



Wielrennen in de groep, hoe doe je dat?

Het wielrennen en zeker het rijden in een groep op de weg is voor Last Gear-leden even wennen. We zijn tenslotte in de eerste plaats een mountainbikevereniging. Wielrennen en met name wielrennen in een groep, is echter gevaarlijker dan mountainbiken. Dit door de hogere snelheden, het dicht op elkaar rijden, het harde asfalt en het (auto)verkeer. Wielrennen is ook meer een team gebeuren omdat langzamere rijders met snellere rijders mee kunnen door uit de wind te blijven. Als groep kun je ook sneller door afwisselend op kop te rijden. Je profiteert van elkaar, maar moet ook meer rekening houden met elkaar. Enige discipline en wat afspraken zijn daarom nodig.

Hoe je veilig in een groep rijdt moet je leren. Dit leren bestaat deels uit theorie, dit document, en deels uit oefeningen in de praktijk.

Veiligheid

In de groep is iedereen verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid. Vertrouw niet te veel op je voorganger. Kijk vooruit.

Voorrijders hebben een grotere verantwoordelijkheid. Zij rijden immers op kop en hebben meer zicht. Stop altijd voor een rood of oranje verkeerslicht anders loop je het risico dat achterliggers niet doorhebben dat het licht op rood staat. Steek een weg alleen over als de hele groep gelijktijdig kan oversteken. Steek dus niet alleen over onder het roepen van - pas op voor die auto! Waarschuw voor gevaarlijke situaties en rem voortijdig als je een onoverzichtelijke situatie nadert.

Geef obstakels door

Degene die vooraan rijdt, heeft goed zicht van alles wat voor hem op de weg gebeurt. De mensen achter hem in de groep hebben veel minder zicht, en naarmate de groep groter wordt, wordt het zicht alleen maar minder. Vaak zien mensen in het vierde wiel niet meer dan de renners voor hem. de Voorrijders moeten de rest verbaal en/of met signalen waarschuwen. De rijders daarachter geven de waarschuwingen weer door.

De volgende commando's zijn gemeengoed in het wielrennen:

Tegen: hiermee wordt aangegeven dat er tegemoetkomend verkeer aankomt. Iedereen in de groep moet op de eigen weghelft gaan rijden, en afhankelijk van de situatie zal er nog verder naar rechts uitgeweken moeten worden waarbij het kan voorkomen dat er achter elkaar gereden moet worden. Het handsignaal wat hierbij hoort is:



Figuur 1: Tegen!

Racefietsen, veilig rijden in een groep.



Voor: hiermee wordt aangegeven dat zich er een (evt. bewegend) obstakel aan de rechterzijde van de weg bevindt, iedereen in de groep moet aan de rechterzijde ruimte maken om te passeren. Het handsignaal wat hierbij hoor is:



Figuur 2 Voor!

Mocht er een obstakel (paaltje, gat) op de weg gepasseerd moeten worden dan moet dit ook doorgegeven worden door te roepen paaltje of hond.

Het handsignaal wat hierbij hoort is"



Figuur 3 Paaltje!

Ook degene die achteraan rijdt, heeft een functie. Hij moet bijvoorbeeld waarschuwen als er verkeer van achteren nadert (dit zal het meest noodzakelijk zijn op smalle wegen). Dit wordt gedaan door krachtig: achter te roepen. Ook deze waarschuwing zal door de groep doorgegeven moeten worden, ditsaals van achter naar voren.

Richting aangeven

Als je samen fiets is het belangrijk dat je dezelfde kant op blijft fietsen, zeker bij afslagen. Geef als voorfietser dan ook duidelijk door welke kant je opgaat. Dit door hand uitsteken en richting roepen. Dit signaal moet ook in de groep doorgegeven worden zodat iedereen weet wat hij kan verwachten.

Positie

Zit je in het wiel? Zet je wiel dan schuin achter je voorganger. Je hebt dan meer remweg en als je voorganger slingert wordt je niet geraakt. Zit je recht achter je voorganger, dan rij je al snel op zijn achterwiel. Zit je er naast dan raak je het achterwiel als je voorganger moet uitwijken.

Hou je lijn op de weg vast. Dus; rij je bijv. 50cm van de rand van de weg, blijf dit dan volgen ook in de bochten. Dit doe je dus ook als je 2 aan 2 rijdt. Enkel als de snelheden hoog oplopen wijk je hier van af want bij hoge snelheden kun je vaak beter de bochten afsnijden.

Ga niet midden in de groep in je achterzakken zitten rommelen of aan je fiets prutsen. Laat je dan eerst afzakken of vraag extra ruimte want je gaat altijd slingeren als je je stuur los laat.

Racefietsen, veilig rijden in een groep.



