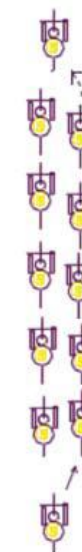


Tips om kjedesykling

Når du skal sykle fort, er lagkjøringen et vesentlig moment for å komme raskt og effektivt til mål. Tilfredsstillende kjedesykling er en avgjørende faktor når en gruppe av syklister skal komme seg raskest mulig fram langs landeveien. For den uinnvidde og nybegynneren oppleves ofte reglene for gruppesykling som en terskel som er til hinder for at en blir med et lag eller en gruppe. Som så mye annet når det gjelder landeveissykling er reglene for kjedesykling preget av uskreve lover og regler. Her er noen tips til nybegynneren.

Hensikten med kjedesykling er at man skal kunne holde så stor fart som mulig/ønskelig i høyrekken, med kort arbeidsbelastning på rytteren som ligger foran og bryter luftmotstanden. Rytterne i venstrekken glir bakover i forhold til den høyre, da de holder en lavere hastighet og vil på den måte rasjonere med kreftene. I prinsippet er det kun få sekunder en rytter ikke har et hjul å ligge på, og kjøringen kan da bli meget rasjonell dersom kjeden går rytmisk og teknisk bra.

Ved lav fart vil luftmotstanden føles som ubetydelig. Ved stigende hastigheter øker motstanden, og ved høye hastigheter vil nesten all kraft som nedlegges i pedalene brukes til å overvinne luftmotstanden. Beregninger viser at hos en rytter alene på flat vei, med en hastighet på ca. 48 km/t, så vil ca. 86% av den totale energi gå med til å overvinne luftmotstanden. Det er derfor viktig at det holdes liten avstand mellom rytterne, men vær oppmerksom slik at ikke jakten på mindre luftmotstand fører til velt.



Prinsippene for kjedekjøring

Det sykles på to rekker. Den ene rekken (vanligvis den høyre) er fartsholder og sørger for å holde den til enhver tid korrekte hastighet, avpasset etter terreng, vindforhold og lagets kjørestyrke. Den andre rekken – transportrekken (vanligvis den venstre) - kjører hele tiden med en noe lavere fart og intensitet, og gir rytteren det nødvendige pusterom inntil han skal inn i fartsholderrekken igjen. Det skal kjøres på en så energioekonomisk måte som mulig.

Et godt prinsipp å ha med seg er at det handler om å spare på kreftene - ikke bruke dem. Dette betyr at den enkelte rytter forsøker å kjøre så teknisk riktig som mulig, med hensyn til sittestilling og tråkkfrekvens, samtidig med at rytteren sørger for å holde hjulet foran med liten margin for å minske luftmotstanden. Det unngås imidlertid å stresse for mye med dette da dette går ut over teknikken og sikkerheten, og den enkelte rytter forsøker å holde humøret oppe både hos seg selv og sine lagkamerater. Husk at gruppesyklingens fordeler ikke bare er redusert kraftforbruk og mindre luftmotstand, men også en god ånd og et godt humør i rekken! Dette er den enkeltes felles ansvar.

Intensiteten i fartholderrekken skal hele tiden forsøkes å holdes så konstant og så jevn som mulig. Det skal ikke være umotivert fartsøkning av den enkelte rytter når rytteren er fremme og drar, og det tas hensyn til bakker slik at farten senkes og intensiteten er tilnærmet den samme. Tenk hele tiden på konsekvenser videre bakover i rekkene når bakker, svinger o.l. forseres. **Det viser seg i de tilfelle hvor farten i en**

lengre motbakke er f.eks. 2 km/t for høy, så vil dette ofte gi seg utslag ved at hastigheten er 5 km/t for lav når en kommer på flatene. Da er det brent for mye krutt i bakkene! Jevnheten i gruppen skal medføre at ingen får en rykkete ferd langs veien. På lange ritt skyr vi melkesyren som pesten – jevnhet og fornuftig tempo i bakkene er derfor svært viktig. Her er det utholdenhet som gjelder.

