



Teori Gruppacykling



1 Om det här dokumentet...

Dokumentet syftar till att sammanställa erfarenheter och kunskap av gruppcykling. Avsikten är att kunna använda dokumentet i utbildningssyfte. Det är fritt för den som känner för det att ändra saker som är fel eller lägga till sånt som saknas. Dokumentet syftar inte till att ersätta dokumentet "För säker och trivsamt träning", utan snarare vara ett komplement som riktar sig till de som ska hålla kurs i gruppcykling.

2 Varför cykla i grupp

Vi cyklar i grupp för att det är effektivare, roligare och säkrare.

3 Säkerhet

- Säkerheten är det viktigaste. Vi följer alltid alla trafikregler.
- Visa gott föredöme och peka aldrig finger eller dunka i någons bil.
- Tacka om någon visar extra hänsyn.
- Ät och drick när du ligger längst bak i gruppen. Behöver du snyta dig, tänk på var snoret hamnar..
- Titta inte bakåt. Om du måste göra det – håll i parkamratens axel innan du vänder dig om.
- Undvik att bromsa – lär dig reglera farten försiktigt!
- Den eller de två längst fram, är gruppens ögon. De ska hålla koll på potthåll, hinder eller annat som kan äventyra säkerheten. De ska ge tecken bakåt åt klungan. Så lita på dem!
- Ta med id-kort eller körkort samt medlemskort om du har sådant. Skriv på baksidan telefonnumret till närmast anhörig. Lägg in ICE nummer i din mobil.

4 Handtecken

Ge tydliga handtecken! Alla ska repetera tecken bakåt så fort du ser ett sådant där framme i klungan. Vänta inte tills den framför dig visar tecknet, tveka inte, utan visa tecken så fort som möjligt. Om du vinglar när du släpper styret med ena handen, håll hellre kvar båda händerna på styret, så inte en olycka händer.

Svänga	Utsträckt rak arm åt höger eller vänster.
Stanna	Rak arm rakt upp över huvudet med öppen hand, väl synligt bakåt.
Dämpa farten	Hand åt sidan, pumpa handen upp och ner.
Hinder	Hinder som gående, stolpar, refuger och skyltar varnas bakåt med att klappa två gånger på din egen rumpa på den sidan som hindret är. De längst fram ska väja undan för hindret i god tid med god marginal.
Hål och ojämnheter	Peka på hålet rakt ned, i god tid så signalen hinner ända bak i ledet, så de ser den innan de är nere i potthålet. Väj undan i god tid med god marginal. Att susa förbi ett potthålen med 10 centimeters marginal, är som att be att någon där bak ska gå ner i det.
Fartgupp eller järnvägsspår	Överarmen rakt ut, underarmen hängande nedåt som en marionettdocka. Svinga underarm och hand åt sidorna. Obs, sakta inte ned eller bromsa inte för fartgupp, de är till för att sänka hastigheten för större fordon.



5 Kommandon

Ropa högt och tydligt! Alla muntliga kommandon ska repeteras framåt (eller bakåt).

