

Dogma 2003

Detta är en ny och uppdaterade vett & etikett, samt en del praktiska råd och tips för alla som cyklar med oss – både nya som erfarna. Vi hoppas att vi fått med det viktigaste, men saknar du något får du gärna höra av dig med förslag till styrelsen.

§ 1 Varna för hinder i tid

Detta är nog en av de viktigaste kunskaperna om man ska cykla två eller fler. Anledningen är att sikten skymms när man ligger på rulle, och man ser helt enkelt inte mycket längre än till cyklisten framför. Detta innebär att eventuella hinder som parkerade bilar, hål i vägen, glas, stannar, rödljus, trottoarkanter och rullatoråkare kommer obehagligt plötsligt för den cyklist som ligger på hjul.

Därför använder man sig av ett antal tecken för att förhindra olyckor. Det ligger på förste cyklisten att signalera så fort en fara upptäckts (dvs i god tid – inte precis när han själv passerar), men alla som ser ett problem ska förstas signalera direkt även om de inte ligger först. Alla ska, undantagslöst och direkt, vidarebefordra tecknet till siste man.

Använd tecken i första hand – **ropa** bara ut varningar om det är absolut nödvändigt.

Här är de tecken vi använder:

Stanna – en uppåtsträckt hand eller en bakåtsträckt hand med handflatan bakåt mot nästa cyklist.

Sakta ner – pumprörelse med ena handen, handflatan nedåt vägbanan **eller** stanna-tecknet.

Hinder höger sida – vinka med höger hand bakom ryggen "åt vänster".

Hinder vänster sida – vinka med vänster hand bakom ryggen "åt höger".

Hinder på vägbanan – typ hål, vägbrunn, glas, grus – peka ner mot vägbanan med den hand som befinner sig på samma sida som hindret.

Sväng vänster/höger – klassiska sväng-tecknet.

Omkörande bil – ropa "bil!" om det är trångt, undvik annars att ropa överhuvudtaget eftersom det mest brukar ställa till problem.

§ 2 Värm upp tillsammans

Eftersom det alltid är tråkigt att bli avhängd innanför tullarna har vi minst **20 minuters gemensam uppvärmning**. Det innebär att vi tar det lugnt ut ur stan innan vi släpper alla hämningar. Trafiksäkert och mindre skaderisk helt enkelt. Och så hinner vi ju prata med varandra. Avsluta gärna uppvärmningen med en kispaus för de som behöver innan hårdkört bör-

jar. Men stå inte still för länge, då måste man värma upp igen ...

Använd gärna **cykelbanorna** om det ändå inte går särskilt fort under uppvärmningen – t.ex Hellas – Ältavägen, Gamla Värmdövägen till Skurubron eller Liljeholmsbron – Hägerstensvägen. Ta det piano, det kommer gå fort nog ändå till slut.

§ 3 Vänta gärna på varandra

Ta gärna initiativet till att vänta in cyklister som inte hänger med, särskilt vid korsningar och dylikt. Extra snällhet mot alla nybörjare och otränade belönas i cykelhimlen. Hoppas vi. Då kommer dom kanske tillbaka nästa gång också. Gäller framför allt **lugna gruppen**, där nybörjare och otränade starkt rekommenderas att påbörja sin cykelkarriär.

§ 4 Hjälp varandra

Det går förstås mycket fortare om alla stannar och hjälps åt om någon får en punka eller problem med cykeln. Om inte för att vara snäll så passa på att vila, ta av dig skoskydden eller åt något. Då slipper du rulla omkring och undra vart de andra tog vägen, och de slipper tokjaga för att hinna ifatt.

§ 5 Respektera dina medtrafikanter

Detta är mycket enkelt – kör säkert! Låter kanske om en självklar sak men är ändå värt att ta upp. Spurta till exempel inte mot gult ljus för att hinna innan det blir rött. Särskilt inte om du ligger först i gruppen. Du hinner säkert, men problemet är att cyklister är som flockdjur – tappar man gruppen blir det himla mycket jobbigare – och därför är det garanterat några till som följer efter. Risk för kaos och olyckor. Och även om du hinner får du ändå vänta på de som inte hann eller som inte vill köra mot rött.