Når rytteren i fartsholderrekken kommer frem som førsterytter, kan det være lurt å legge merke til hastigheten, slik at denne verken økes eller senkes. Rytteren legger seg over som første rytter i transportrekken, og intensiteten avpasses i forhold til denne rekken. **Dette kan man gjøre ved at man “står over” et tråkk.** Farten vil da reduseres tilsvarende tempoet i transportrekken.

Når du ligger som siste rytter i transportrekken, skal du over i fartsholderrekken. **Samtidig med at du glir over i fartsholderrekken, varsler du siste rytter i transportreken ved å rope navn eller ”siste mann”.** Det er av hensyn til jevnheten i gruppen svært viktig at det ikke oppstår misforståelser, og at siste mann ikke er i tvil om når han skal inn i fartsholderrekken. Rop i god tid!

Skulle det av en eller annen grunn bli brudd i kjedene slik at det blir avstand mellom rytterne, skal denne **avstanden trås rolig inn med minst mulig fartsøkning**, slik at det ikke blir strikkeeffekt i kjeden. Enhver nedbremsing, fartsøkning eller reetablering av kjeden skal alltid skje i et jevnt og rolig tempo.

De to rekkene ligger så tett inntil hverandre som mulig, eller så tett som gruppen finner trygt og hensiktsmessig. **I fronten av kjeden bør rekkene ligge så tett at det ikke slippes mer luft mellom rekkene enn absolutt nødvendig.**

Ved kjøring i utforbakke må frontrytterne i begge rekker trå. Dette er spesielt viktig dersom det er motvind. Husk også at noen ryttere er lettere eller tyngre enn andre - dette må det også tas hensyn til. Når en igjen kommer utpå flatene må frontrytterne holde litt igjen, da det gjerne blir noe strekk i kjeden, slik at kjeden raskest mulig blir effektiv igjen. Det samme gjelder i veikryss, rundkjøringer o.l. Det hjelper bra å ha øyne i nakken, men unngå for all del å snu deg mer enn absolutt nødvendig - vær konsentrert! Kommuniser!

Motbakker byr på utfordringer, også for kjedesyklingen. **Vi tar konsekvensen av dette og “låser kjeden”, dvs. stanser kjedebevegelsen.** Vi gjør dette ved at frontmann signaliserer låsing ved å rekke en knyttet neve i været. Kjeden kjøres inn i bakken ett stykke slik farten ikke stopper helt opp. Hvor langt inn i bakken farten holdes er avhengig av kjedens lengde. Målet er å unngå at de bakerste må bremse seg inn for deretter å må øke farten i bakken. Når kjeden låses kjører de to første rytterne ved siden av hverandre, og **intensiteten forsøkes holdt på samme nivå som når kjeden gikk. Dette medfører at farten må senkes, og her må den enkelte rytter bidra til å finne “riktig” fart.** Kommuniser med hverandre! Det er viktig at alle rytterne holder sin plass i de respektive rekker, slik at kjedekjøringen kommer i gang raskest mulig etter bakken. **Kjedekjøringen starter først når de siste rytterne i begge rekkene er godt over baketoppen, og det er frontrytterenes ansvar å ikke øke farten for fort når de er kommet opp bakken.** Bakerste mann gir tydelig signal når han er oppe, beskjed gis evt. fram i kjeden. Når kjeden er lang kan sistemann i kjeden ligge midt i bakken når førstemann er over toppen, og det vil være nesten umulig å følge dersom farten økes med en gang første mann er over toppen. Alle mann skal være ute av bakken når farten økes! Husk at også denne fartsøkningen skal skje jevnt og rolig!

Hva vi ikke gjør i kjeden

Vi spytter ikke til alle kanter. Skal du spytte/snyte deg, så sikt på ditt eget forhjul, og kun deg selv tar imot det som måtte komme. På samme måte tømmes nesen når du er bakerst! Ta hensyn til vindforholdene.

