



Basishandboekje voor (beginnende) racefiets(t)ers

Onderwerpen:

- Bochten / sturen
- Remmen
- Schakelen
- In groep rijden
- Reparaties onderweg
- Wat mee te nemen?
- ...



Samenstelling / foto's:

Pascal de Theije
Fiets- en Loop-Organisatie FLOO
www.floo.nu info@floo.nu

Inhoud

Inhoud	2
Waarom dit boekje?	4
Sturen / bochten	5
Remmen	8
Schakelen	10
In een groep rijden	12
Roep termen	12
“Gedragsregels”	13
Uit de wind rijden	14
Basis reparaties onderweg	15
Band plakken	15
Ketting er weer opleggen	16
Checklist vóór je vertrekt	17
Wat meenemen onderweg?	18
Het afstellen van de fiets	20
Zadelhoogte	20
Zitlengte	20
Stuurhoogte	21
Voeding	22
Over FLOO	24

Copyright

Dit basishandboekje voor beginnende racefiets(t)ers is een gratis uitgave van Fiets- en Loop-Organisatie FLOO. Het wordt aangemoedigd dit boekje vrij te verspreiden onder familie, vrienden, collega's, etc. U mag de inhoud hiervan echter niet voor commerciële doeleinden gebruiken.

Disclaimer

De auteur / samensteller van dit “Basishandboekje voor (beginnende) racefiets(t)ers” kan niet aansprakelijk worden gesteld voor enige schade of letsel voortvloeiende uit het gebruik van (de tips in) dit boekje.

Automatisch updates ontvangen?

De inhoud van dit “basishandboekje voor beginnende racefiets(t)ers” wordt geregeld geüpdate en uitgebreid. Zo komt er o.a. meer informatie in over fietsen in de bergen, voeding en zullen er meer foto's en links naar interessante websites worden toegevoegd.

Als u gratis de nieuwste versie per e-mail wilt ontvangen kunt u een mail sturen naar info@floo.nu o.v.v. "update basishandboekje (beginnende) racefiets(t)ers".

Dit e-mailadres kunt u ook gebruiken als u interessante suggesties of ideeën hebt die in een volgende versie kunnen worden meegenomen.

Waarom dit boekje?

Moet nog ...

Geen fancy, glad boekwerk, maar een praktische handleiding, kort en bondig en ...

GRATIS.

Sturen / bochten

Het goed nemen van een bocht klinkt misschien als iets dat alleen voor professionals belangrijk is (zodat ze geen gaatje laten vallen naar degene voor hen), maar het is zeker voor iedere fietser belangrijk. Het slecht nemen van een bocht kost niet alleen tijd, maar ook energie, en dat is natuurlijk zonde.

Theorie

Bij het nemen van een bocht onderscheid ik de volgende stappen, die hieronder verder worden toegelicht:

1. Vóór de bocht remmen (indien nodig)
2. De buitenste voet naar beneden + gewicht erop
3. Door de bocht heenkijken
4. Van de buiten- naar de binnenbocht en dan terug naar de buitenbocht
5. Fiets 'opzij' duwen i.p.v. stuur draaien
6. Al ín de bocht weer aanzetten

Toelichting

1. Je moet al klaar zijn met remmen vóór de bocht begint. Kijk dus goed waar de bocht begint en schat je snelheid goed in. Zorg dat je je remmen goed beheerst en dus ook hard met je voorrem kunt remmen (zie het hoofdstuk over 'remmen'). Slip niet de bocht in, want dan ben je te veel uit balans. Stop met trappen als je remt.
2. Vlak vóór de bocht breng je de buitenste pedaal naar beneden. Ga je toch te hard de bocht in of wordt de bocht halverwege krappier, rem dan alleen achter bij door de rem te laten slepen. Moet je heel hard remmen in de bocht, stuur dan eerst rechtdoor. Trap niet door in een scherpe bocht, houd zelfs je binnenste pedaal omhoog en oefen druk uit op de buitenste pedaal (dat dus in onderste stand staat).
3. Kijk door de bocht heen. Dat heeft als voordeel dat je soepeler door de bocht gaat, want je lichaam en dus je fiets reageren bijna automatisch op je ogen. Kijk dus waar je heen wilt gaan. Af en toe snel even vlak voor je fiets op de weg kijken helpt om eventuele kuilen te omzeilen.

