

# Technický doping v cyklistice

Tomáš Drozd

Při cyklokrosovém MS v Zolderu se provalil skandál. Belgičanka Femke van den Driessche měla v kole při závodě zabudovaný motorek! V závodě žen U23, který nedokončila, ho měla mít uložený ve středovém složení svého kola. Před závodem, v němž Nikola Nosková vybojovala stříbro, byla 19letá Belgičanka jednou z papírových favoritek na medaili. „Ano, motor byl v kole nalezen,“ potvrdil na tiskové konferenci v Zolderu prezident UCI Brian Cookson.

Komisaři UCI odebrali kolo van den Driessche v depu už po projetí prvního okruhu. Když komisaři odstranili sedlo, v sedlovce našli elektrické kabely. A



když chtěli sundat středové složení, což není tak těžké, bylo tam pevně usazeno a nešlo s ním hnout. Podle webu Sporza.be byl uvnitř jejího kola značky Wilier malý motorek.

Van den Driessche se stala prvním cyklistou historie, který byl usvědčen z podvodu tohoto typu. Už dříve byla zkoumána především kola silničářů a spekulovalo se, že motorek měl ve svém kole např. Fabian Cancellara. Nikdo však usvědčen nebyl.

Debaty o technickém dopingu odstartovaly již v roce 2010, kdy byl hlavním podezřelým Fabian Cancellara. Média šla tehdy v objasňování a teoretizování hodně daleko, včetně podrobných rozborů videozáznamů jeho vítězných nástupů, ze kterých byl patrný okamžitý nárůst jeho výkonnosti oproti soupeřům. Cancellara si v inkriminovaných záznamech vždy na okamžik přehmátl na páce, což bylo konspirativními teoretiky později označováno za inkriminované spuštění motoru. To proběhlo vždy z pravidla v kopci, kde následně Fabian utrl své soupeře o mnoho desítek metrů.

Květen 2015, Alberto Contador musel naposledy čelit podezření z mechanického dopingu během loňského Gira. Komisaři UCI jemu a několika jeho kolegům během závodu kontrolovali kola. Rozebrané šlapací středy a zkoumání rámu, které UCI provedla, však žádné podezření nepotvrdily.

Dosud byla řeč spíše v teoretické rovině. Bavíme-li se však o technickém dopingu, pojďme si shrnout, co to vlastně v praxi konkrétně znamená. Do současnosti se pod pojmem doping ukrývalo vše, co souviselo s umělým navyšováním výkonu, vytrvalosti, nebo zrychlené regenerace konkrétního závodníka. Mechanický doping se však již netýká jezdce, ale jeho technického vybavení, v tomto

případě kola. Kolo má být při vrcholové cyklistice poháněno 100% lidskou silou, a pokud je tomu jinak a kontrola najde přídavné zařízení, typicky v podobě elektromotoru, je řeč o technickém doping. V minulosti už UCI jistou formou technického doping řešila vícekrát. Hlavními tématy byla rozdílná hmotnost závodních speciálů, průměry kol, i tvary ráků v době, kdy přicházely na trh karbonové technologie. Do pravidel se tak časem dostaly jasné limity, které musí závodní speciály pro konkrétní disciplínu splňovat, včetně zprvu diskutovaného hmotnostního limitu závodního kola.

Příchod fenoménu elektrokol mezi širokou veřejnost však odstartoval nejenom konkurenční boj velkých producentů elektrických pohonů směrem k masové produkci, ale také vývoj high-tech technologií založených na miniaturizaci velikosti a snižování hmotnosti. Typický elektropohon včetně baterie na běžném modelu elektrokola dnes váží kolem 7 Kg a Tomáš Drozd IV. ročník všeobecného lékařství na první pohled ho na kole najdete. Spekulace, během posledních několika let, že je možné použít skrytý motor uvnitř rámu pohánějící šlapací střed prostřednictvím ozubeného kolečka, byly potvrzeny a co víc? Rakouská firma Vivax Drive GmbH dokonce "civilní" verzi tohoto systému, jehož ilustrační fotky se objevují v článcích informujících o kauze technického doping, dnes běžně prodává v přepočtu za cca 70 tisíc korun.

Konstrukčně jde o útlý váleček s elektromotorem, který je vsunut a zafixován v sedlové trubce a s klikami je spojen ozubením na středové ose. Včetně baterie se výrobce dokáže vejít pod 2 kg s tím, že spuštění motoru je realizováno jednoduchým tlačítkem, jehož jedním stiskem se systém spouští a následným stiskem naopak vypíná. Systém je nabízen v několika konfiguracích umožňujících využít až neuvěřitelného výkonu 200W, ovšem jen po velice omezenou dobu.

V kuloárech se v Zolderu prý hovořilo o tom, že celé zařízení v kole Femke van den Driessche vážilo pouhých půl kilogramu, což je téměř o tři čtvrtiny méně, než sériově nabízený pohon. Současně se však hovoří o tom, že miniaturní baterie prý dokázala pracovat zhruba jen asi deset minut, což však byla dostatečná doba na to, aby si Femke mohla během jediného okruhu vybudovat dostatečný náskok a ten pak udržet ve vyrovnaném závodě na běžném kole až do cíle.

Dá se také předpokládat, že výkon motoru nemusel zdaleka dosahovat stovek wattů. Pro získání vedení a náskoku ve vyrovnaném pelotonu žen mohlo klidně stačit 20-50W navíc a díky tomu mohlo být celé zařízení dramaticky lehčí.

#### **Zdroje:**

<http://www.supercycling.cz/technika/novinky/novy-strasak-cyklistiky-mechanickydoping/#>.  
V1RvzVSLTIV

<http://mtbs.cz/clanek/skandal-na-ms-mlada-belgicanka-mela-v-kolemotorek/> kategorie/mistrovstvi-sveta-cyklokros