Als er tegenliggers zijn of je haalt iemand in en het is nodig om achter elkaar te gaan rijden, dan is de procedure als volgt; Bij een tegenligger laten de rijders links in de groep zich terugzakken en voegen rechts in in de groep of sluiten achter aan. Bij inhalen laten de rijders rechts in de groep zich terugzakken en voegen links in of sluiten achter aan. De rijders aan de andere zijde moeten niet versnellen en ook niet remmen, blijf hetzelfde tempo rijden. Na het inhalen moet de groep weer 2 aan 2 kunnen rijden en dit kost de achterliggers extra kracht. Als je dan ook nog eens gaat versnellen moeten ze dubbel zo hard trappen. Dus tempo vasthouden. Ga ook niet remmen want dan kunnen de andere rijders niet invoegen of zich laten afzakken!! Enkel op smalle fietspaden is afremmen nodig om toerfietsers niet te hard in te halen.

Inhalen van andere fietsers

Inhaalacties van andere fietsers door een peleton leveren de meeste irritaties op bij mensen. Dit komt omdat veel wielrenners schreeuwen, pas laat waarschuwen, omdat toerfietsers bang zijn om te vallen of omdat ze schrikken. Doordat sommige ouderen slecht horend zijn horen ze je pas laat en schrikken ze. Iemand die bang is of schrikt wordt snel boos. Je moet dus voorkomen dat ze schrikken of bang worden. Bijkomend voordeel is dat ze dan ook sneller opzij gaan!

Zorg voor een bel op je racefiets. Zodra je professioneel wielrenner bent mag die er wel af. Houdt er wel rekening mee dat juist oudere mensen het hoge geluid van een bel niet meer horen. Bel ruim van tevoren want het komt vaak voor dat mensen als reactie op een bel gaan omkijken, wat vaak gepaard gaat met slingeren.

Aanvullend kun je roepen (dus niet schreeuwen). Roep niet Pas op! Kijk uit! Dit betekent doorgaans gevaar en zorgt ervoor dat de toerfietser schrikt. Bovendien moet jij als wielrenner oppassen en uitkijken. Het beste roep je pardon, fietsers of hallo. Als je passeert groet dan vriendelijk.

Op smalle fietspaden haal je niet met grote snelheid in. Voordeel van remmen is dat je daarna weer kunt aanzetten hetgeen een hele goede training is!

Samen rijden

Om als groep bij elkaar te blijven vergt wat aanpassing. Zowel van de snellere rijders als de minder snellere. Bij grote niveauverschillen is het nodig om te splitsen, maar de groep bij LG is nog klein en kan vaak wel als 1 groep blijven rijden. Anders toch splitsen.

De voorrijders moeten zorgen dat ze in de wind rijden en de achterliggers moeten zorgen dat ze uit de wind rijden. Kijk als voorrijder waar de wind vandaan komt. Komt deze van links, ga dan zoveel mogelijk links op de eigen weghelft van weg rijden. De achterligger gaat rechtsachter de voorrijder uit de wind zitten. Hoe verder de voorrijder links rijdt, des te meer achterliggers kunnen er schuin achter elkaar rijden. Als er 2 aan 2 wordt gereden gaat de rechter rij een beetje achter de linker rij rijden (halve wielengte). Komt de wind van rechts, dan rijdt de voorrijder zoveel mogelijk rechts en rijden de achterliggers er schuin links achter. Dit heet waaier-rijden en kan alleen als de weg wat breder is en wanneer er geen tegenliggers of achteropkomend verkeer is.

De voorrijders

Zorg dat je tempo gelijkmatig is! Houdt je kilometerteller op dezelfde snelheid, of nog beter; houdt je hartslag op gelijk niveau dan is ook in de klim het tempo gelijkmatig.

Ga niet telkens harder rijden. Wacht eventueel op een klimmetje of sprintje om meer snelheid te maken. Wacht boven op de achterblijvers, gun de laatste ook de tijd om bij te komen en ga pas weer rijden als de laatste aangeeft dat het weer kan.

Racefietsen, veilig rijden in een groep.



Wil je van kop af, zet even aan, ga dan opzij en stop even met trappen. Anders moet de rest harder gaan rijden. Ga je met zijn tweeën van kop af, ga dan allebei ruim opzij dus niet tussen de rijen door laten afzakken en stop met trappen.

Als je voorop rijdt dan kom je het eerst uit de bocht. ga dan niet meteen vol op de pedalen staan want de mensen achter je zijn nog bezig met het nemen van de bocht, vooral bij scherpe bochten waarbij mensen achter elkaar gaan rijden duurt het even voordat iedereen weer in positie en weer uit de wind zit. Breng de groep pas dan weer op het tempo van voor de bocht.

Voor de allersterksten: niet iedereen vindt het leuk om continue in het wiel te zitten, ook mensen die niet jouw kracht en souplesse hebben willen af en toe op kop, geef die ruimte en ga zelf ook eens in het wiel zitten. Iedereen weet toch wel hoe de krachtverhoudingen in de groep zijn. Mocht je echt behoefte aan een krachtmeting hebben spaar je dan voor de stukken bergop of tot de bordjessprint.

De achterrijders

Zij kunnen het nodige doen om in de groep te blijven. Wie niet sterk is moet slim zijn en heel alert. Rij altijd uit de wind en doe dit consequent. Het scheelt tot 30% kracht. Valt er voor je een gaatje, rij dit dan direct dicht en ga weer in het wiel zitten.

