Mountainbiken

Outdoor Safety



OUTDOOR SAFETY

Inleiding

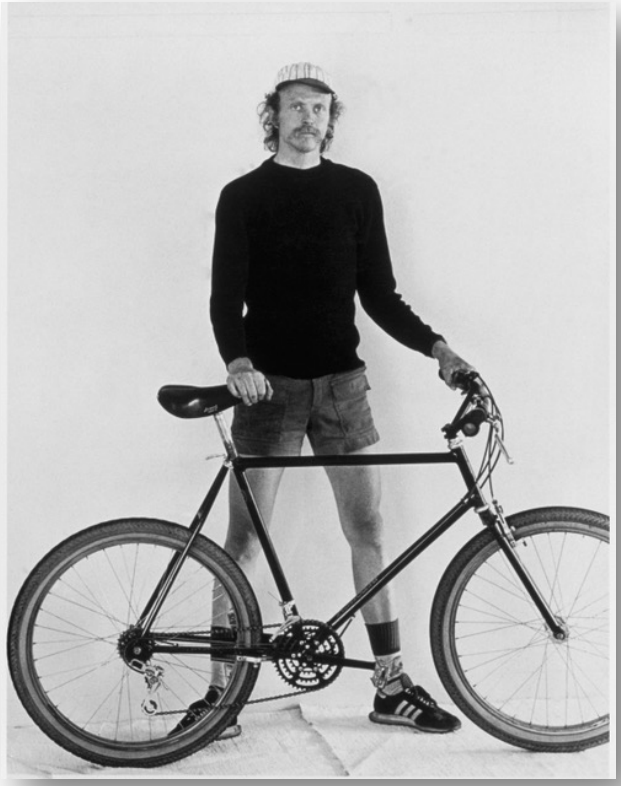
Welkom bij de mountainbikeliteratuur van de buitensportopleiding van CIOS Zuid West NL.



Geschiedenis

De mountainbikesport is ontstaan in Californië, in de jaren zestig en zeventig. Mountainbikes bestonden destijds nog niet, ze werden door de berijders zelf in elkaar gezet.

Het was pas in de late jaren zeventig en de vroege jaren tachtig dat fietsproducenten startten met de productie van mountainbikes met gebruik van lichtgewichtmaterialen. Joe Breeze vervaardigde in 1977-1978 succesvol een tiental mountainbikes. Gary Fisher met Tom Ritchey worden gezien als de eerste producent van de mountainbike in 1979. De modellen waren eigenlijk gewone wegfietsen met een breder frame en vork om bredere banden toe te laten. Ook waren sommige onderdelen rechtstreeks overgenomen van de BMX-fiets. De eerste massaal geproduceerde mountainbike werd geproduceerd door Specialized en had 18 versnellingen.



Tot medio negentiger jaren van de vorige eeuw hadden mountainbikes een wegfietsstijl en -afmetingen. Omdat het mountainbiken populairder werd en er ook agressievere rijstijlen kwamen, kwamen er nieuwe modellen die sterker en beter waren en de passende afmetingen hadden om agressiever te kunnen rijden bijvoorbeeld over obstakels en ramps. De nieuwste modellen hebben of 20 of 30 versnellingen, 2 of 3 bladen voor en 10 tandwielen achter. De mountainbike wordt vooral gebruikt op ruig, heuvelachtig of moeilijk berijdbaar terrein, zoals ook voor wedstrijden langs de kustlijn.

Voor extreem moeilijk terrein hebben mountainbikes zowel vering van voor- als van het achterwiel. Maar zelfs in de wedstrijden worden nog steeds veel mountainbikes met alleen voorvering gebruikt. In de pionierjaren hadden de mountainbikes een stijf (=ongeveerd) frame en geen voorvering. In het midden van de jaren negentig kregen mountainbikes voorvering. Dit ontlastte de armen van de fietser. De eerste hadden een veerweg van slechts 38-50 mm (3/2 tot 2 inch). De vroege veringen waren zwaar en bewogen op en neer terwijl de fietser trapte. Dit nam veel energie weg, vooral tijdens steile hellingen. Om dit te verhelpen werd vering ontworpen waarbij de hoeveelheid vering kan worden geregeld. Veel rijders schakelen de achtervering uit als ze hard fietsen of een steile helling beklimmen. Inmiddels hebben voorvorken minstens 100 mm (4 inch) veerweg. Het lijkt erop dat de veerweg verder zal toenemen, naar 120 en zelfs 150mm. De meer agressievere fietsen voor downhill en freeride hebben 200-230 mm (8-9 inch) veerweg. Veel rijders verkiezen toch een hardtailframe (dat wil zeggen alleen voorvering).

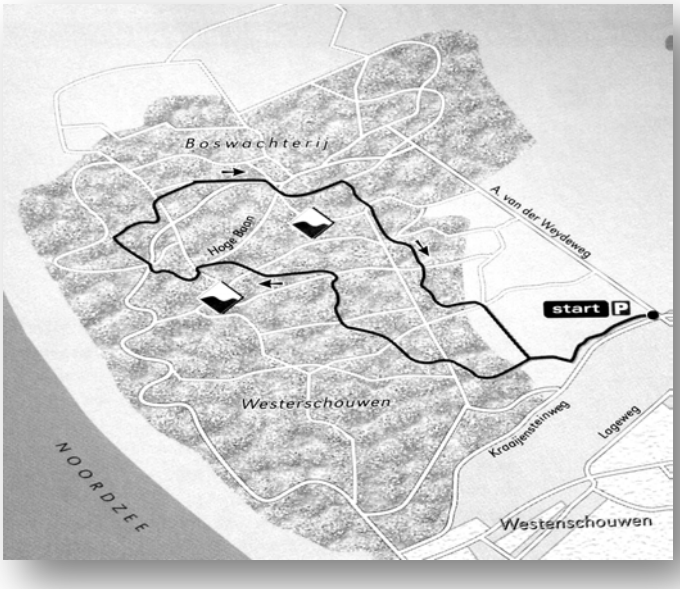
De Omgeving

Mountainbikes routes zijn de laatste jaren erg populair geworden en zijn in elk land meestal goed aangegeven. Er worden zelfs speciale down-hill routes gebouwd.



- Wijk niet van het parcours af. Ga niet midden in een bos technieken oefenen of stukjes afsnijden!
- Kijk waar er mogelijkheden zijn om hulp in te roepen vanaf diverse punten op het parcours
- Verken altijd eerst het parcours en markeer de riskante punten en geschikte plekken om te kunnen pauzeren.
- Waar kan men met een backup-auto komen om cursisten of materiaal te wisselen? Geef diverse punten een code, zodat je niet per telefoon aan de thuisbasis hoeft uit te leggen waar je op het parcours zit
- Laat absoluut geen vuil achter, vindt je vuil wees dan niet te lui om ook dit op te ruimen. Verschillende gebieden van de Ardennen zijn niet voor niets voor toeristen gesloten.
- Kijk of het parcours wel geschikt is voor je doelgroep (te zwaar, te moeilijk of te lang?)

Mountainbikekaarten







Hierboven zie je een afbeelding van de mountainbikekaart van westerschouwen (in Zeeland). Er zijn verschillende boekjes uit of internetsites waar je alles over de atb-routes in Nederland of de rest van de wereld kunt vinden. Bij de noodprocedures zie je de kaart afgebeeld van Houffalize, met daarop extra punten gemarkeerd. Er zijn ook andere manieren om routes te lezen vanaf de kaart. Tegenwoordig kun je zelfs met google-earth mountainbikeroutes downloaden.