Lucka!	<p>Tappar du rullen till framförvarande, ska du alltid försöka trampa ikapp. Orkar du inte, ropa "lucka".</p> <p>Om du ser att någon annan tappa rullen och inte orkar ikapp, ropar du lucka.</p> <p>De längst fram ska sänka farten så att den som tappat rullen kan komma ikapp utan att behöva jaga. Tänk på att ni längst fram inte tvärbromsar, utan lätta på trycket på pedalerna tills önskad hastighet erhålles, och trampa sen lugnt.</p>
Kontakt!	<p>När du eller den som tappat rullen kommit ikapp klungan, ropa "kontakt". Så de längst där framme vet att alla är med och kan öka farten. Fartförändringar ska ske lugnt och försiktigt för att undvika jojo-effekt. Observera att vi aldrig ökar farten i uppførsbackar. Får du ett "kontakt" i uppførsbacke, öka aldrig farten, utan fortsatt i samma fart tills alla är över krönet.</p>
Är alla med?	<p>Om de där framme inte uppfattat ett "kontakt" eller är osäkra, frågan de bakåt "är alla med?". (Enda muntliga kommandot som går bakåt i klungan). Den eller de som är sist, ropar då "kontakt" framåt om alla är med.</p> <p>"Är alla med" är en fråga, inte ett svar. Är inte alla med, ska svaret vara "lucka", inget annat.</p>
Möte!	<p>På trånga vägar där mittlinje saknas, och det är tajt, ska "möte" ropas vid möte av bil eller buss, varvid alla ska tajta ihop leden.</p>
Bil bakom!	<p>Kommer det en bil eller buss bakom på trång väg, ropa "bil bakom" framåt i klungan. Tajta ihop er.</p> <p>Bussar ska vi alltid försöka hjälpa förbi. Är vägen krokig och bussen inte kan köra om, kommer ledaren att ropa "ett led". Gå då in på ett led så att bussen snabbt kan komma förbi. Sedan ropar ledaren "två led" så återgår ni till era positioner.</p>
Stopp!	<p>Vid punka eller vid andra tekniska problem, ropa "stopp", alla ska stanna tillsammans snyggt och prydligt åt höger så mycket som möjligt, så inte annan trafik blockeras. Ropa inte punka, då det kan uppfattas som lucka.</p> <p>Tips: om kedjan hoppar av framdreven, fortsatt att trampa och försök växla tillbaka kedjan inåt eller utåt beroende på åt vilket håll den trillat av. I nio fall av tio lyckas du få på kedjan igen, och du behöver inte ropa stopp och tappa all god och fin fart som erhållits.</p>

6 Gruppcykling

6.1 Grunden för att "ligga på rulle"

Att ligga på rulle innebär att du cyklar tätt bakom en framförvarande cyklist. Vi cyklar i maximalt två led, alltså två cyklister i bredd. Annars kommer Anettes bevingade rop höras "det ser för jävligt ut här bakifrån".

- Optimalt avstånd till framförvarande är mellan 10 och 50 centimeter. Kommer du längre ifrån, så får du all motvind och drar ingen nytta av att ligga på rulle. Även den som ligger längst fram med någon på rulle, får det lättare, då luftströmmarna bakom förändras.
- I sidled ska du ligga något vid sidan om framförvarande ifall framförvarande bromsar, så har du marginal. Inte långt åt sidorna, det ska vara raka snygga led. Ligg aldrig omlott! Du ska alltså inte gå upp så ditt framhjul kommer bredvid framförvarandes bakhjul. Om denne vinglar eller väjer för något, så går du på dennes bakhjul och du kommer garanterat att vurpa.

Stirra inte på hjulet framför, utan lyft blicken och titta på cyklisten två steg framför dig eller längre fram. Då ser du vad som händer där framme och blir inte överraskad över någon förändring.

6.2 Jämn fart

Viktigt när du ligger på rulle och har andra bakom dig, är att hålla jämn fart.

- Trampa jämnt hela tiden! Håller du på att köra på den framför, så cyklar du för fort jämfört med de andra! Ta då istället en lättare växel så du kan trampa hela tiden utan att köra på den framför.
- Inga ryck! Försök hålla ett mjukt och jämnt tempo annars kommer hela gruppen vara som ett gummiband, och den längst bak, kommer att få spurta tvärnita spurta tvärnita, och är helt slut efter en mil.

Bromsa gör vi så lite som möjligt. Försök att reglera farten med vindmotståndet. Om du måste bromsa, gör det mjukt.

6.3 Vem bestämmer farten?

Den som ligger i högra ledet längst fram, är den som bestämmer farten. Den längst fram i vänsterledet ska anpassa sin fart efter den till höger. Inte tvärtom. Dock om den i vänsterledet inte orkar komma upp, ska den till höger såklart vara en schysst kompis och sänka farten.

6.4 Uppförsbackar

Vid korta backar kan man försöka hålla samma fart och bara flyga över dem. I långa uppförsbackar tar vi det lugnt, så att farten successivt kommer att sjunka.