4. Als de situatie het toelaat, stuur dan van de buitenkant van de bocht naar de binnenkant en stuur daarna je fiets weer naar de buitenkant van het einde van de bocht. Op deze manier maak je de bocht als het ware minder scherp en kun je er harder doorheen. Soms laat de bocht dit niet toe vanwege b.v. oneffenheden of ander verkeer, volg dan netjes de kromming van de bocht. Duik ook niet zomaar bij iemand binnendoor bij het insturen, want misschien wil die ander ook wel de binnenbocht nemen.
In de bergen heb je in bochten soms slecht zicht op de weg vóór je. Ga hier dus NOOIT op de andere weghelft rijden.
5. Zit iets voorover en houd je armen licht gebogen. Druk bij je stuur juist op het handvat aan de binnenkant van de bocht. Leun je fiets wat verder de bocht in dan je zelf doet. Hoe harder je gaat, of hoe krapper de bocht, hoe meer je de fiets 'drukt'. Eigenlijk *duw* je je stuur dus meer zijwaarts naar de binnenbocht toe dan dat je echt aan het stuur *draait*.
6. Schakel vóór de bocht al naar een lager verzet, dat je denkt nodig te hebben ná de bocht. Zo kun je direct weer snel op snelheid komen tegen het einde van de bocht.

Opmerkingen

- Net als bij autorijden probeer je zo min mogelijk 'slingeringen' aan het stuur te geven: in het ideale geval stuur je eigenlijk maar één keer de bocht in en ook weer één keer de bocht uit.
 - Houd het stuur ietwat losjes vast, niet te krampachtig. Op die manier heeft je voorwiel de kans meer zijn eigen ideale weg te zoeken.
1. Natuurlijk geldt ook hier dat hoe vaker je oefent hoe beter je erin wordt. Verwacht niet meteen de eerste keer de perfecte bocht te rijden.

Praktijkoefeningen

- Begin te oefenen in een niet te scherpe bocht, met weinig verkeer en een brede weg.

- Hoewel je natuurlijk niet meteen op volle snelheid moet beginnen te oefenen, moet je snelheid ook niet te laag zijn, want dan wordt je fiets juist moeilijker bestuurbaar.
- Pas bovenstaande zes stappen toe en check bij jezelf elke keer in hoeverre je elke stap goed hebt toegepast. Als je tevreden bent kun je de moeilijkheidsgraad opvoeren:
 - Hogere naderingssnelheid
 - Scherpere bochten
 - Smallere weg
- Een hele goede manier om je bochtentechniek te oefenen is in de bergen tijdens een afdaling. Hier kom je namelijk vanzelf met grote snelheid op een bocht af en word je er vanzelf doorheen getrokken door de dalende weg.
- Natuurlijk dien je zowel bochten linksom als rechtsom te oefenen.

Hier nog een plaatje

Remmen

Snel en veilig kunnen remmen is natuurlijk cruciaal. Daarom is het belangrijk hier ook even bij stil te staan.

Theorie

Een paar belangrijke zaken over het remmen:

1. Over het algemeen dien je krachtiger met je voorrem te remmen dan met je achterrem. 2/3 op achterrem, 1/3 op voorrem is een redelijke verhouding.
2. Rem 'pompend' en krachtig, niet continu en 'slapjes'.
3. Rem zoveel mogelijk vóór de bocht en zo min mogelijk ín de bocht.

Toelichting

1. Als je remt komt er meer druk op je voorwiel en minder op je achterwiel. Daardoor is het efficiënter ook krachtiger met je voorrem te remmen en minder krachtig met je achterrem. Overdrijf het verschil echter niet, als je alleen (krachtig) op je voorrem zou remmen bestaat de kans dat je over je stuur heen wordt gelanceerd.
2. Zeker in een lange afdaling in de bergen is dit belangrijk. Als je continue een klein beetje bijremt kunnen je wielen oververhit raken en in het extreme geval kan je band klappen.
3. Zie ook het hoofdstuk over 'sturen / bochten'. In de bocht hangt je fiets een beetje schuin naar de binnenbocht toe, als je daar (krachtig) zou gaan remmen bestaat de kans dat je onderuit glijdt.