Gedragscode mountainbiken

Om een veilige wielersport te creëren, hebben we jouw hulp nodig! Houd je daarom altijd aan onderstaande gedragsregels en draag bij aan een veilige wielersport.



Het is van belang dat je als instructeur of organisatieregels opstelt voor de deelnemers.

1. Draag altijd een fietshelm!
Het kan niet vaak genoeg gezegd worden, maar ik moet heel eerlijk bekennen dat ik er zelf in de zomer ook wel eens moeite mee heb. Gelukkig zijn er tegenwoordig zeer goed ventilerende helmen die ook in de zomer je hoofd koel houden. Zonder helm ben je als instructeur niet verzekerd!

2. Blijf zo veel mogelijk op de bewegwijzerde ATB/fiets route.
Het bos is voor iedereen en er zijn genoeg voorzieningen in zowel Nederland als België waar gefietst kan worden. Maak daar gebruik van.

3. Kom niet op uitgezette wandelroutes,
en vermijd zoveel mogelijk ruiterspaden. Mocht je toch een paard tegen komen, blijf dan rustig wachten, maar scheur nooit langs een paard. Let ook op bij remmen, want zelf heb ik een keer gehad dat een paard op hol sloeg door m'n piepende remmen. (had net geregend en je maakt niet bepaald vrienden zo)

4. Rem rustig af wanneer er wandelaars naderen.
Wandelaars verplaatsen zich niet zo snel en als je een beetje goed uitkijkt kan je ze al lang van tevoren aan zien komen. Mocht je er wel plotseling een tegen komen, zeg dan niet dat je rustig moest remmen, maar trap vol op de rem!

5. Groet vriendelijk en passeer.
Mocht je een mede bikedude tegen komen, snij deze dan nooit af, maar wacht rustig tot je erlangs kan en bel even! Een vriendelijke groet als dank kost geen moeite. Daarna kun je weer lekker hard optrekken. Wandelaars groeten wordt vaak ook erg gewaardeerd. Mocht je een groep van 20 man tegen komen, dan is het niet nodig deze allemaal afzonderlijk te groeten.

6.Train in kleine groepjes. Dat is veiliger en prettig voor de dieren.
Trainen is uiteraard iets anders dan een toertocht. Mocht je echt gaan trainen met interval en dergelijke, dan is het beter dit met een niet al te grote groep te doen. Dit traint ook prettiger. Bovendien heeft de natuur er dan minder last van.

7. Rem rustig om de bosgrond op zijn plaats te houden.
Een beetje slippen is best leuk, maar ook slecht voor de grond in het bos. Vooral als het net geregend heeft haal je de grond snel open. Probeer hier voor uit te kijken.

8. Pas je snelheid aan de omgeving aan.
Dit kan je op twee manieren zien. Als eerste, mocht je ergens komen waar het erg druk is in het bos, fiets dan even wat rustiger totdat er weer ruimte is om te crossen. Ten tweede, niemand z'n conditie is gelijk of heeft altijd z'n dag. Als je met meerderen bent houdt elkaar dan in de gaten en pas je aan. Controleer ook regelmatig of iedereen er nog is. Mocht je iemand missen ga dan niet stom staan wachten, maar fiets terug. Wij hebben zelf de afspraak gemaakt om luid te bellen als er iets is, maar als je onderuitgaat is dit natuurlijk erg moeilijk. Let dus op elkaar!

9. Laat geen afval achter.
Als ik me ergens aan erger is het wel aan mensen die hun afval gewoon weg gooien in het bos!

10. Geef instructies door
Geef instructies door naar achteren. Als je bijvoorbeeld een paaltje tegen komt, roept de instructeur “pas op paaltje!” ,het is dan wel de bedoeling dat dit commando wordt doorgegeven naar achteren. Als dit niet gebeurt is de kans groot dat een andere deelnemer vol tegen het paaltje aan fietst.

Doelgroepen

Voor de tocht is het belangrijk om een aantal aspecten goed door te nemen zodat je alle onverwachte dingen tijdens je tocht zoveel mogelijk uit sluit. Het is namelijk erg naar als je er tijdens de tocht achter komt dat je geen fietspomp bij je hebt. Om er voor te zorgen dat alles zo goed mogelijk verloopt hebben wij de belangrijkste punten voor jullie op een rijtje gezet.



1. Met welke groep ga je fietsen:

- Aantal deelnemers
- Lengte van de deelnemers
- Geslacht van de deelnemers
- Fysieke gesteldheid van de deelnemers
- Ervaring van de deelnemers

  fysieke belasting van deelnemers…

2. Controleer de fietsen en helmen waar je mee vertrekt op:



- Remmen
- Bandenspanning
- Speling op de wielen en balhoofd
- Stuur, zadel en trappers vast?
- Welke ventielen hebben de banden (i.v.m. pomp!)
- De framematen en aantal fietsen wat je nodig hebt
- Het aantal reservefietsen (1 op 8)
- Controleren van de helmen (bandjes en sluitingen)

3) Welke atb-route(s) kies je:

- Waar geef je de basisinstructie
- Technische niveau
- Fysieke belasting van de tocht
- Tijd van de tocht
- Alternatieven i.v.m. weer, blessures of pech met de ATB.
- Waar plan je de rustplaats(en).

Materiaal kennis

Framesoort

Over het algemeen worden er vier materialen gebruikt, dit zijn staal, aluminium, carbon en titanium (tevens in volgende van prijs opgesteld). De materialen onderscheiden zich in prijs, gewicht, duurzaamheid en stevigheid. We hebben de materialen eens op een rijtje gezet met betrekking tot verschillende manieren van ATB-fietsen.

Frame soort	ATB wedstrijden	Extreme ATB, lange tochten	Normale en lange ATB-tochten	Downhill	Sprongen
Staal	+++	+++++	++	+++	+++++
Aluminium	+++++	+	+++++	+++++	+++
Carbon	*++++*	*++*	*+++++*	*+++*	*+*
Titanium	*+++*	*+++++*	*+*	*+*	*+*

Framematen

De framemaat is belangrijk om een goede houding te hebben op de fiets. Met een te kleine mountainbike zijn de benen te ver gebogen, waardoor men niet maximaal kracht kan zetten. De hoogte van het frame is van essentieel belang. De frames van mountainbikes zijn vaak zo'n tien centimeter kleiner dan normale fietsen. Om voor jezelf de juiste framehoogte te bepalen meet je de lengte van de binnenkant van de benen en tel hier 35cm bij op.

Lengte van de fietser	**frame maat (cm)**	**Frame maat (duim)**
135	33.0	13"
150	35.0	14"
150	38.0	15"
165	**40.5**	**16"**
165	43.0	17"
175	45.7	18"
175	**48.2**	**19"**
185	**50.8**	**20"**
185	53.3	21"
195	**55.9**	**22"**
195	58.9	23"
215	61.0	24"



De vetgedrukte zijnde meest voorkomende maten bij BPV-bedrijven

Het zadel afstellen



De zadelhoogte is tamelijk eenduidig te bepalen. Meet eerst je binnenbeenlengte op. Dit kun je redelijk nauwkeurig doen met een assistent, een stevig boek in je kruis en een deur als achtergrond. Sta rechtop met je rug tegen de deur, en zonder schoenen. De 'ideale' zadelhoogte is 1.08 keer deze afstand. Zet je fietsschoen op het pedaal, zet de crank in het verlengde van de zadelbuis en meet de afstand van de binnenkant zool tot de bovenkant zadel langs de zadelbuis. Het zadel moet daarbij - nagenoeg- horizontaal staan. Op ATB's zet je het zadel vaak toch weer iets lager (makkelijker met de acrobatiek), en als je bekken met iedere trap kantelt zit je te hoog. Dat is zeker niet aan te raden, want met overstrekken krijg je makkelijk een blessure, zoals knieklachten of kramp in de hamstrings. Iets te laag is een veiliger vergissing.