Samma sak gäller stoppskyltar och vanliga korsningar. Se alltid på dig själv som en del i en jättelång långträdare och planera din körning därefter. Detta gäller inte minst rondeller – lämna företräde om någon är före dig in i rondellen. Det handlar helt enkelt om att respektera och visa förståelse för sina medtrafikanter – precis det vi själva kräver av dem. Att sedan visa bilister är puckade – ta det med en axelryckning, le och vinka. Det brukar funka.

§ 6 Var förutsägbar

Låter tråkigt men är viktigt. Vad du än tänker göra i gruppen – se till att alla får reda på det i tid. Det kan gälla en mängd saker. Viktigast är förflyttningar i sidled. Innan du gör något kolla snabbt bakåt så att du inte har en cyklist eller en omkörande BMW precis på det ställe du tänkte förflytta dig till. Gör inga plötsliga rörelser utan glid mjukt åt sidan, gärna efter att du först markerat med en liten handpekning eller dylikt.

Ska du äta, dricka, ta av/på regnjacka

eller något annat som innebär att du inte har full kontroll på cykeln så se till att lägga dig sist innan du börjar fippla. Särskilt om du ska hålla på att klä av eller på dig i farten.

§ 7 Var följsam

Åk avslappnat och glöm bromsen. Spänner du armar och överkropp och håller stenhårt om styret så kommer minsta lilla sten eller knuff leda till katastrof. Slappna av, böj på armbågarna och låt händerna bara vila på styret, så blir du inte bara säkrare utan mindre trött också.

När det gäller bromsarna ska du inte bromsa med dem. Möjligen ska du justera farten något när det verkligen behövs, men helst inte annars. Behöver du bromsa lite så gå ut något i vinden i stället och glid sedan mjukt in på rullen igen.

§ 8 Ära din cykel

Kanske en självklarhet för alla som gillar cyklar att man håller den i trim. Inte för att det är någon putstävling eller för att vi har särskilda estetiska krav utan för säkerhetens (och sinnefridens) skull. Det är ingen giltig ursäkt att orsaken till olyckan var att man hade glömt att limma däck, eller inte hunnit ställa in bakväxeln så att den råkade åka in i bakhjulet

§ 9 Attackera med förstånd

Vi är en attackvillig klubb. Men det är inte alltid bra/roligt/uppskattat att attackera. Det här gäller framför allt när vi kör längre distanspass under försäsongsträningen då mjölksyra är det sista man vill ha.

§ 10 Inomhusträning på Bosön

Efter som det är ont om utrymme är det viktigt att alla tänker på vad de gör och är försiktiga, och förutsägbara, vid sidoförflyttningar. Därför har vi några enkla regler som alla bör känna till:

Kör alltid om på insidan – det är absolut förbudet att köra om på utsidan av långsammare cyklist. Vi snackar dödsstraff här.

Innerbanan är snabbast – använd ytterspåret om du inte ligger och hårdkör, och om du ligger innerst ha alltid ögon i nacken för snabbare grupper. Långsammare cyklister, som är på väg att bli omkörda, måste flytta på sig i tid – till höger.

Växla alltid vid ingången till kurvan – som på en velodrom. Då vet han som ligger på ditt hjul exakt när han (eller hon) ska fram och dra, och du slipper undra varför ingen vill dra när du ligger och vinglar mellan filerna på raksträckorna. Förutsägbart är inte bara tråkigt.

Använd inte stora klingan. Detta är inget krav – men önskvärt av två skäl: du får bättre kadens och kardiovaskulär träning, samt farten hålls nere något.

Akta dig för nätet. Ligg inte för nära nätet på innerbanan – det är väldigt lätt att fastna med ett bromshandtag. Man stannar fort på gummimatta.

