



Skoghalls CK Hammarö

Vår cykelpolicy

Skoghalls CK Hammarös träningspolicy vid utomhuscykling

Denna policy gäller för all cykling utomhus i klubbens regi.

Vi är beroende av varandra när vi är ute och cyklar. Håller vi oss till de här enkla reglerna så blir våra rundor trevligare, men också betydligt säkrare och mindre ansträngande. Så ta en stund och läs igenom vår träningspolicy. Den är till för din säkerhet.

Säkerhet

- Godkänd cykelhjälm skall användas.
- Vid cykling i mörker skall belysning och reflexer finnas
- Man ska ha med sig reservkit så att man kan laga en punka
- Hel och väl fungerande cykel, dvs bromsar som är fräscha samt väl pumpade däck.

Gemensamma träningsturer

- Vid varje tillfälle så finns det alltid minst en ledare. Följ alltid anvisningarna och instruktionerna från dessa när du deltar i träningsturerna.

SÅ CYKLAR VI I GRUPP

Ett led

Körning "på ett led" är den enklaste formen av klungkörning. Cyklisterna ligger helt enkelt på ett led rakt bakom varandra och den första cyklisten tar vinden för de andra. När cyklisten längst fram vill byta tar han försiktigt ett steg ut åt vänster, och minskar farten något för att glida ner till sista plats i klungan. Nästa cyklist i ledet tar då över förningen och behåller samma hastighet som innan bytet.

När cyklisten längst fram går ut till vänster är det viktigt att han har koll på eventuell trafik som kommer bakifrån. Annars finns det risk att han tar ett steg rakt ut bland passerande bilar. Om trafiken är alltför intensiv får man helt enkelt vänta med bytet till man kommer ut på lugnare vägar igen.

Tvåpar

Cykling i så kallat "tvåpar" är den absolut vanligaste cyklingen som vi kör på våra träningsrundor. Fördelen är att man, förutom den självklara draghjälpen, även får en väldigt social cykling.

Vid tvåparscykling gäller grundregeln att alla cyklister oavsett vindriktning alltid ligger rakt bakom cyklisten man har framför sig. Den som ligger först i högra ledet är den som bestämmer hastigheten för gruppen. Genom att kommunicera tillsammans med den som ligger först i vänstra ledet bestämmer man när växling skall ske, varpå den vänstra cyklisten mjukt ökar farten lite samtidigt som den högra parkamraten släpper lite på trycket på tramporna, men slutar inte att trampa eller bromsa. Den vänstra parkamraten svänger mjukt och med god marginal in framför sin tidigare högra parkamrat och återgår till den ursprungliga hastigheten. Samtidigt glider efterföljande cyklist i det vänstra ledet fram till den främre vänstra positionen.

Viktigt är att de som kommer upp som nya dragare ser till att inte öka takten. Ett bra hjälpmedel är att titta på sin cykeldator, om man har en sån, innan man kommer fram och drar och sen hålla samma hastighet/ansträngningsnivå under dragarbetet.

För att det ska fungera är det viktigt att det inte uppstår luckor i leden och att man håller igen och tar det lugnt i uppförsbackarna.

Byte mellan ett led och tvåpar

Vid byte från tvåpar till ett led sticker ledaren för gruppen upp ett finger i luften och ropar ev. även "ETT LED!". Då sammanfogar vi ledet med kugghjulsprincipen, dvs cyklisten i den högra ledet släpper in sin parkamrat framför sig. Ta det lugnt en liten stund så att gruppen hinner komma tillrätta.

När ledaren anser att det är tryggt att köra tvåpar igen sticker denne upp två fingrar i luften och ropar "TVÅPAR!" eller "TVÅ LED!". Då gör vi samma sak igen fast åt andra hållet, dvs varannan cyklist går ut i vänsterled. Visa tydligt med handsignal vad du planerar att göra så cyklisten bakom dig vet. Återigen tar vi det lugnt en liten stund tills alla kommit tillrätta. När siste man kommit rätt så kan han med rösten meddela framåt att alla är med, vilket kommuniceras vidare framåt till första paret.

Backar

I uppförsbackar håller vi igen farten, försök hålla samma ansträngningsnivå så att gruppen inte dras ut. *Observera att ansträngningsnivå inte är samma sak som hastighet!* Tänk på att om det är en kuperad sträcka med mycket uppför och nedför är det extra lätt att gruppen blir utdragen och splittrad och anpassa tempot därefter.

I nedförsbackar gäller återigen att hålla samma ansträngningsnivå vilket betyder att de längst fram behöver trampa på rejält för att inte resten av gruppen skall behöva bromsa för att förhindra att de rullar in i framförvarande hjul.

KLUNGTEKNIK

Cykla mjukt

Håll ansträngningen på en jämn nivå och kör mjukt. Då slipper du att klungan sträcks ut och de bakre behöver jaga ikapp i ena stunden och bromsa i nästa. Ta en titt på hastighetsmätaren innan det är dags att gå upp och dra. När du går upp så se till att bibehålla hastigheten/ansträngningen.