Maak de zadelpen vast met een snelsluiting. Trek deze niet te strak aan! Kijk goed op de zadelpen wat de maximale lengte is dat deze uit het frame mag steken. Dit staat vaak met een lijn aangegeven. Doe je dit niet, dan zal de zadelpen krom trekken bij grote belastingen. Zadelpennen zijn er in verschillende maten, probeer niet een dikkere buis in het frame te wringen, dit maakt meer stuk dan je lief is.

Frame onderhoud

Als je na een lekker stuk fietsen terugkomt is de fiets vaak erg smerig, hij zit onder de modder en hij is nat. Dit is natuurlijk niet voor het materiaal en daar om moet hij weer schoon. Vaak zie je mensen in de weer met een hogedrukreiniger maar dat is eigenlijk niet goed voor de fiets, je spuit dan het vet uit de lagers(vooral bij de trappers) en van de tandwielen. Als je je fiets schoonmaakt spoel hem eerst af met schoon water zodat het grove vuil verwijderd is, daarna was je het frame met een borstel of een spons zodat al het vuil er af is. Ben je hiermee klaar dan kun je het frame nog in de was zetten zodat hij weer mooi glimt maar als je 20 fietsen na een tocht moet schoonmaken is dit een beetje veel werk. Zorg dat je na het wassen de fiets met een droge doek droogmaakt en spuit de ketting in met een beetje teflon, hierdoor blijft de ketting schoon en gaat hij niet roesten zodat je de volgende keer gelijk weer op kan stappen.
Nou ben je met een groep weg geweest en dan zijn er vaak de nodige dingen die gemaakt moeten worden je moet hierbij denken aan gebroken kabels, lekke banden en misschien een gebroken ketting. Die onderdelen zullen we nu gaan behandelen. Maak de fietsen schoon volgens de volgende stappen:

Stap 1:



Na iedere mtb-tocht is het van belang dat er gepoetst wordt. Het beste is om je mtb met een droge doek schoon te maken. Het nadeel is echter dat het vaak niet haalbaar is omdat de modder te hardnekkig is. Een goed middel is om met water en een borsteltje alles af te poetsen om vervolgens alles af te spoelen met water en helemaal af te drogen met een schone droge doek.
Vaak wordt in plaats van een borsteltje een hogedrukreiniger gebruikt om de fiets af te spuiten omdat het sneller werkt als er meerdere mtb's schoongemaakt moeten worden. Dat is een prima optie, maar je mag hem nooit te hard zetten omdat je anders al het vet van de draaiende onderdelen afspuit. Uiteraard daarna de boel weer oppoetsen.

Stap 2:



Alles schoon en droog? Dat is mooi, dan is het nu tijd om de fiets in te vetten of in te spuiten met bv. Teflon. Dit zorgt ervoor dat de draaiende onderdelen ook soepel blijven draaien. Met regelmaat mag de ketting, de tandwielen en de as van de wielen gesmeerd worden. Let wel op dat te veel gebruik van vet of Teflon er niet beter op wordt. Het gevolg daarvan is dat zand en stof aan de ingespoten delen blijven kleven en er alsnog slijtage optreedt. Bij te weinig gebruik worden de draaiende delen te droog en treedt er ook slijtage op.

Stap 3:



Controle of de mtb geen 'stukken' heeft. Controleer de remmen, derailleur, wielen (slag erin). Als het nu het geval is dat de mtb niet in orde is, is het het mooiste als je hem meteen repareert. Wanneer je niet over de vaardigheden of de tijd beschikt moet je minstens kenbaar maken over welke mtb het gaat. Een voorbeeld om herkenbaar een mankement aan te geven is het zadel achterstevoren zetten en een sticker erop met wat het mankement is.



Bij weinig gebruik van de mtb's is het van belang dat ze in goed onderhoud de berging ingaan. Een extra detail is dat het verstandig is om de zadels van de mtb's eruit te halen, de pen op te poetsen en meteen in te vetten. Als de zadelpen te lang in de mtb blijft zitten bestaat de kans op oxidatie.

De rem van de mountainbike

Een van de belangrijkste onderdelen van de fiets is de rem. Er zijn diverse remsystemen voor o.a. het mountainbiken ontwikkeld. De volgende remsystemen zullen we behandelen:

1. De hydraulische rem
2. De schijfrem
   De hydraulische rem





De remmen worden ook gemonteerd met behulp van de nokken die ook gebruikt worden voor de cantileverrem en de V-brake. Op deze nokken monteer je eigenlijk alleen de houders voor de remcilinders die met de andere helft van de houders vastgeklemd worden. De remblokjes op de remcilinders bevestigen is een eitje. De remblokjes kunnen er namelijk gewoon in geklikt worden, dit is ook makkelijk bij het vervangen van de remblokjes.
Aan de remgrepen zit een stelschroefje waarmee je de remblokjes dichter naar de velg toe kan brengen. Zo kun je de slijtage van de remblokjes compenseren. Het kan bij hydraulische remmen voorkomen dat na langdurig gebruik of bij het inkorten van leidingen er een beetje lucht in het gesloten oliesysteem komt. Je merkt dit als bij het in knijpen van de remmen de blokjes niet onmiddellijk reageren. Dan moeten de remleidingen ontlucht worden. Dit kun je zelf doen met een speciale slang en oliespuitje, maar je kunt dit beter aan de dealer

overlaten.
Hydraulisch remmen betekent dat de remblokjes niet via een kabeltje bediend worden, maar via een dunne olieleiding. In de remgrepen en in de remcilinders zitten kleine zuigertjes. Die zuigertjes staan via slangetjes gevuld met olie met elkaar in contact. Wordt de zuiger in de remgreep opzij geduwd, dan volgen onmiddellijk de zuigers in de remcilinders die de remblokjes tegen de velg aan duwen.
Hydraulische remmen hebben een hoog rendement. Bij remmen die mechanisch (met kabeltjes) werken treedt er namelijk altijd verlies op door beweging en wrijving. Bij hydraulische remmen heb je dit niet, omdat deze op oliedruk werken. Omdat deze remmen zo een hoog rendement hebben kan het gebeuren dat je sneller remt dan dat je verwacht en daardoor over de kop slaat of gaat slippen. Daarom is het verstandig om goed met deze remmen te “oefenen” voor je er echt het terrein mee in gaat.

De schijfrem



De schijfrem wordt veel toegepast bij de professionelere mountainbikes. Een daarvan is de downhill-atb. Schijfremmen remmen beter dan remblokjes en zijn slijtvaster, ook functioneren deze beter bij hogere snelheden. De schijfrem werkt gewoon met een remkabel, dit heeft als gevolg dat het onderhoud ook mee valt.
Schijfremmen hebben natuurlijk ook nadelen. Wanneer het schijfblad krom slaat kan het wiel niet meer draaien. Schijfremmen zijn natuurlijk duurder in aanschaf dan een v-brake. Sommige atb’ers hebben een combinatie tussen een schijfrem (voorwiel) en een v-brake (achterwiel).

Afstellen van de remmen

- Kabel controleren of deze nog soepel beweegt
- De remblokjes moet evenwijdig lopen met de velg.
- Beide remblokjes moeten dezelfde afstand tot de velg hebben.
- Voor een snelle remwerking wordt het aangeraden de afstand tussen de velg en remblokjes zo klein mogelijk te houden (ongeveer 1 mm).
- De remblokjes mogen de band niet raken.