- När gruppen kommer fram till foten av uppförsbacken, ska de längst fram bibehålla farten upp in i backen, inte sakta in för tidigt. Annars kommer de längst bak att behöva bromsa sig in i en uppförsbacke.
- Vi ökar aldrig farten i en uppförsbacke! Fortsätt i samma fart tills alla är över krönet. Om du ökar farten för tidigt, då de där bak fortfarande är i uppförsbacken, kommer de att tappa rullen direkt.
- Vi växlar/roterar inte i uppförsbackar - Aldrig! Vi låser växlingen tills alla är över krönet. Annars måste vänsterledet öka för att nästa försteman ska komma fram. Vänta med att växla tills alla är över krönet.

Tips: ibland kan det underlätta om siste cyklist ger kommandot "kontakt" när denne är över krönet. Då behöver de längst fram inte ens titta för att se att alla är över krönet.

6.5 Nedförsbackar

Principen i nedförsbackar är mycket enkel: den eller de som ligger längst fram ska trampa. Alltid – om trafiken inte säger annat. Om de där framme inte trampar, kommer de där bak att få bromsa.

6.6 Ställa sig upp

Ha tryck på pedalen när du reser dig upp för att undvika att cykeln åker bakåt. Du kan även säga till bakomvarande om att: "jag ställer mig upp".

6.7 Omkörning

Att köra om en annan grupp eller ensam cyklist, sker på samma sätt som med bil.

- Se till att det är fritt från möte. Håll gruppen på rätt sida om mittlinjen, gå inte över den! Ropa gärna till den eller de som blir omkörda, "omkörning" eller "kommer vänster".
- De där framme kollar bakåt att ingen annan håller på att köra om. Ge sen tecken för vänstersväng, vilket alla i gruppen ska visa, särskilt viktigt de längts bak, ifall någon eller något annat kommer bakifrån.
- Gå ut i god tid och öka farten något så att omkörningen blir så kort och snabb som möjligt. Gå inte in för tidigt. Fortsätt rakt fram till dess att ALLA bakomvarande cyklister i din grupp passerat innan du går in.

Om gruppen inte kommer förbi i två led måste man gå över på ett led. Det bestämmer ledaren.

6.8 Korsningar och rondeller

Sänk farten! Gör det innan du börjar svänga, glöm inte ge tecknet för att sakta ned. Sväng utan att bromsa.

- Vid vänstersväng i en korsning eller i rondell, kolla bakåt så att ingen bil just håller på att köra om.
- När de första i gruppen kommit ut ur korsningen och kurvan, öka inte farten förrän alla är genom korsningen och kurvan. Annars blir det gummisnodd direkt, och det ropas lucka och de där bak får jaga ikapp.
- Håll ihop gruppen! Lita på den som kör först in i en korsning eller en rondell, och följ med. Vi ska se oss som ett fordon, en långtradare, kolonn etc. Om de som ligger först inte bedömer att hela gruppen kan komma igenom säkert ska vi stanna.

Tips: sista cyklist kan ropa "kontakt" när denne är genom kurvan, korsningen eller rondellen. Då vet de längst fram, att de kan börja öka farten.

7 Placering

7.1 Ett par

Alla ligger på ett enda rakt snyggt led. Inga konstigheter alls liksom.

7.2 Två par

Två par innebär att vi ligger i två led bredvid varandra två och två. Du ska alltså alltid ha en parkamrat bredvid dig. Avståndet er mellan i sidled får inte vara för stort, för då kommer det in fartvind och syftet med att ligga i grupp går förlorad. Hur nära i sidled beror på hur modig du är och hur mycket du litar på din parkamrat. Men 10-20 centimeter mellan styrena är idealet. Om avståndet är en halvmeter eller mer får det plats en cykel mellan, då tar gruppen alldeles för stor plats på vägen.

8 Rotation i gruppen – "växla"

För att utnyttja alla i gruppen behöver vi byta plats i gruppen. Det kallas för att växla (vilket inte ska förväxlas med att skifta växel på cykeln). Vi tar upp några av teknikerna här.

Hur man roterar beror på vad vi vill uppnå och vad det är för vind. Om det blåser motvind eller du känner dig trött, är det ofta klokt att ta lite kortare förningar. På så sätt sparar du energi.

8.1 Ett led

Växling vid ett led sker genom att den som ligger först går ut till vänster och saktar ner farten och går in sist.