Opmerking

- Remmen met je voorrem gebeurt (meestal) met de linkerremgreep, remmen met je achterrem gebeurt (meestal) met de rechterremgreep.

Praktijkoefening

- Kies een denkbeeldige eindstreep waarvóór je wilt stoppen, b.v. een bepaalde lantaarnpaal of plaatsnaambord. Rijd er met een niet al te lage snelheid (b.v. 25 km/h) naar toe en rem zodanig dat je vóór de eindstreep stilstaat.
 - Doe dit een aantal keren met steeds toenemende naderingssnelheid.
 - Concentreer je op het harder remmen met de voorrem dan met de achterrem.
- Rijd in een tweetal naast elkaar. Om beurten geeft één van de twee een teken waarop je beide mag gaan remmen. Probeer als eerste veilig en gecontroleerd tot stilstand te komen.

Schakelen

De meeste racefietsen hebben (minimaal) 18 versnellingen. Deze stellen je in staat om 'een grote versnelling' te rijden als het makkelijk gaat (b.v. wind mee of berg af) en 'een kleine versnelling' te rijden als het wat zwaarder wordt (b.v. wind tegen of berg op). Wat is de beste versnelling, en wanneer en hoe moet je schakelen?

Theorie / achtergrond

- Bij snelheden boven de 25 km/h is het optimale beentempo ca. 90 omwentelingen / minuut.
- Om dit beentempo te kunnen bewerkstelligen in heel verschillende situaties (bergop / bergaf, wind mee / wind tegen, hoge / lage snelheid) kun je de versnelling van je fiets aanpassen. Dit doe je door vóór en / of achter te schakelen.
- Als je vóór naar een groter tandwiel schakelt ga je zwaarder fietsen, als je achter naar een groter tandwiel schakelt ga je lichter fietsen.
- Leg de ketting nooit té schuin, d.w.z. niet vóór op het grootste blad én achter op het grootste blad, of beide op het kleinste blad. Dit is niet alleen slecht voor de ketting en de tandwielen, maar verlaagt ook de efficiëntie.
- Soms moet je zowel vóór als achter schakelen om één versnelling lichter of zwaarder te gaan: b.v. vóór van kleine naar grote tandwiel en achter één of twee tandwielen lichter gaan rijden. Dit weer om te voorkomen dat je ketting anders te schuin gaat liggen.
- Als je lichter wilt gaan rijden, haal dan heel even (één omwenteling) de druk van de pedalen tijdens het schakelen. Natuurlijk wel blijven doortrappen.

Opmerkingen

- Als je je beentempo goed wilt meten zijn er zgn. cadansmeters op de markt. Deze kunnen geïntegreerd zijn in de snelheidsmeter, maar tegenwoordig zijn er ook speciale GPS-apparaatjes voor op de fiets waar een cadansmeter in zit (b.v. Garmin Edge 800).
- Schakelen met je voorblad gebeurt (meestal) met de linkerremgreep, schakelen met je achterblad gebeurt (meestal) met de rechterremgreep.

- Schakelen gaat vaak het best met je handen bovenop de remgrepen.

Praktijkoefeningen

- Rijd in wisselende tempo's, b.v. 20 km/h, 25 km/h, 30 km/h, 20 km/h, 15 km/h, 25 km/h, 30 km/h en probeer je beentempo constant te houden.
- Rijd in redelijk tempo, b.v. 25 km/h, naar een (denkbeeldig) stoplicht en stop daar. Zorg dat je, voordat je stopt, je versnelling goed hebt liggen zodat je daarna weer snel kunt vertrekken, d.w.z. versnelling niet té zwaar maar ook niet té licht.
- Oefen totdat je feilloos weet wat je met je linker- en rechterhand moet doen om zwaarder of lichter te gaan rijden.

In een groep rijden

In een groep rijden is in een aantal opzichten anders dan in je eentje fietsen: natuurlijk is het gezelliger, het is ook efficiënter (kost minder energie, als je het goed doet), maar het kan ook gevaarlijker zijn. Hieronder behandel ik drie onderwerpen die specifiek zijn voor het rijden in een groep.