Een tip voor het afstellen van de remmen van een atbfiets. Stel de voor-en achterem af op de kracht van je armen. Als je bijvoorbeeld in je rechterarm de meeste kracht hebt stel dan de achterrem op rechts en links de voorrem. Het voordeel is dat wanneer je een paniekstop moet maken, automatisch de meeste kracht op je achterrem komt en over de kop slaan haast niet mogelijk is.

De deelnemers uitrusting

De mountainbikehelm

De kleding die je tegenkomt kan behoorlijk variëren. Van een trainingsbroek, korte broek tot professionele mtb kleding. Maar één ding verandert nooit en dat is het gebruik van de helm. Zorg dat er voldoende “juiste” maten zijn. Helmen die te groot zijn zakken tijdens het rijden over de ogen (met alle gevolgen van dien) of schuiven juist achterover waarbij het voorhoofd niet meer beschermd is. Te kleine helmen kunnen zelfs meer schade veroorzaken bij een valpartij.



Zorg er altijd voor dat je goedgekeurde CE of TUV-helmen hebt. De goedkoopste mountainbike helmen hebben een gemiddelde prijs van € 30,-. De betere helmen (afgebeeld) kosten al snel € 70,-.
Het is verstandig om altijd een paar extra sluitingen achter de hand te hebben. Het blijkt dat deze bij de uitgave van de helmen vaak ontbreken. Bandjes vastknopen mag eigenlijk niet!

ATB-kleding



De kleding zelf van de mtb-er kan sterk variëren. Vaak is het wel zo dat mensen die vaker op de mtb zitten wel een broek met een zeem erin hebben. Het comfort wordt hierdoor verhoogd, maar ook de kans op het openschuren van het zitvlak wordt verlaagd. Van belang is dat je kleding hebt die je voldoende beschermd, comfortabel zit en warm genoeg is. Het is uiteraard afhankelijk van de weersomstandigheden. Wat prettig werkt is broek met een zeem, thermisch ondergoed (shirt) en een mtb shirtje eroverheen. Het voordeel van deze kleding is dat het strak rond het lichaam zit, warm genoeg is en lichaamsvocht naar buiten transporteert.
Als je geen thermische onderkleding hebt, pak je een shirtje dat redelijk strak rond het lichaam zit, een strakkere trainingsbroek (die wel meegeeft) en evt. een trui. Ook dit werkt prima. Regenkleding is prettig als het ademend werkt, maar lukt dat niet dan gebruik je een regenjackje (nadeel is dat veel lichaamsvocht niet afgevoerd kan worden). Over het algemeen draagt een mountainbiker (tijdens het laagseizoen) de volgende kledingstukken:

- Speciale schoenen voor peddalensluiting
- Dunne en korte sokken
- Strakke loopbroek met daarover een atb-broekje
- Lang thermisch shirt met daarover een atb-shirt (met grote zakken op de onderrug.
- ATB-handschoentjes
- Rugzakje (met daarin reparatiesetje, gsm, atb-kaart, geld en versnaperingen, ehbo en regenjack)
- Helm
- Bril tegen de zon en insecten (vooral bij downhill)

Inhoud rugzak instructeur

- EHBO
- GSM
- reserve binnenband 2x
- pomp + verloopstukjes voor ventiel

- Reparatiemateriaal (plakkers / bandenwippers / lijm / ventiel / schuurpapiertje / schroevendraaiertje (multitool)/ inbussleutels / kettingpons om de ketting te vervangen)

- atb-kaart + noodprocedures
- Eten en drinken (water, ook voor schoonspoelen van wonden)
- Extra kleding (b.v. regenjasje- legging- muts- handschoenen)



Techniek / eigenvaardigheid

We onderscheiden bij de fietstechnieken de volgende onderdelen:

- downhill
- uphill
- bochten
- hindernissen

Deze technieken zullen we in onze literatuur verder toelichten.

Deelnemersvaardigheden

Uphill fietsen



Er zijn eigenlijk twee manieren om uphill te fietsen. Dit kan staand en zittend. Het belangrijkste voor het uphill fietsen is wel dat je druk moet houden op de beide banden van de mountainbike. Het wil snel gebeuren dat het voorste wiel loskomt van de grond, hierdoor raak je snel uit balans en ga je steigeren. Maar wanneer maak je de keuze om te gaan staan? Bij de volgende situaties is het staand fietsen vaak noodzakelijk:

- Steilere hellingen
- Lage snelheid bij het uphill fietsen
- Gladde ondergrond, zoals stenen en dergelijk. Staand kun je sneller reageren, ook wanneer je achterwiel steeds wegglipt.
- Je kunt staand meer druk uitoefenen op het voorwiel

Zittend omhoog fietsen heeft ook zijn voordelen. Je zit stabieler op je fiets en het kost minder inspanning. Je kunt deze discipline goed oefenen door b.v.:

- Zet een parcours uit met pionnen
- Maak gebruik van diverse soorten ondergrond
- Maak een slalomparcours

- Creëer hindernissen zoals boomstammen, kuilen en andere materialen.





Downhill



Het meest spectaculaire van mountainbiken is wel het downhillen. Hier gebeuren overigens ook de meeste ongelukken. De lichaamshouding van de mountainbiker is van essentieel belang. We kunnen als vaste regel stellen dat hoe steiler de helling, des te verder de mountainbiker achter zijn zadel hangt. Er zijn een aantal belangrijke aandachtspunten m.b.t. het downhillen:
Blokkeer nooit volledig de voorrem, maar speel er mee (pompen). Ook is het verstandig om de achterrem niet volledig te blokkeren. De banden kunnen verzadigd raken met allerlei rotzooi, waardoor deze zijn grip verliest.

- De trappers staan tijdens het downhillen op gelijke hoogte. Hierdoor behoudt de mountainbiker zijn balans en blijven de trappers niet achter obstakels haken.
- Trek niet te veel aan het stuur. Doe je dit wel dan zul de grip van het voorwiel verliezen, hierdoor zal het sturen niet meer gaan en raak je snel uit balans.
- Houdt de fiets tijdens de downhill zo recht mogelijk, anders kan de fiets gemakkelijk wegslippen.
- Wanneer je mocht vallen, probeer dan de fiets 'rustig' voor je uit te duwen. Val met een ontspannen lichaam iets opzij. Doe je dit niet dan loop je risico dat je het zadel in je onderbuik krijgt.
- Aan het einde van de downhill breng je langzaam het gewicht weer naar het voorwiel (niet te direct).
- Kijk ver voor je uit, niet naar het voorwiel. Je zult anders te veel naar voren gaan leunen.


Slingerland

Je kunt veel variëren met oefeningen om het downhillen onder de knie te krijgen. Maak optimaal gebruik van de middelen die je tot je beschikking hebt:



- Zet een parcours uit met pionnen
- Laat de mountainbiker verplicht stoppen op diverse punten in het downhill-parcours
- Creëer hindernissen, zoals boomstammen of kuilen
- Maak ook traversen in het parcours, de mountainbiker leert hier goed insturen
- Varieer in snelheid. Bouw dit langzaam op, niet direct het blik op oneindig
- Gebruik diverse remmethoden. Alleen met voorrem (pompend remmen) of met achterrem (mag niet geblokkeerd worden)
- Combineer het downhillen met bochten (accenten zijn goed naar binnen hangen en gewicht op beide wielen)
- Maak een slalomparcours, varieer hier met de tussenafstanden

Remtechniek

Een ATB heeft twee remmen, een voorrem en een achterrem. Afhankelijk van de situatie waarin je je bevindt gebruik je alleen de achterrem, alleen de voorrem of beide remmen. Blokkeer nooit volledig de rem. Leer het mensen aan om reduceert te remmen. Wanneer men de rem blokkeert verzadigd de band met vuil en heeft deze geen grip meer met de ondergrond (en het is slecht voor de ondergrond).
Het is ook erg belangrijk dat je het stuur goed vasthebt. De duim omsluit altijd het handvat en het beste kan men twee vingers aan de rem houden en twee vingers om het handvat. Hierdoor zal het stuur bij onverwachte obstakels of rukken niet zomaar uit de handen schieten. De rem moet niet te slap zijn afgesteld, anders komt de remhendel tegen de achterste vingers. Remmen is niet zo eenvoudig als het lijkt. We zullen nu een paar voorbeeldsituaties geven waarin de verschillende manieren van remmen aan bod komen.