Drikke og spise i kjeden gjør vi når vi ligger i transportrekken og så langt tilbake som mulig. Mister du en flaske i feltet når du ligger først, kan det gå riktig ille.

Vi skifter ikke fra den ene til den andre rekken uten at det er vår tur. Skal du stå og trå, så reis deg samtidig med at du har kraften på pedalen når den er på topp.

Vi kjører ikke fra de andre i motbakkene. Plassen skal holdes i kjeden!

Hold blikket framover. Å snu seg medfører så godt som alltid en ufrivillig bevegelse i styret. Vingling i kjeden skal ikke forekomme. Her finner du årsaken til mange velt!

Skal vi bli bedre må vi hele tiden lære

Lær av problemer som oppstår; hvorfor ble det en luke akkurat nå? Hvorfor ble det strekk i gruppen? Hvorfor oppsto det trekkspilleffekt nå? Hvorfor mistet vi all farten? osv. osv. Den enkeltes læring av erfaring underveis, på fellestreninger langs veien er det viktigste bidraget til at gruppa som helhet skal utvikle seg videre til å bli best mulig på kjedekjøring!

Snakk sammen! Gi både positive og negative tilbakemeldinger. De andre i gruppa vil ikke få anledning til å rette opp feil i sin kjøring uten at du tar ansvar for å gi tilbakemelding. Samtidig er det viktig å gi positive tilbakemelding på kjøring som har positive konsekvenser for gruppas kjøring, f. eks kjøring inn i bakkene, over bakketopper, fart i bakkene.

Kjedekjøring er ikke like effektiv når gruppen er liten. Det er da lagtempokjøring kan være mest effektiv. I ritt oppstår ofte mindre grupper som kan aktualisere å kjøre lagtempo. Dette prinsippet er også aktuelt på felles treningsturer dersom dere er ca. 3 - 8 syklister. I stedet for å holde en konstant kjede gående, går lagtempokjøringen ut på å ta hver sin tørn i front og på den måten "dra" feltet som ligger organisert på en rekke. Hvileperioden bak i gruppa blir da lengre, og gruppas samlede effektivitet større. Pass imidlertid på at du ikke blir liggende for lenge i front - ingen er tjent med at en eller flere i gruppen kjører seg tom.

Etter å ha ligget i front et stykke, glir førstemann ut til siden, minsker hastigheten og lar seg gli bakover, til venstre for rekka av syklister. Resten av gruppa passerer altså den som tidligere lå først, og når sistemann er på høyde med den som er på gli bakover, øker denne rolig hastigheten slik at han kan gli inn på hjul bak sistemann.

Bruk signaler

- En arm i været varsler at alle må være ekstra oppmerksomme, f.eks. pga. kryssende togspor, tett trafikk, ferist, innsnevering av veien eller liknende.
- En arm til siden signaliserer sving (som vanlig)
- En hindring på høyre side signaliseres med å vifte med høyre arm bak ryggen. Eksempel på dette kan være en fotgjenger eller en parkert bil på høyre side av veien.
- Hull eller farlig sprekker i asfalten vises ved å "peke" ned på veien på den siden som ujevnheten/hullet kommer.
- Alle disse signalene må komme i så god tid som mulig, slik at alle i gruppen blir gjort oppmerksomme før hindringen kommer.

En god rytter er en konsentrert rytter

Det er svært viktig at du sykler forutsigbart. Hold en stø kurs, ikke vingle, hold et jevnt tråkk. Husk - jevnhet! Prioriter sikkerhet - ikke ta sjanser. Et velt i gruppen er garantert ingen smart måte å komme seg raskt fram på! Dette var noen grunnleggende regler og prinsipper for kjedekjøring. Innen de forskjellige grupper kan det i tillegg avtales andre og kanskje avvikende regler. Reglene over kan være en god veileder for alle.