Tips och råd

¶ Trampa i nedförsbackar om du ligger först och drar. Annars får alla som ligger på din rulle ligga och bromsa på grund av det lägre luftmotståndet. Så trampa på. ¶ Använd inte tempostyret, om du har ett sådant, i gruppen. Anledningen är att din styrförmåga försämras liksom din reaktionstid eftersom du får långt till bromsarna (eller fartregulatorerna). Dessutom slipper du sura kommentarer från dina kompisar som blir jävligt nervösa av cyklister med tempostyren.

¶ Cykla på dubbla led – det är säkrare och trevligare. Dels får omkörande bilister, som ändå ska använda mötande fil för omkörning för att vara säkra, ett mycket "kortare fordon" att ta sig förbi (även om de flesta inte förstår att uppskatta detta), dels kan vi prata med varandra. Antingen har man ett snabbare och ett långsammare led som rör sig som i en cirkel, eller så växlar man två och två.

¶ Vikta din ytterpedal i kurvor. Se till att din inre pedal (vänsterpedalen i en vänsterkurva) är i sitt högsta läge och att ytterpedalen är i sitt lägsta (högerpedalen i en vänsterkurva) och lägg lite extra tyngd på den sistnämnda. Dels ser du då till att den inre pedalen inte går i marken och dels får du en lägre tyngdpunkt och bättre kurvteknik.

¶ Gå ut i motvind – se till att lägga rundan så att ni får motvind i början och medvind på slutet. Behöver knappast förklaras.

¶ Blåa ortskyltar typ "Årsta havsbad" eller "Stockholm" ger alltid poäng (vadå för poäng?). Brukar vara förklaringen till att alla verkar försöka cykla ifrån dig hela tiden. Blir du avhängd och ser en skylt strax efter så har du svaret. "Puh, det är inte mig det är fel på."

¶ "Riktiga" tävlingscyklister hälsar inte på andra cyklister. Men riktiga tävlingscyklister brukar vara rätt tråkiga i andra sammanhang också. Vi hälsar på allt och alla, utan urskiljning. Fast det är ju frivilligt förstås.

¶ Cyklar du längre än två timmar bör du äta något under tiden, och börja kaka redan den första timmen. Drick också minst en liten cykelflaska i timmen – annars är det risk för hammaren/släggan: ett högst otrevligt fysiskt tillstånd av total utmattning.

¶ Kör vi ett distanspass, särskilt på våren, så se till att hålla ett jämnt och ganska lugnt tempo – särskilt i backarna. Består gruppen av olika starka cyklister så låt de som är starkast dra längre (men absolut inte hårdare) och de lite svagare dra mindre eller inte alls. På så sätt får alla ut max av träningen utan att behöva köra en och en.

¶ Fika alltid. Och gör det länge. Är det på vintern kan en torr reservmössa eller ett underställ vara skönt att dra på sig när det är dags att ge sig ut i snöglöppet igen. Som en liten bonus.

¶ Om gruppen splittras – stå inte och vän-

ta och bli kall utan vänd och möt efter-släntrarna och ge dem lite draghjälp. De kommer gilla dig ännu mer och så får du lite extraträning. Och det är ju aldrig fel. ¶ Bär alltid hjälm på organiserade cykelträningar. Obligatoriskt på alla klubbträningar, året runt. Gäller inte innebandyn. Nolltolerans.

Lite gruppscycklingsteori

Alla kan hänga med

Kör man ett stort gäng tillsammans kan både starka och mindre starka cyklister hänga med, bara deltagarna tänker på ett par grundläggande saker. De som är tröttest i gruppen lägger sig till exempel längst bak och släpper in folk på rulle framför sig. **De går alltså inte med fram för att dra.** Om man ändå vill gå med runt så bör man ta sin förning när det är dags, men då bara dra väldigt kort innan man låter näste cyklist gå fram. Det är förvirrande och skapar osäkerhet när cyklister står över sin förning genom att vägra gå fram när det är deras tur. De som å andra sidan är starka tar längre förningar, men inte hårdare. På så sätt hänger alla med och får bra träning trots olika förutsättningar.

Placering och dragteknik

Placera dig ungefär där en bils högra hjulpar hamnar, ungefär en halvmeter in på vägbanan. Det ger dina kamrater bakom mer marginal och tvingar omkörande bilister att använda det mötande körfältet, vilket är bra. Ligger man för långt åt sidan försöker bilisterna ofta tvinga sig förbi, trots att de har möte, i tron att det finns utrymme. Det är livsfarligt – så ge dom inte chansen. Tag plats för säkerhets skull.