Remmen met alleen de achterrem.

Remmen met je achterrem doe je eigenlijk alleen maar om vaart te minderen en niet om te stoppen. Je gebruikt je achterrem dus bijvoorbeeld als je een beetje af wilt remmen voor een bocht of als je in een groepje rijdt en de geen voor je gaat langzamer rijden waardoor jij ook moet afremmen. Als je je achterrem zou willen gebruiken om snel tot stilstand te komen zul je in een slip raken. Dat betekent dat je fiets toch nog een heel stuk door glijdt en dat je geen controle meer over de fiets hebt. Je kunt jezelf wel leren om gecontroleerd te slippen. Dit kun je dan goed gebruiken om snel een haakse bocht te nemen bijvoorbeeld.
Ook kun je je achterrem goed gebruiken als je bergaf rijdt. Zorg dan wel dat je je achterwiel niet constant blokkeert, waardoor je in een slip raakt en dus de controle over je fiets verliest. Om te voorkomen dat je in een slip raakt moet je variëren in remkracht. Als je dit doet blijft je achterwiel rollen waardoor je dus niet gaat slippen.

Remmen met alleen de voorrem.

Veel mensen denken dat als je alleen met de voorrem remt dat je dan meteen over de kop slaat. Dit gebeurt ook wel eens, maar toch zit die voorrem er ook niet voor niks. Professionele ATB'ers gebruiken zelfs bijna alleen maar hun voorrem. Dit doen ze omdat de voorrem op het voorwiel remt en sturen doe je ook met je voorwiel, dus als je vooral met je voorrem remt kun je makkelijker je fiets onder controle houden. Wel moet je dan ook met je voorrem pompend remmen anders sla je wel over de kop.
Ook zorgt de voorrem ervoor dat je fiets ook echt tot stilstand komt (je voorwiel gaat niet zo snel slippen).

Remmen met beide remmen.

Remmen met zowel voor als achterrem is de meest veilige methode. Met je achterrem minder je namelijk langzaam snelheid en met je voorrem breng je vervolgens je fiets tot stilstand. Toch kun je met deze methode van remmen ook nog fouten maken. Als je beide

remmen gebruikt kun je namelijk nog evengoed in een slip raken of over de kop slaan.
Je kunt in een slip raken doordat je bijvoorbeeld je achterrem gewoon te hard inknijpt en je kunt over de kop slaan als je je voorrem te hard inknijpt. Het is zelfs mogelijk dat je eerst in een slip raakt en vervolgens over de kop slaat. Dit kan gebeuren als je eerst de achterrem te hard inknijpt en vervolgens uit een schrikreactie je voorrem ook nog te hard inknijpt.
Als je alle eerdergenoemde fouten wilt voorkomen is het belangrijk dat je het remgedrag van je fiets goed leert kennen. En dit lukt allen door te oefenen en te experimenteren en vallen en opstaan hoort daarbij. Ga dus niet met je gloednieuwe fiets meteen een gevaarlijke en bochtige afdaling af, maar kijk eerst wat het remgedrag van de fiets is.



Instructietips voor het aanleren van professioneel remmen

Zoek een geschikte lokatie met een helling van ongeveer 6 a 10 meter hoogte, de ideale hellingshoek zal liggen tussen 20 en 40 graden, afhankelijk van het niveau van de doelgroep. Bovenop de helling een stuk vlak terrein. De remoefeningen gaan in combinatie met de downhillhouding.

stap1: naar beneden met beide remmen. Aandacht bij het volgende: downhillhouding, het steur recht houden en vanaf boven laten rollen, niet de rem blokkeren (hierdoor raakt de band verzadigd en heb je geen grip meer).
stap 2: naar beneden met alleen de achterrem. voorrem los koppelen. Wielen langzaam laten rollen, niet blokkeren.
stap 3: naar beneden met alleen de voorrem. Achterrem loskoppelen. Gewicht van het lichaam op de trappers en het stuur goed recht houden.
stap 4: proberen halverwege stil te staan of een parcours met pionnen uitzetten.

Hindernissen

Hindernissen kunnen lastig zijn en hier zal de instructeur rekening mee moeten houden. Hindernissen die veel voorkomen zijn o.a.:

- Modder of grote plas
- Riviertje
- Ingeregende gleuf op het atb-pad
- Stenen
- Gladde boomwortels
- Omgevallen boom
- Omgezaagde boomstronken

Het is verstandig om op het juiste moment beslissingen te nemen, afstappen of rustig door fietsen. Wanneer op een parcours veel gladde boomwortels voorkomen, kun je als instructeur de beslissing nemen om voorafgaand van de mountainbikeroute eerst oefeningen met de deelnemers uit te voeren m.b.t. het passeren van de gladde wortels. Meestal volstaat een training van 15 a 20 minuten.
De mountainbikeinstructeur fiets in de meeste gevallen voorop. Wanneer deze tijdens een downhill een omgevallen boom tegen komt is het verstandig om de fiets daar te parkeren en een stuk terug te lopen om de deelnemers te waarschuwen. Handel hierin snel, anders ben je veelal te laat en eindigt een van je deelnemers tegen de omgevallen boom.



Bochten

Een goede bocht mountainbiken is van groot belang. Een juiste techniek zorgt voor weinig snelheidverlies en werkt preventief tegen het vallen. Buiten de technische vaardigheden van de mountainbiker zijn er nog een aantal andere faktoren die van belang zijn:

- Profiel van de banden
- De ondergrond
- De snelheid waarmee de bocht wordt genomen
- De druk op de banden
- De scherpte van de bocht

De interaktie tussen de ondergrond en het profiel van de banden speelt een belangrijke rol met betrekking tot de wrijving. Je kunt daarom ook diverse soorten terreinbanden kopen die geschikt zijn voor een specifiek terrein of ondergrond. Vooral wedstrijdfietsers nemen dit erg serieus. Ondanks dat de mountainbiker het profiel van zijn banden zo goed mogelijk uit kiest, zal er tijdens de meeste parcours een overgang voor doen tussen diverse soorten ondergrond. Deze overgang kan voor verrassende balansverstoringen zorgen. De diverse ondergronden hebben dan ook de volgende kenmerken:

- Asfalt. Bij droog weer veel grip. Geschikt voor smalle banden zonder profiel. Bij regen is een profiel wel noodzakelijk.
- Hout. Bij droog weer heeft hout voldoende grip, maar 'oowee' als het gaat regenen (vooral als er algvorming aanwezig is) wordt het spiegelglad. Vooral houten bruggetjes zijn op dat moment gevaarlijke passages.
- Modder. Afhankelijk van de dichtheid van de modder, is het vaak zwaar trappen of slaat de fiets zelfs vast (deze wordt verzadigd door de modder, remmen, etc.).