Roeptermen

Theorie

Als je in een groep fietst zijn er een aantal standaard termen die geroepen worden om je medefiets(t)ers te waarschuwen. Fietsers middenin / achterin de groep zien immers vaak niet precies wat er vóór de groep gebeurt. Hier de belangrijkste roeptermen:

Roepterm	Uitleg
“voor”	Om aan te geven dat er een obstakel / weggebruiker is vóór de groep en aan dezelfde kant van de weg als de groep (b.v. langzamere fietser die je gaat inhalen) Vaak wordt dit ook aangegeven door de rechterhand schuin naar achteren te steken.
“tegen”	Om aan te geven dat er een obstakel / weggebruiker is vóór de groep en aan de andere kant van de weg als de groep (b.v. tegemoetkomende fietser / auto)
“achter”	Om aan te geven dat er een snellere weggebruiker is die de groep van achteren nadert en wil gaan inhalen (b.v. auto)
“kuil”	Om aan te geven dat er een (gevaarlijke) kuil in de weg zit. Om de lokatie van de kuil aan te geven is het verstandig ook met één hand de kuil aan te wijzen.
“paal”	Om aan te geven dat er een (gevaarlijke) paal op de weg staat. Om de lokatie van de paal aan te geven is het verstandig ook met één hand de paal aan te wijzen.
“zand”	Om aan te geven dat er, vooral in een bocht, zand op de weg ligt. In

	bochten kan zand gevaarlijk zijn om onderuit te gaan.
“rooster”	Om aan te geven dat er een (vee)rooster in de weg zit. Zeker als dit rooster glad is kan het gevaarlijk zijn om op onderuit te gaan.
	Niet echt een roepterm, maar als je wilt dat de groep stopt doet de voorste rijd(st)er één van beide armen recht omhoog in de lucht te steken.

“Gedragsregels”

In een groep fietsen vergt een aantal ‘gedragsregels’ om het voor iedereen zo veilig en leuk mogelijk te maken. Hier de belangrijkste:

- De voorste rijders van de groep dienen na een stoplicht / bocht niet meteen vol aan te zetten. Door het ‘harmonica-effect’ kunnen de achtersten dan vaak niet meteen bijbenen en komen ook zij in de wind te zitten. Dus: rustig de snelheid weer opbouwen zodat de hele groep kan (blijven) volgen.
- Als je áchter iemand rijdt houd dan altijd de handen aan het stuur en dichtbij de remmen. Je weet nooit wat degene vóór jou gaat doen.
- Als je vóór iemand rijdt ga dan niet zonder handen rijden. Bij de minste instabiliteit / slingering kunnen de mensen naast / achter je schrikken / vallen.
- Rijd in een zo constant mogelijk tempo. Steeds iets versnellen en dan weer afremmen verhoogt de kans op valpartijen en irritatie.
- Zet altijd helm op. In een groep is de kans om te vallen nu eenmaal groter dan wanneer je alleen fietst. En ... als je (ernstig) geblesseerd raakt voelt de rest van de groep zich ook verantwoordelijk en dan zitten zij ook ‘met de gebakken peren’, niet alleen jij.

Praktijkoefeningen

- Zoek een klein rustig rondje, liefst van max. 200 meter of zo. Rijd hierop met een groep (van minstens vier mensen) rondjes en zoek een ‘vrijwilliger’. De vrijwilliger staat op een vaste plek en zorgt elk rondje voor een nieuw obstakel. B.v.
 - o Door (voor hem/haar) links van de weg de groep tegemoet te lopen
 - o Door (voor hem/haar) rechts van de weg de groep tegemoet te lopen
 - o Door een pionnetje midden op de weg neer te zetten

Speel als voorste rijder(s) goed in op de situatie en licht te rest van de groep in volgens de roep termen hierboven.

Wissel het op kop rijden per rondje af.

- Zoek een rustig stuk weg en rijd in een groep achter elkaar. De voorste rijd(st)er kiest een denkbeeldig punt waar hij/zij wil stoppen. Voer alle daarbij behorende stappen uit: hand in de lucht steken, dan pas gaan remmen, evt. terugschakelen. Als iedereen is gestopt weer (rustig!) gaan versnellen zodat iedereen kan blijven volgen.