Vi praktiserar tvåparsprincipen på distanspassen – vi ligger alltså två och två i bredd. Det yttre ledet är det "snabbare" som rör sig framåt i förhållande till det inre ledet som redan har varit uppe och dragit. För att det ska funka är det viktigt att inte släppa luckor och att hålla igen i uppförsbackarna och i sidled. Kör aldrig mer än två i bredd. Ibland kan det vara läge att ligga en och en, men det måste gruppen själv avgöra.

Tänk på att de som drar måste trampa på i nerförsbackarna så att inte alla får bromsa. När det är dags att växla kan man säga det till sin parkamrat, därefter är det den vänstra cyklisten som ökar och lägger sig framför sin tidigare högra parkamrat (som inte saktar in för då måste alla bakom bromsa igen), varpå näste cyklist i det vänstra ledet glider fram till den främre positionen.

Håll ansträngningen och kör mjukt

I backar är det bra att försöka hålla samma ansträngningsnivå så att gruppen inte dras ut. Observera att ansträngningsnivå inte är samma sak som hastighet. Ta gärna

hjälp av pulsmätare – då förstår man att ibland måste man verkligen slå av på tempot...

Samma sak gäller när det är dags att gå upp och dra i gruppen. Ta en titt på hastighetsmätaren **innan** det är dags att dra – när du går upp så se till att bibehålla hastigheten/ansträngningen oavsett vad den föregående cyklisten håller på med. Om den inte slår av på takten så att du kommer om så lägg dig bara på hans rulle igen – men **öka inte hastigheten** för att gå om.

Samma princip gäller om det blir en liten lucka till cyklisten framför. Det är förstås bäst att inte lämna några luckor alls. Men händer det så spurta inte allt vad du kan för att sedan tvärnita när du är ifatt, det är bara slöseri med energi. Försök istället att lugnt och metodiskt arbeta dig ikapp för att sedan bara mjukt ansluta till "din" rulle. Både din kropp och kamraterna bakom kommer att tacka dig. Fast tyst förstås.

Ska du ställa dig upp ur sadeln så bör det också ske så mjukt som möjligt, gärna efter att du har växlat ner till en tyngre växel. Försök att bibehålla trycket på pedalerna samtidigt som du sakta reser dig upp ur sadeln. Reser du dig för fort på en lätt växel skjuter du automatiskt tillbaka cykeln en halvmeter, och har lika automatiskt skaffat dig en ovän eftersom cyklisten bakom bara hade en decimeter mellan sitt framhjul och ditt bakhjul...

Håll koll på vinden

Vinden är en cyklists värsta fiende och bästa vän. Detta ambivalenta förhållande till vinden är allmänt känt bland erfarna cyklister. Samma cyklister är också väldigt måna om att vindhanteringen sker på ett vettigt sätt. Så blåser det rakt framifrån placerar sig förste man ungefär en halvmeter in på vägbanan med resten av cyklisterna bakom sig. Blåser det från höger däremot bör förste man placera sig så långt åt höger som möjligt. Näste man ligger snett bakom till vänster om förste man med sitt framhjul omlott hans bakhjul och så vidare. När förste man sedan växlar så **måste** han gå åt höger och näste man gå upp på föregående cyklists vänstra sida.

Går förste man åt vänster faller han bakomvarande cyklist eftersom hjulen överlappar varandra, och han faller i sin tur nästa osv. Samma sak gäller om vinden kommer från vänster men omvänt förstås: förste man går så långt till vänster som möjligt, näste man ligger till höger om honom osv.

När det blåser väldigt mycket räcker ibland inte vägbanans bredd till. Då är det lämpligt att bilda en andra grupp och kanske till och med en tredje som arbetar autonomt från den första men på ett relativt litet avstånd. På så sätt kan så många som möjligt utnyttja sina rullar. Är det medvind så är det ju bara att njuta.