Råkar det bli en lucka till framförvarande cyklist 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.

När det gäller bromsarna ska du helst inte bromsa med dem alls när du kör i grupp. Möjligen ska du justera farten något när det verkligen behövs men gör då detta så mjukt som möjligt så att inte bakomvarande blir överraskade.

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 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.

Försök att alltid åka avslappnat. Spänner du armar och överkropp och håller hårt om styret så riskerar minsta lilla sten eller knuff leda till en vurpa. Slappna av, böj på armbågarna och låt händerna bara vila på styret, så blir du inte bara säkrare utan också mindre trött.

Signalera

Vad du än tänker göra – se till att alla får reda på det i tid. Gör inga plötsliga rörelser i sidled, utan glid mjukt åt sidan, gärna efter att du först markerat med en liten handpekning eller dylikt.

Sedan finns det olika tecken som ges för att förvarna kamraterna längre bak i gruppen som inte ser vägen ordentligt. Alla tecken vidarebefordras omedelbart bakåt, även om du inte själv har sett hindret ännu. Känner du att du inte vill släppa styret av någon anledning så ropar du istället för att uppmärksamma de bakom om att något är på gång.

- Vid hål eller objekt i vägen – peka ner på samma sida som hålet/objektet är. Eller ropa HÅL för snabb vidarebefordring bakåt.
- Vid grus eller långa partier med håligheter – peka som ovan och för samtidigt armen fram och tillbaka för att visa att det handlar om ett längre parti.
- Vid personer i vägkanten som vi bör svänga ut för – vifta med handen bakom rumpan ut åt det hållet vi svänger (vanligtvis är ju personen på vår högra sida så vi svänger ut åt vänster, dvs höger hand viftar åt vänster) och sväng sedan mjukt ut och lämna god marginal mot objektet.
- Vid refuger, parkerade bilar eller andra fasta hinder i vägkanten – slå på skinkan på den sidan objektet befinner sig (vanligtvis höger), ev. komplettera med att vifta åt det håll man bör svänga ut (se ovan).
- Vid stopp – sätt upp handen i luften. Detta tecken bör göras i god tid så alla hinner uppfatta vad som händer.
- Vid vägkorsningar mm behöver man ibland dämpa farten – pumpa neråt med handflatan mot marken.
- Vid splittring av gruppen i tex rondell eller dylikt så skall sista person meddela gruppen när alla är återsamlade och då meddela med "KLART BAK"

Meddelanden framåt i klungan sköts med rösten. Alla hjälps åt att vidarebefordra meddelandet fram till första paret. För att undvika missförstånd – håll meddelandena korta och framför dem med HÖG röst, fartvinden gör ofta att det är svårt att höra vad som sägs bakom.

Vanliga meddelanden är t.ex: "HÅLL IGEN!" (används när det går lite för fort), "LUCKA!" (när gruppen splittrats och gruppen framför behöver köra rejält mycket långsammare för att alla ska hinna i kapp), "PUNKKA!" eller "KEDJEHOPP!" när respektive sker och hela gruppen behöver stanna.

Placering

Undvik att hamna i farligt läge där ditt framhjul passerar och hamnar omlott med bakhjulet på framförvarande cyklist. Risken är då stor att man "går på hjul" dvs hjulen stöter i ihop. Det räcker med en lätt touch för att den som kör på den framförvarande ska vurpa.

Dricka och äta

Ska du dricka, äta, ta av/på regnjacka eller något annat, gör detta alltid när du är sist i gruppen, alternativt be gruppen att stanna för en kort minut.

Rondeller, refuger och vägkorsningar

Efter att man passerat en rondell, refug vägkorsning eller liknande är det viktigt att hastigheten sänks tills den sista cyklisten passerat hindret. Annars blir effekten återigen ett "gummiband" där de sista cyklisterna måste jaga ikapp.

ALLMÄNT

Vi håller ihop!

Eftersom vi tycker det är kul att cykla i grupp så håller vi ihop gruppen och lämnar aldrig en cykelkamrat som börjar bli lite trött. Att bli ifrånkörd av sina träningskompisar är inte direkt moralhöjande. Vänta därför in den/de cyklister som inte hänger med och erbjuda den/de att cykla med den lugnare gruppen. Känner du dig stark, erbjud lite draghjälp.

Vi hjälps åt!

Det går förstås mycket fortare om alla hjälps åt om någon får en punktering eller problem med cykeln.

Respektera dina medtrafikanter!

Se dig som en representant för cykelsporten oavsett om du kör i klubbtröja eller inte. Följ trafikreglerna och kör säkert! Visa respekt för medtrafikanterna – precis det vi själva kräver av dem. Var ett gott föredöme i trafiken! Att skälla, "peka finger" eller på andra sätt visa sitt missnöje är inte att visa respekt.

Alla cyklister är trevliga!

Och trevliga människor hälsar man ju gärna på, så vi hälsar alltid på de cyklister vi möter. Det skapar en god stämning.

Viktigaste av allt: Att cykla är kul så njut och ha trevligt!