? Inu, ano i ne. Samozřejmě – jsem biker a jako takový se poperu se vším terénem, nehledě na stroj. To je také asi smyslem sportu. Někdy je však nutné sjednotit si pojmy, především v technické oblasti, abychom věděli, o čem jde řeč, a vzájemně se nemátli.

Na volné VLNĚ



Bikeparky rezervace freeridistů

ČESKO: BOŽÍ DAR

Myšlenka zbudování bikeparku v tomto krušnohorském středisku žije, nakloněny jsou místní úřady a aktivní jsou i odpovědní lidé. Proběhla jednání s Komisí MTB, vytýčeny byly tratě pro sjezd a slalom, se zbudováním se ale počítá až v horizontu 3 - 4 let.

ŠPINDLERŮV MLÝN

Jako závdavek se zde zatím objevila bikercrossová trať, avšak, bohužel, nevhodná pro masové využití. Majitelé areálu ve Svatém Petru usilují o vytvoření projektu husté sítě značených bikových tras v Krkonoších, jejichž součástí mají být i tratě pro sjezdové disciplíny a freeride.

NĚMECKO:

BMW BIKEPARK GEISSKOPF - UNTERBREITENAU

Info: info@bikepark.net, www.bikepark.net, tel. 09920-903135. Otevřeno: 1. 5. – 31. 10., 9:15 – 16:45 hod. Ceny: celodenní 35 DM, dvě hodiny 19 DM, celodenní bez používání lanovky 18 DM, kolo 25 DM/den

BIKE - PARK BAD WILDBAD

Info: www.sog-sport.de, 07081-930170. Otevřeno: 1. 4. – 15. 10., 9:30 – 17:30 hod. Ceny: celodenní 43 DM, půldenní 31 DM, jedna jízda 10,50 DM, kolo 45 DM/den

MTB-FUN-PARK TODTNAU

Info: 07661/9835541, www.mtb-fun-park.de. Otevřeno: 1. 4. – 15. 10., 9:30 – 17:30 hod. Ceny: celodenní 43 DM, půldenní 31 DM, jedna jízda 10,50 DM, kolo 45 DM/den

FREERIDE ARENA WILLINGEN

Info: 05632/4801180, www.willingen.de. Otevřeno: 1. 4. – 15. 10., 9:00 – 17:30 hod. Ceny: 10 jízda/45 DM (platnost dva roky), kolo od 25 DM

RAKOUSKO:

BIKE WORLD LEOGANG

Info: info@bikeworld.at, www.bikeworld.at. Otevřeno: 13. 6. – 7. 10., 8:45 – 16:30 (červenec 18:30) s polední pauzou. Ceny: celodenní 60 DM, jedna jízda 22 DM, kolo od 30 DM

BIKE ARENA ISCHGL

Info: 0043/5444/52660, info@ischgl.com. Otevřeno: 1. 7. – 15. 9., 9:00 – 17:00 hod. Ceny: jedna jízda 22 DM, kolo od 35 DM

ŠVÝCARSKO:

WHITE ARENA LAAX

Info: 0041/819212120, contact@white-arena.ch, www.alpenarena.ch. Otevřeno: 16. 6. – 21. 10., 9:00 – 17:00 hod. Ceny: celodenní 43 DM, do 16 let 22 DM, kolo 72 DM/den

SCUOL

Info: 0041/818611419, www.engadin-adventure.ch. Otevřeno: 15. 6. – 14. 10., 9:00 – 17:00 (s polední pauzou). Ceny: celodenní 36 CHF, půldenní 27 CHF

Všechny podrobné informace o těchto bike parcích jsou včetně mapky dostupné na adrese: <http://www.bike-magazin.de/bikeparks/bikeparks.htm>

Vězte, že zatímco ve snowboardingu jde o běžný termín, ve světě tlustých gum se kolem něho strhla pěkná mela. To když v roce 1997 Cannondale představil verzi svého Super V s delším zdvihem a dvojkorunkovou vidlicí Moto s názvem Freeride. Američané se totiž rozhodli,

že si pojem patentově posichrují pro bikový business. Když pak sousední Rocky Mountain hodlal o rok později založit propagační freeridový tým, dostal se s Cannondalem do sporu. Na truc pak pojmenoval svou bandu Froriders podle účesu afro, ve kterém jezdci pózovali. Sunn zase prezentoval kola řady Carving.

Tehdejší tiskové zprávy Cannondale přitom při představení nového kola přímo odkazovaly k snowboardingovému významu termínu. Tedy volně jízdy terénem mimo sjezdovky. Největší odlišností prvních freeridů od běžných XC kol však byla



Rocky Mountain – typický představitel freeridu, ještě před pár lety stroj vyhrazený pouze sjezdařům.

především dvojkorunková vidlice. Konstrukce rámu nevykazovala prakticky žádné anomálie vzhledem ke standardu. Teprve vytvoření kanadského kultu na North Shore, v současnosti spíše průmyslu na zábavu a výdělek, posunulo freeride blíže k naplnění původního smyslu slova. Proč?

Ortodoxní vyznavači celoodpružených kol se totiž dnes v době lehkých vzduchových tlumičů shodnou, že optimální zdvih pro nezávodní cross-country se pohybuje okolo deseti centimetrů nad oběma koly. Specifické systémy mohou jít i výše – I-drive 12, Klein Mantra dokonce 18 cm. Zdvih tedy není jednoznačným kritériem. Jde spíše o robustnost konstrukce a komponentové menu. Pseudofreeridové barby prvních let záhy narazily na problém životnosti – kola praskala jako na běžícím páse. Svou roli hraje také položenější geometrie s vyšším středem. Vracíme se tak k tomu, co již bylo napsáno mnohokrát: freeridové kolo je v podstatě sjezdový oř doby nedávno minulé s nějakými 15 cm zdvihem a převody ke zdolání kopců vlastní silou.

Extrémní pól představují stroje akrobatů z kanadských pralesů. Ti, na rozdíl od sjezdových závodníků dbajících o každou vteřinu, používají regulérně to nejmasivnější, co je v oblasti komponentů a rámu k máni, a zdvihy, kte-



ré se nepoužívají ani v DH závodech. Důvodem je nepředstavitelná zátěž při skocích z pro běžného bika astronomických výšek.

To, co je potom často vydáváno za freeride, je značkami Scott, Specialized, RockShox a mnohými dalšími akceptováno jako kategorie Enduro. Když už to musí být, prosím. Výstižný termín z motorkového světa netřeba překládat – jde prostě o kros s využitím vyššího zdvihem.

A aby těch škatulek nebylo málo, poměrně běžnou záležitostí se stávají také pevná freeridová kola. Značky jako Rocky Mountain, Cove, Kona či

třeba domácí Rock Machine osadily obrněné rámy vidlicemi s až 130 mm zdvihem. Že by i mezi freeridisty zuřil boj odpruženářů a konzervativců?

Možná, že z těch všech hesel jde až hlava kolem. Pochopitelně. Pro finální argument však nechodme daleko a zůstaňme ve světě bílých svahů. Se standardními lyžemi také zvládnete rychlou jízdu či točení mezi brankami. Obřáčky, slalomová či sjezdová prkýnka však jsou přeci jen ve svém oboru lepší. A jinak je tomu i s biky.

Tomáš Taich

Foto: David Walter a Rocky Mountain