- När det är dags att byta, titta bakåt och se till att det är fritt från andra fordon.
- Slå ut med armbågen för att markera att du tänker växla.
- Gå ut till vänster och sakta ner farten något så att du kommer ner sist snarast möjligt. Tänk på att inte sänka farten så mycket att du inte orkar komma ifatt den siste cyklisten.

Om det är tät trafik kan ni växla åt höger istället. Men tänkt på att alla ska vara med på det!

8.2 Två led med byte av en cyklist i taget

Vid två led ligger de längst fram och drar några minuter. Om det är medvind och du känner dig stark kan du ta lite längre förningar. Håll koll på din parkamrat så denne är med på lite längre förningar. Spela inte hjälte och dra för länge så att du blir trött.

- När det är dags att byta, växlar den förste cyklisten i det vänstra ledet in framför nummer ett i högerledet. Den som ligger längst fram i det vänstra ledet meddelar sin parkamrat till höger att det är dags för växling, verbalt och/eller genom handtecken.
- Du som växlar ökar därefter farten, men bara så pass att du kommer förbi det högra ledet. Därefter kollar du att det är fritt att svänga in. Gör en distinkt sidledsflyttning. Den som ligger till höger kan ropa "klart" när den växlande cyklisten kan gå in framför
- När du kommit in i det högra ledet anpassar du farten till högerledets fart, så att du inte sticker iväg från gruppen. Det är lätt att känna sig stressad här och tro att man sinkar hela gruppen. Håll koll på hastighetsmätaren före och efter växlingen. Växla till en lättare växel eller lätta på trycket på pedalerna när du kommit in i högerledet, så kommer du tappa lite fart.
- Resten av det vänstra ledet följer mjukt med rotationen och fyller på så att den som förut låg som nummer två i vänsterledet, nu ligger först i vänsterledet och fått en ny parkamrat i det i högra ledet.
- Den som är längst bak i högra ledet fyller på det vänstra ledet genom att byta från höger till vänster led. När du växlat ut till vänsterledet och passerat den nye siste cyklisten, säg "du är sist!" till din parkamrat till höger.

Kom ihåg, inga spurter vid växlingarna. Mjuka fina fartförändringar!

8.3 Två led med byte av ett par i taget

En variant av två led med byte av en cyklist i taget. Här byter du båda cyklisterna som är längst fram. De två första i vänsterledet roterar fram och lägger sig först i högerledet.

Två par har fördelen att du kan utnyttja gruppen bättre. Kombinerar du jämnstarka par kan du utnyttja gruppen optimalt. Två som är lite svagare kan köra ihop och byta efter kortare förning. Två starkare kan köra ihop och ta en längre förning.

8.4 Två led med kontinuerligt byte ("Belgisk kedja")

En variant av två led med byte av en cyklist i taget. Här byter du cyklist mer eller mindre kontinuerligt.

Fördelen med "Belgisk" är att farten kan hållas uppe eftersom tiden som du ligger längst fram är väldigt kort. För att det ska fungera måste gruppen vara väldigt jämn och samtrimmad. Problemet är oftast att det led som växlar (vanligtvis vänster ledet) inte kan hålla jämna avstånd mellan varandra vilket gör att det blir ryckigt och att gruppen inte kan hålla ett jämnt tempo. Vänsterledet ska röra sig max 2-3 snabbare än högerledet. Det finns även en risk att de som ligger längst i fram högerledet driver upp tempot så pass att vänsterledet knapp kan komma upp och växla, vilket till slut bränner ut gruppen.

Bäst är att begränsa "Belgisk" till motvinden och för övrigt köra *Två led med byte av ett par i taget*.

8.5 Byte från ett till två led

Ledaren bestämmer antal led, och visar detta genom att sträcka en arm rakt upp och visar ett eller två fingrar och ropar "ett led" eller "två led" (eller två par).

- Vid övergång från två led till ett, ska varannan cyklist gå över i vänsterledet och fylla på enligt blixtlåsprincipen. Peka var du vill gå in.
- Vid övergång från ett led till två, ska varannan cyklist gå över i vänsterledet och fylla på. Kolla bakåt innan du går ut, ge tecken innan.

De där framme ska inte öka farten förrän alla är på plats! Den som ligger sist ropar "kontakt" när alla är ordnade.