

Informatie in een groep fietsen

Wessel Zennipman 03-06-2015

Wout Schilder 26-8-2015

Veiligheid

- Helm is verplicht, zonder helm geen training
- Te allen tijde worden de verkeersregels in acht genomen
- Het is niet toegestaan met een tijdrutstuur te rijden, tenzij van te voren anders is aangegeven
- Absoluut uit den boze zijn abrupte koerswijzigingen en/of plotseling remmen.
- Een fiets dient fatsoenlijk onderhouden te zijn, mocht je niet weten waar je naar moet kijken, vraag dit dan bij een fietsenmaker of iemand die er verstand van heeft.
- Handen zo positioneren op het stuur dat er ten allen tijde geremd kan worden.
- De racefiets dient voorzien te zijn van shifters aan het stuur, dus geen commandeurs aan het frame.
- De racefiets dient voorzien te zijn van remmen met twee scharnierpunten (dual-pivot), dus geen cantilevers (cyclocross-remmen) en geen ouderwetse remmen met één scharnierpunt (single pivot).
- Geen sprints om plaatsnaambordjes, KOMmetjes, Garmin segmenten en dergelijke tenzij dat nadrukkelijk vermeld is als onderdeel van de training.

Samen uit, samen thuis

- Er wordt rekening gehouden met de zwakste schakel in de groep, mocht het nodig zijn wordt er iets op verzonnen
- Ook wordt bij mechanische schade of lek rijden op elkaar gewacht, help elkaar hierbij.

Route

- Degenen die op kop rijden en/of de trainer(s) bepalen de route en geven deze duidelijk aan met handgebaren en een korte eenduidige roep
- Anderen bemoeien zich niet met deze route tenzij de situatie daar dringend om vraagt (wegonderbrekingen o.i.d. die kennelijk niet bekend zijn bij de routebepalers); het roepen van een tegengestelde richting leidt tot verwarring, zeker wanneer deze van achteren naar voren wordt geroepen en dus minder goed verstaanbaar is
- Wanneer je op de terugweg i.v.m. een elders gelegen einddoel een andere route wenst te rijden, geef je dat duidelijk voor de mensen naast en achter je aan zonder dat je de mensen voor je daarmee lastig valt c.q. in verwarring brengt.

Commando's en signalen

Commando's en signalen worden door de voorste of achterste rijders meestal als eerste gegeven. Geef ze door! Liever te veel dan te weinig.

- STOP. Het moeten stoppen: de voorrijders steken een hand op.
- VRIJ. Als weer verder gereden kan worden. Iedereen gehoorzaamt dit commando en geeft dit zo nodig door!
- LINKS of RECHTS. De voorrijders steken de desbetreffende hand op.

Bij twijfel links- of rechtsaf niet gokken, kies de richting die geen botsing veroorzaakt. Meestal is dit een kwestie van de weg volgen.

- TEGEN. Bij rijdend tegemoetkomend verkeer: iedereen ritst of geeft ruimte.
- VOOR. Bij het gaan passeren van een stilstaand object en/of het passeren van rijdend voertuig: iedereen ritst of geeft ruimte.
- ACHTER. Bij achteropkomend verkeer: iedereen ritst of geeft ruimte.
- LEK. Bij pech of lek: iedereen rijdt naar een veilige plek zoals een inrit of brede berm alwaar de pech kan worden verholpen. Blijf niet midden op de weg staan.
- RUSTIG. Als er mensen zijn die het niet bij kunnen houden.
- ELLEBOOG. Als je wilt dat iemand overneemt, beweegt men de elleboog overdreven naar buiten. Degene achter jou weet dan dat je je laat uitzakken en dat hijzelf op kop moet gaan fietsen.
- Elk obstakel op de weg: tak, plaatje, gat, gladheid (grind, zand), of iets dergelijks wordt duidelijk doorgegeven, zowel mondeling als in gebaar. Gebaren met de hand, obstakel aan de rechterkant wordt aangeduid door met de rechterhand even achter je te wapperen.
- Absoluut uit den boze zijn abrupte koerswijzigingen en/of plotseling remmen.

Meenemen tijdens training

- 2 binnenbanden, bandenlichters, pompje en een multitool.
- Telefoon met ICE (In Case of Emergency) nummers.
- Voldoende eten en drinken(richtlijn: 1 reep per uur en 1 bidon per 1,5 uur).
- Geld voor noodgevallen.
- Led-fietslampjes. Door pech is de kans groot dat je een keer in het donker rijdt, vooral in het voor- en najaar.
- Knie-, been- en armstukken als het af kan koelen.

Algemene zaken

-Na een bocht rustig weer het tempo optrekken, pas als iedereen weer in het wiel zit kan het tempo weer opgetrokken worden.

-Als het verkeer het toelaat, fietst men twee aan twee. Zo niet, achter elkaar.

-Op een rustige weg met zijwind kan er in waaiers worden gereden. Als er een onoverzichtelijk punt genaderd wordt, gaat men weer achter elkaar rijden.

-Wees immer vriendelijk naar uw mede-weggebruikers, dit voorkomt irritaties en ruzies.

-Zorg dat je genoeg kleding aan en bij je hebt. Controleer hiervoor van te voren het weerbericht en een buienradar.

-Zorg dat je van te voren goed gegeten hebt, dit kan een hoop schelen onderweg.