- Stenen. Stenen zorgen voor een balansverstoring of kunnen zelfs volledig het voorwiel blokkeren. Bij uphill fietsen wil bij nat weer de banden snel wegslippen. Net zoals bij hout kan op steen algvorming voor komen, wat bij nat weer spiegelglad wordt.
- Gravel. Op veel fietspaden vindt je gravel omdat dit ook bij nat weer voldoende grip geeft. Alleen bij valpartijen kan men lelijke verwondingen oplopen (door alle kleine steentjes of schelpjes).
- Water. Het komt zelfs voor dat de fiets in aquaplaning kan raken (bij hogere snelheden). Het profiel van de banden speelt hierbij ook een belangrijke rol. Diepere wateren moet men altijd langzaam nemen vanwege de plotselinge weerstand en de obstakels (stenen en dergelijk) die zich in het troebele water kunnen bevinden.



Het is duidelijk dat je vaak de snelheid moet corrigeren bij een bocht. De mountainbiker onderneemt dan vaak ook de volgende stappen:

- Hij maakt een inschatting van de bocht (scherpte, afstand).
- Hij schakelt terug.
- Hij corrigeert zijn snelheid d.m.v. de remmen (pompend en niet meer trappen).
- Hij zet de bocht in (gaat in de bocht hangen, trappers op gelijke hoogte).
- Hij begint halverwege de bocht weer trappen.
- Hij schakelt vervolgens weer naar de gewenste versnelling.

In de aangegeven beeldserie zie je een mountainbiker met grote snelheid vanaf een heuvel zijn snelheid inzetten. Omdat de ondergrond zand is moet hij overdreven naar binnen hangen. Je ziet dat de trappers op gelijke hoogte blijven. Blijf altijd vooruitkijken (je moet zien wat komen gaat). Op zand kun je ook uitstekend je achterwiel blokkeren (waardoor je met grote snelheid sneller en scherper de bocht kunt nemen. Doe dit op een geschikte ondergrond, op asfalt houd je binnen korte termijn geen profiel op je banden meer over.



Als je de bocht niet vertrouwt of je moet heel diep in de bocht hangen, dan kun je het binnenste been (in de bocht) van de trapper halen en als steun laten fungeren. Hierdoor zal de buitenste trapper op de laagste stand komen te staan. Dit kan complicaties opleveren na de bocht (obstakels zoals stenen en dergelijk).
Bij een scherpe bocht kun je kiezen om de bocht scherp (rechts) of minder scherp te pakken. Bij de minder scherpe inzet van de bocht, moet je de bocht ruim nemen, dan kun je ook relatief de snelheid hooghouden. Bij een scherpen bocht zal de snelheid afgeremd moeten worden, waarna de atb'er weer kan accelereren (juist schakelen en remtechniek is hierbij erg belangrijk).

Instructeursvaardigheden

Instructie geven bij het mountainbiken moet altijd erg duidelijk zijn. Geef nooit meer dan drie aandachtspunten gelijk. Wat heel erg belangrijk is, is de plaats waar je als instructeur instructie of correcties geeft. We hebben daarom een aantal belangrijke aandachtspunten op een rijtje gezet:

- Geef je instructie niet tegen de zon in, de cursisten moeten je kunnen zien.
- Stel de cursisten netjes naast elkaar op bij een centraal instructiemoment, let hierbij op de plaats (binnenbocht, etc.)
- Geef aanwijzingen terwijl ze op je af fietsen, niet instructies naschreeuwen, dat helpt niet.



- Eis aandacht van de cursist als deze op je af fiets, geef dan kort en bondig correcties of motivaties.

- Corrigeer de snelheid van de deelnemers op tijd, niet pas als ze naast je zijn.
- Evalueer altijd kort en bondig hoe de uitvoering van een downhill of dergelijk is geweest, motiveer de groep en geef ze vertrouwen.
- Wijs altijd een deelnemer als laatste aan, dan weet je altijd wanneer de groep compleet is, zodat je je als instructeur weer snel bij de groep kunt aansluiten.
- Probeer binnen de groep te differentiëren, dit is niet altijd even gemakkelijk. Dit kun je doen d.m.v. snelheid, afwijkende routes, hindernissen en extra aandachtpunten/aanwijzingen m.b.t. de techniek.



Veiligheid tijdens de tocht



Tijdens de tocht ben jij er om de groep te begeleiden en niet om zelf even lekker een tochtje te maken, pas je eigen snelheid aan t.o.v. je doelgroep! Voor een afdaling geldt: voldoende afstand. Je kunt als instructeur het volgende doen:

- Je laat de cursisten om de zoveel seconde starten
- De cursisten starten bij een bepaald punt, waar de voorganger heeft gepasseerd.
- Je kan ze zelf weg laten starten op jouw sein



Over tips voor de instructeurs tijdens de tocht:

- Ga bij gevaarlijke bochten staan om de cursisten te attenderen op het gevaar en laten afremmen;
- Verzamel de groep nooit in de buitenbocht maar in de binnenbocht;
- Bij pauzes of korte stops moet het atb-parcours altijd vrij blijven!
- Bij verharde wegen altijd netjes achter elkaar fietsen, nooit met 2-tallen naast elkaar. Afhankelijk van de snelheid de tussenruimte aanpassen.
- De helm blijft altijd op!
- Alcoholconsumptie is verboden! (Tijdens en voor de rit)
- Zorg dat de snelheid niet te hoog en niet te laag ligt;
- Houd overzicht van alle deelnemers binnen de groep;
- Zorg ervoor dat jouw aanwijzingen door iedereen worden gehoord (controleer dit door vragen te stellen)



Na de tocht

De tocht is geweest als het goed is was het allemaal verlopen zoals jij gepland had. Ook alles wat je tijdens de tocht bent tegen gekomen heb je zo goed mogelijk opgelost. Jij en de groep hebben een leuke tijd gehad, maar helaas zit het er weer op en er staat nog een ding te wachten: het afsluiten van de activiteit samen met de groep.

1. De fiets:
- Goed afspoelen (let op de lagers!)
- de draaiende delen insmeren met teflon (teflonspray)
- Inventariseren of er kapotte onderdelen of fietsen zijn en apart zetten voor het onderhoud (draai b.v. het zadel 180 graden).
- Inleveren van de helmen en ander geleend materiaal.

2. De groep:
- Zorg ervoor dat de groep tot het laatst bij elkaar blijft en gezamenlijk schoonmaken en gezamenlijk afsluiten van de activiteit.

Maak je eigen fiets pas schoon als het werk erop zit. Het is het beste om tijdens het schoon maken van de fietsen een coördinerende functie te bekleden. Doe je dit niet, dan is de kans groot dat je later veel extra werk hebt.



Eerst fietsonderhoud, daarna pas douchen en tandenpoetsen…….

Specifieke didactiek

De basisinstructie

Het is verplicht voor de instructeur om aan de deelnemers de basisinstructie te geven. Het is niet alleen van belang dat de deelnemer leert omgaan met het materiaal, maar dat juist door het oefenen eventuele gebreken van het materiaal aan het licht komen.

1. uitgifte van het materiaal

- Uitgifte van de mountainbikehelm
- Uitgifte van de mountainbike, juiste framemaat. Je kunt het beste de deelnemers op lengte opstellen en vervolgens daarna de uitgifte van de fiets. Zorg dat je fietsen dan wel op maat zijn geselecteerd.
- Geef duidelijk aan dat er nog niet gefietst mag worden.