Let niet alleen op de rijder voor je, maar kijk vooruit. Als je ziet dat de voorrijders gaan versnellen, wacht dan niet tot de rijder voor je gaat versnellen. Je hebt dan al een gat dat je moet dicht rijden. Beter is om direct al te reageren en desnoods de rijder voor je even voorbij te rijden. Je houdt dan aansluiting en blijft meer uit de wind.

Breekt de groep even in stukken, kijk dan als achterrijder ook af en toe achterom. Zie je dat iemand achterblijft, laat je dan afzakken. Samen kom je makkelijker terug in de groep

Als de groep stil gestaan heeft, zorg dan dat je niet als laatste op de fiets zit. Je hebt dan namelijk direct al een gat dicht te rijden. Beter is om als eerste te vertrekken, je hebt dan een voorsprong.

Achter in de groep moet je vaak gaten dichtrijden, dat is vermoeiend! Mocht het snel gaan maar kan je nog volgen zorg er dan voor dat je niet achter in de groep terecht komt maar probeer voor in de groep te rijden (dicht achter de voorrijders). Vraag zonedig aan de rijders voor je of je voor ze mag rijden, vrijwel iedereen heeft hier begrip voor.

Gaat het te snel voor je, zelfs als je op de juiste plek in de groep zit, laat dan niet stilletjes lopen, maar geef aan dat het te hard gaat. Iedereen, ook de voorrijders, heeft de neiging om op een prettige kruissnelheid te gaan rijden. Deze snelheid kan voor jou te snel zijn, regelmatig aangeven dat het wat langzamer moet houden het prettig voor jou, hoewel je misschien even je ego aan de kant moet schuiven.

De beste manier om aan te geven dat het wat rustiger moet is de naam van een van de voorrijders roepen, ze hebben dan snel genoeg in de gaten dat het te hard gaat, en vaak voelen ze zich ook aangesproken wanneer je hun naam roept. Mocht je de namen niet weten dan werkt HE ook. Roepen kost energie dus zorg dat je niet tot het gaatje gaat voordat je aangeeft dat het te hard gaat.

Rijtechniek

Rij op een lichte versnelling. De meeste fietsers zijn bezig met trainingsschema's, mooi materiaal etc. Maar hoe ze trappen weten ze niet. Terwijl dit toch het belangrijkste is wat je doet op de fiets. Het beste rij je met 90 tot 105 omwentelingen per minuut. Grofweg kun je tot een snelheid van 30-35 km/u op het kleine blad blijven rijden. Op de site van de NTFU staat het mooi uitgelegd.

<https://www.ntfu.nl/home/nieuws/id/292/tips-en-tricks-trapfrequentie>

De redenatie hier achter is eenvoudig. Iedereen trapt met een bepaalde kracht op de pedalen. Het

Racefietsen, veilig rijden in een groep.



maakt heel veel uit of je dit 60 keer per minuut doet of 100 keer. Getrainde wielrenners kunnen dit tot 120 keer effectief doen. Ik hoef niet uit te leggen dat als ik in een minuut 2x zo vaak trap ik veel meer kracht kan ontwikkelen en dus veel harder ga. Andersom geredeneerd, als ik 120 keer trap hoef ik veel minder kracht te zetten dan als ik 60 keer trap om dezelfde snelheid te rijden. Die kracht spaar ik voor een klim, sprint of om simpelweg verder te kunnen fietsen. Bovendien belast je je knieën en pezen veel minder. Door veel te schakelen houdt je de juiste versnelling. Bijkomend voordeel is dat je met een licht verzet sneller kunt reageren op tempowisselingen. Het is een misverstand dat je met een licht verzet niet hard kunt rijden. Let bij de tijdrif in de Tour de France maar eens op het beentempo als ze tegen de 60km/pu rijden! Het vergt echter wel wat training en veel schakelen om telkens weer de juiste versnelling te rijden, maar het scheelt tientallen procenten.

Schakel vaak. Door telkens de juiste versnelling te houden, spaar je veel krachten. Uiteraard bij ieder bocht schakelen, maar ook als de weg iets op- of afloopt. Ongemerkt verlies je veel energie door niet telkens in de juiste versnelling te rijden.

Zorg voor de juiste bandenspanning. Doorgaans rij je met 8 bar. Voor kun je een halve bar minder doen voor het comfort en wat meer grip. Ben je zwaar dan kun je wat meer lucht in de banden doen. Ben je licht, dan wat minder. Tegenwoordig kun je wat bredere banden (25mm) kopen die minder rolweerstand hebben dan de oude 23mm banden. Daarnaast geven deze banden meer comfort. Pomp je banden vlak voor de training op, alleen dan weet je zeker dat je met de juiste bandenspanning rijdt. Racebanden kunnen namelijk snel 1 bar of meer verliezen door temperatuurverschillen in de nacht.

Sjaak Hop en Floris Dorreboom

September 2018