Waaier rijden

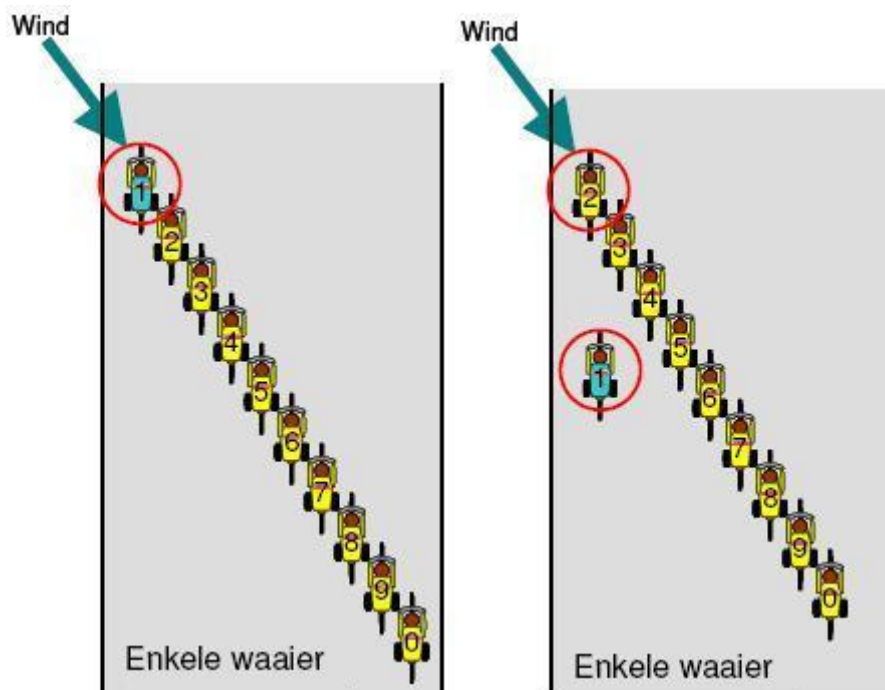
We spreken van een enkele waaier wanneer een aantal renners (m/v) op één lijn schuin achter elkaar fietst. Hoe méér de wind van voren komt hoe rechter ze achter elkaar rijden; hoe méér de wind van opzij komt hoe verder ze naast elkaar kruipen. De voorste rijder fungeert als windbreker voor de anderen en beschermt de anderen tegen die wind.

Dit is het "uit-de-wind-zetten". Dat maakt het rijden op kop zwaar, zeker in verhouding tot de andere plaatsen in de rij. Wanneer de koppositie in een groep rouleert, wordt de arbeid in min of meer gelijke mate over de verschillende renners gespreid.

Hoe verloopt zo'n wisseling aan kop?

Zodra u vindt dat u op kop genoeg gedaan hebt, geeft u een seintje door uw elleboog aan de kant waar de volgende rijder zit even naar buiten te bewegen en terug.

In welertermen: u geeft de kop af. Nadat u dit sein gegeven hebt, trapt u rustiger door zodat de rest u kan passeren zonder dat men hoeft te versnellen.



1. Beginsituatie: nr.1 rijdt in de wind.
2. Nr. 1 laat zich zakken aan de windzijde, nr. 2 komt in de wind, nrs. 1 en 2 rijden nu in de wind.

Nummer 1 laat zich rustig afzakken, maar blijft wel snelheid houden. Op het moment dat hij de laatste man gepasseerd is pikt hij weer in bij nummer 0. Dit is het lastigste moment van het waaierrijden, omdat je hier vermoeid weer moet versnellen.

De dubbele waaier

Hoe sneller de overnames elkaar opvolgen en hoe korter de beurten dus duren des te meer krijgt het rijden het karakter van kop-over-kop: zodra u op kop komt wordt u alweer voorbij gereden door degene achter u. Dit gebeurt vanzelf als u er als nieuwe kopman voor kiest om niet harder door te gaan trappen zodra u in de wind komt.

Er ontstaan dan twee rijen: aan de kant waar de wind vandaan komt een rij wielrenners die zich laten terugzakken en in hun luwte een rij die - door die luwte relatief makkelijk - naar voren schuift. Op een brede weg zonder overig verkeer kan dan een ideale dubbele waaier ontstaan, waarbij de voorste rijders van beide rijen het meest de wind opzoeken en alle overige rijders daar schuin achter en dus min of meer beschut rijden.

In de praktijk van smalle wegen en/of veel overig verkeer kan dat niet: er rijden dan twee rijen parallel aan de wegrichting, de ene uiterst rechts, de andere links ervan.

Komt de wind van links dan is de rechter rij de snelste, inhalende rij - dus tegen de verkeersregels in! Komt de wind van rechts dan haalt links rechts in. Dat laatste - met het oog op de verkeersveiligheid - uiteraard ook als de wind recht van voren komt en het qua windbeschutting niet uitmaakt welke rij inhalt en welke rij wordt ingehaald.

Wanneer er doorgedraaid wordt, is er één persoon die bepaalt of er links- of rechtsom gedraaid wordt; wanneer we met de complete groep doordraaien, is dat altijd rechtsom (met de klok mee). Wanneer er linksom doorgedraaid wordt, rijdt degene die op kop zit zo veel mogelijk naar links cq. het midden van de weg zonder het overige verkeer in gevaar te brengen, om te voorkomen dat de achterste rijders in de groep op de kant gezet worden; geef in dit geval met je rechter elleboog aan wanneer degene die achter je rijdt de kop moet overnemen. Als je van kop gaat, vertraag je slechts minimaal: iets druk van de benen is al voldoende; meer vertragen leidt tot een kettingreactie in het treintje achter je. Op hogere snelheid maakt te veel vertragen het voor de achterste rijder bovendien erg moeilijk om nog weer bij het snellere treintje aan te sluiten

Lees deze alinea nog maar een paar keer extra en probeert u zich het geschrevene goed voor te stellen. Dat voorkomt - hopelijk - discussies onderweg.

Voorbeeld check:

<https://www.youtube.com/watch?v=O8vJsRrhM1c>