4. Afstellen van de helm en de fiets

- Zet de deelnemers in een halve cirkel, met het stuur naar het middelpunt (de plaats van de instructeur). Dit is de uitgangshouding van de deelnemers voor de instructie.
- Eerst de helm goed afstellen, de helm moet strak zitten en mag niet op het hoofd bewegen.
- Zadelhoogte afstellen, geef aan de groep een goed voorbeeld. Zadel afstellen is naast de fiets op heuphoogte. Wanneer men op de fiets zit is dit te controleren door een lichte buiging in de knieën te constateren



3. Uitleg van het gebruik van de fiets:

- Instructie over het gebruik van de remmen. Laat zien wat er gebeurt als je alleen de voorrem in knijpt. Geef aan dat je niet slippend mag remmen (i.v.m. slijtage etc.)

- Laat iedereen op een gesloten ruimte de remmen uitproberen. Je kunt tijdens deze oefening gebreken aan fietsen repareren. Op een fluitsignaal moet iedereen zich weer in de uitgangspositie verzamelen.
- Instructie over het schakelen. Het groot verzet voor (drie tandwielen) en het klein verzet achter. Midden voor is het beste, met de achterste tandwielen kunnen kleine stappen worden gemaakt. Geef aan dat je alleen mag schakelen tijdens het fietsen, niet vanuit stilstand.

2) Uitleg over het parcours en regels

- Noem de gestelde regels vanuit de organisatie.
- De mountainbikehelm blijft altijd op!
- Geef altijd alle commando's van de instructeur door naar achteren (paaltje, scherpe bocht, tegenligger, voetganger, etc.)
- Stop altijd naast het parcours, niet op het parcours.
- Elkaar niet inhalen en naast elkaar fietsen.
- Houdt voldoende afstand (2 a 3 fietsen, afhankelijk van de fietssnelheid)

Tijdens de tocht

Natuurlijk geeft een goede voorbereiding geen uitsluitsel van problemen tijdens de tocht. Maar het is belangrijk dat je de problemen zoveel mogelijk probeert te voorkomen. Het is daarom handig dat je de route kent zodat je gevaarlijke passages van tevoren aan kunt zien komen en hierop in kunt spelen. Het kan echt geen kwaad om een moeilijke of gevaarlijke afdaling eerst even zonder fiets te gaan bekijken. Misschien is het wel beter om uit te wijken als je denkt dat de groep een afdaling niet zonder problemen kan nemen. Dit zijn een aantal van de beslissingen die je als instructeur tegen zult komen en waarbij je voor de volle 100 procent verantwoordelijkheid hebt en daarom altijd de juiste keuze moet kunnen maken.



Warming-up of kennismakingsactiviteit

Een goede lesgever/instructeur weet ook op een leuke manier sfeer te creëren in de groep. Een spelvorm voor mountainbiken kan dienen als warming-up of het verbeteren van de fietsvaardigheid. We hebben enkele spelvormen uitgeschreven die toepasbaar zijn voor een buitensportorganisatie:

“Lest Best”

De oefening is als volgt, de deelnemers starten allemaal met hun achterwiel op dezelfde lijn (een stoeprand is hier ideaal voor), vervolgens is het de bedoeling om zo langzaam mogelijk naar de overkant te komen. Degene die “Lest” is, is het “Best”.
Het is aan te raden om deze oefening 2 à 3 keer te doen omdat mensen de eerste keer nog moesten wennen en omdat mensen graag revanche willen. De regels:

- Je mag een ander niet hinderen
- Je mag tussendoor niet de grond raken want dan ben je af
- Je moet in voorwaartse beweging blijven gaan, dus niet in de breedte



Lest Best is een oefening waar de vaardigheden van een deelnemer naar voren komt. Het vinden van de juiste balans in een bijna stilstaande situatie is een redelijk moeilijke opdracht. Veel mensen zullen stilvallen of veel te snel gaan. Omdat jij als begeleider degene bent met de kennis zullen mensen aan je vragen wat nu de ideale versnelling is om deze oefening te doen. Het is moeilijk om een ideale versnelling aan te geven maar je kunt wel een beetje aangeven wat goed is. Wanneer je in je eerste voorblad sta zal je te snel gaan wanneer je in je derde voorblad sta heb je de kans dat je stilvalt. Je middelste voorblad is dus het beste, maar je hebt ook nog je achterbladen, zoek er een op met een redelijk drukpunt zoals je vijfde grootste blad of daarbij in de buurt.

De Estafette

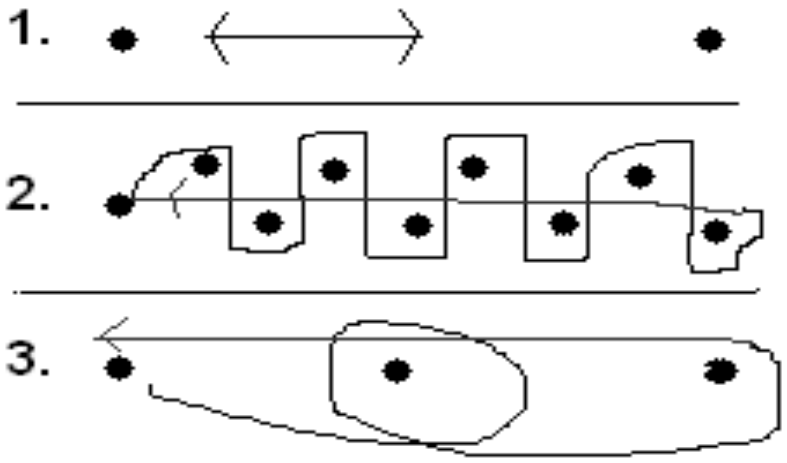
Een leuke spelvorm om met een groep te doen is de estafette, deze vorm doet het in alle vormen goed en is heel gemakkelijk te differentiëren. Het spanningsveld in deze vorm is redelijk hoog omdat bijna iedereen voor een dergelijke oefening gebrand is om te winnen.
De regels:

- Je mag niet bij een andere baan gaan storen

- Je dient de lijn van de pionnen te volgen
- Je mag niet slippen bij het draaien, hier zullen strafseconden en een klap voor je kop in rekening gebracht worden
- Je moet de volgende deelnemer eerst aantikken voordat deze mag vertrekken

Een paar uitgewerkte vormen worden hier zo genoemd maar je bent verder zelf vrij om er iets mee te doen.

- Dit is de standaardvorm, gewoon in een rechte lijn naar de andere kant, rond de pion of afgesproken voorwerp en terug. De volgende deelnemer wordt aangetikt en doet hetzelfde.
- Dit is de slalomvorm, de lijn die de deelnemer moet nemen is te zien op het plaatje. Je kunt de pionnen steeds dichter op elkaar zetten, zo maak je het moeilijker voor de deelnemer. Een nadeel is dat je dan meer pionnen nodig hebt. Deze vorm kan je ook toepassen in een open bos tussen de bomen door, je moet dan wel een duidelijke weg markeren.
- Dit is de Idiote vorm, in het midden staat een pion daar moeten ze een hele ronde om heen fietsen, op de terugweg is het gewoon een rechte lijn. Daarnaast om het leuker te maken moet iedere deelnemer zijn of haar versnellingen in het kleinste voorblad zetten en het op 1 na grootste achterblad. De deelnemer zal zich suftrappen onder het genot van hun collega's/vrienden/klasgenoten.



"Last man standing"

Deze vorm is vaak heel leuk voor een deelnemer omdat hij bij dit spel niet meer vastzit aan een team en zelf zijn spel kan spelen. Bij dit spel is het de bedoeling om als laatste op je fiets te zitten. Het is de bedoeling dat je anderen van hun fiets afrijdt zonder daarbij elkaar te raken.

De organisatie bestaat uit een uitgezet speelveld waar iedereen op de fiets in rijdt. Door elkaar de pas af te snijden of klem te rijden kan je iemand uitschakelen. Wanneer iemand van zijn fiets stapt of buiten het speelveld komt moet deze aan de kant. De regels:

- Er mag geen fysiek contact tussen de deelnemers zijn
- Wanneer 2 deelnemers tegen elkaar aan rijden, zijn ze allebei af
- Een deelnemer mag de grond niet raken

Wanneer het te makkelijk gaat of het iets te moeilijk is, kan je bijvoorbeeld met de grote van het speelveld spelen. Je kunt het in het geheel vergroten, maar ook in de lengte of in de breedte.
Wanneer de afgevallen deelnemers te veel stil staan kun je ook overstappen op een "... is te veel systeem".

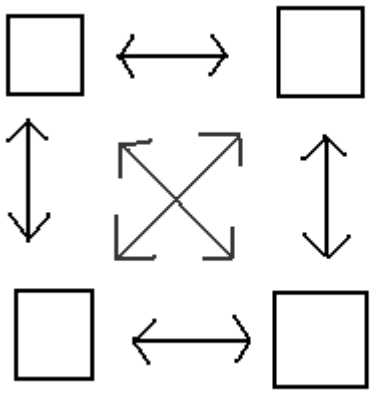
"Cross Over"

De beginsituatie is als volgt er zijn vier vierkanten dus allemaal even ver uit elkaar liggen (zie. Afbeelding). Er worden 4 groepen gemaakt van ongeveer gelijke sterkte, dit had je bijv. kunnen zien uit de oefening "Lest Best" of uit eerder gedane opdrachten.

- De eerste opdracht is om zo snel mogelijk met je hele ploeg aan de overkant te komen, de richting is van tevoren nog niet bekend, de richtingen die mogelijk zijn, zijn 'tegen de klok in' of 'met de klok mee'. Diagonaal doen we niet, want dan knalt iedereen op elkaar.
- De tweede opdracht is om langzaam mogelijk aan de overkant te komen, de richting is van tevoren al aangegeven dus bijv. 'met de klok mee' iedereen fiets dus zo langzaam mogelijk een vierkant verder. Belangrijk is dat iedereen op dezelfde lijn klaar staat, maak hier dus afspraken over. Wanneer iemand de grond raakt is deze af, wie komt er met de meeste leden van het team aan de overkant?
- De laatste opdracht is de moeilijkste, dat is de diagonale "Cross over", het is de bedoeling om zo langzaam mogelijk naar de overkant te gaan, maar in het midden zal je al je tegenstanders tegenkomen, hoe los je dit op als team? Bedenk maar een strategie.

De regels:

- Je moet in voorwaartse beweging blijven gaan, dus niet in de breedte
- Je mag tussendoor de grond niet raken
- Je mag elkaar niet aanraken en ook niet een ander zijn fiets
- Er mag niet geslipt worden bij de eerste oefening, bij slippen wordt je team gediskwalificeerd



“Cut the road”

Dit spel is een weer een vrije vorm, je zit niet meer vast aan een team. Dit spel komt overeen met een soort van tikspel. Afhankelijk van de grote van de groep kies je een aantal tikkers. Deze personen kunnen iemand uitmaken door ervoor te zorgen dat ze moeten stoppen. Dit kan natuurlijk gebeuren door ze de weg af te snijden. Wanneer iemand van zijn of haar fiets moet stappen omdat ze stil kwamen te staan zijn ze af.
De organisatie is gewoon een uitgezet speelveld, waar niemand buiten mag komen tenzij deze persoon af is. De regels:

- Niemand mag elkaar aanraken ook de tikkers niet
- Wanneer iemand buiten het vak komt is deze af
- Wanneer iemand de grond heeft geraakt is deze af

Je kunt deze vorm in veel verschillende vormen spelen, zo kun je bijv. een “5 is teveel vorm maken”. Ook zijn er mogelijkheden om er een vorm van te maken waar je met een bevrijder kan spelen. Bij dit spel heb je genoeg mogelijkheden om te differentiëren en er je eigen interpretatie tegen aan te gooien.

Warm-up & Cool-down

Vaak beginnen we ons trainingsrondje met een veel te hoge intensiteit. Zeker wanneer we in een groep fietsen, beginnen we vaak net iets te hard. En met name de mensen die vooropfietsen en alle wind vangen. Ook fietsapps zoals Strava kunnen je behoorlijk opjagen.

Warming-up

Een goede warming-up verlaagt de kans op blessures. Het lichaam moet de kans krijgen om te wennen aan de inspanning. Een goede warming-up is daarnaast van essentieel belang voor de fietsprestaties. Wanneer de temperatuur in de gebruikte spieren te laag, wordt er namelijk minder kracht gegenereerd. Ga je een pittige fietstocht maken, dan werk je tijdens de warming-up langzaam naar de intensiteit toe die je tijdens de tocht wilt fietsen. Een goede warming-up duurt ongeveer 20 minuten en ziet er als volgt uit:

1. 5 tot 10 minuten rustig lostrappen;
2. Gedurende 10 minuten het tempo langzaam ophogen tot je omslagount;
3. 5 minuten rustig uitfietsen en je bent klaar voor de uitdaging!

Cooling-down

Ook de cooling-down na een rit is van belang. Omdat de intensiteit tijdens een trainingsrit of wedstrijd hoog kan liggen, valt je systeem na de spanning helemaal stil. De cooling-down zorgt ervoor dat de intensiteit langzaam wordt teruggeschroefd. Daarnaast zorgt een cooling-down ervoor dat het opgebouwde melkzuur beter uit je spieren trekt. Een goede cooling-down duurt 10 minuten waarbij je rustig uittrapt.

Risicomanagement



Voorbereidingen en controles

Voordat je op pad gaat, is het belangrijk je fiets en helm goed te controleren. Doen de remmen het? Zitten de wielen goed vast? Is je helm nog intact? Met de volgende stappen kun je een snelle veiligheidscheck uitvoeren voorafgaand aan een tocht.

- Stap 1: Werken je remmen voldoende en is de afstand tussen vingers en handvat voldoende?
- Stap 2: Zijn de snel spanners goed gesloten?
- Stap 3: Zijn de helmen compleet (bandjes sluiten etc.)
- Stap 4: schakelen de versnellingen goed
- Stap 5: is de bandenspanning ok?

Bandenspanning



Controleer de bandenspanning van je racefiets of mountainbike om onnodig lekrijden te voorkomen.

Remmen en remblokken

Zorg dat je geen metaal-op-metaal geluid hoort wanneer je de remmen inknijpt. Dit betekent dat de remblokken aan vervanging toe zijn. Daarnaast mogen je vingers niet klem komen te zitten tussen het stuur en de remhendels.

Controle van het stuur en zadel

Controleer of deze onderdelen goed vast zitten en of er geen speling op zit.

Wielen

Zitten de wielen goed vast? Controleer de snel sluiters. Lees hier wanneer de klemmen goed vast zitten. Kijk of er daarnaast of er niet te veel speling op de wielen zit.

Ketting

Zorg dat de ketting niet te droog is. Je onderdelen slijten dan sneller. Bovendien zal je meer kracht moeten leveren. Moet je de ketting smeren? Doe dit dan de avond voor de rit. Zo kan het oplosmiddel verdampen en zit het smeermiddel op de goede plek. Zorg dat je elke schakel smeert en draai de trappers vervolgens enkele malen rond. Dan kan het smeermiddel zich goed verspreiden. Verwijder vervolgens met een doek het overtollige smeermiddel. Overtollig smeermiddel trekt vuil aan. Tegenwoordig zijn er ook zelf smerende kettingen.

Zadelhoogte

Staat je zadel op de juiste hoogte (niet te hoog of te laag)?