Uit de wind rijden

Theorie

Eén van de grote voordelen van in een groep fietsen is dat je uit de wind kan rijden, waardoor je veel minder energie verbruikt. Dit werkt natuurlijk alleen goed als je ook echt uit de wind gaat rijden.

- Als de wind van rechtsvoor komt, dien je links achter je voorganger te gaan rijden. Komt de wind van linksvoor dan rij je rechts achter je voorganger. Komt de wind recht van voren dan kun je recht achter je voorganger gaan rijden.
- Rijd zo dicht mogelijk achter degene voor je. Als er twee meter tussenzit heeft het nog maar weinig nut. Als je recht achter je voorganger zit is het het meest efficiënt als er maar een paar centimeter tussen zijn / haar achterwiel en jouw voorwiel zit. Maar dit moet je natuurlijk wel durven en leren.
- In een grote groep is de 'beste' plek middenin de groep, daar vang je het minste wind.
- Het windvoordeel wordt steeds belangrijker naarmate de snelheid hoger is. Bij 10 km/h is er weinig voordeel te behalen, bij 30 km/h des te meer.

Opmerking

- Als je vlak achter iemand rijdt, houd dan **altijd** je handen vlakbij de remmen.

Praktijkoefeningen

- ...

Basis reparaties onderweg

Band plakken

Het plakken / verwisselen van een lekke binnenband gebeurt d.m.v. de volgende stappen. De schuingedrukte stappen 6 t/m 9 kunnen worden overgeslagen als je de band niet gaat plakken maar er een reservebinnenband gaat gebruiken.

1. Zet de rem open
2. Haal het wiel eruit door eerst de snelspanner los te maken
3. Plaats de bandenlichters tegenover het ventiel.
4. Haal de buitenband aan één kant los
5. Haal de binnenband er uit
6. *Pomp de binnenband op totdat hij redelijk strak staat*
7. *Houd de band bij je neus / oor om het gat te voelen / horen. Doe een klein beetje speeksel op gat, dan zie je precies waar het zit*
8. *Haal het vocht weer weg en schuur de plek wat op met schuurpapier*
9. *Dicht het gat d.m.v. solutie + een klassieke plakker of m.b.v. een 'power patch' (hiervoor is geen solutie nodig)*
10. Controleer de buitenband op evt. glas, kiezeltjes, punaises o.i.d.
11. Pomp de (nieuwe / geplakte) binnenband weer een klein beetje op
12. Zet eerst het ventiel terug op de velg.
13. Leg dan één volledige kant van de buitenband terug over de velg en leg daarna de binnenband eerst geheel in de buitenband
14. Leg tenslotte de andere kant van de buitenband terug op de velg, te beginnen bij ventiel.
15. Pomp de band weer op tot gewenste hardheid (6 – 8 bar).

Opmerkingen

1. Hierdoor is het makkelijker het wiel te verwijderen. **Vergeet niet nadien de rem weer dicht te zetten d.m.v. het hendeltje.**

2. Als de snelspanner los is valt het voorwiel er vaak vanzelf uit.
Bij een lekke achterband is het het handigst als de ketting op het kleinste tandwiel achter ligt. Bij het achterwiel moet je ook eerst de achterversnelling naar achteren trekken, zodat het wiel er uit kan zakken
3. Gebruik kunststof bandenlichters: deze zijn lichter, veroorzaken minder krassen op velg en minder kans op extra lekken.
7. Indien mogelijk, repareer de band op een rustige plek, dus niet vlakbij een drukke weg. Dat helpt je het lek te horen.
11. Dit voorkomt dat de band gevouwen in de buitenband komt te liggen.
15. Veel handpompjes halen geen 6 – 8 bar, maar pomp de band in elk geval zo hard mogelijk op dan om de kans op een nieuwe lekke band te minimaliseren.

Ketting er weer opleggen

- Als de ketting aan de binnenkant (d.w.z. aan de kant van je frame) er af ligt, schakel je de betreffende versnelling naar het buitenblad. Als de ketting er aan de buitenkant af ligt schakel je naar het binnenblad.
- Til je achterwiel iets op en draai heel rustig aan je pedalen. Na wat geratel ligt de ketting er zo weer op.

Checklist vóór je vertrekt

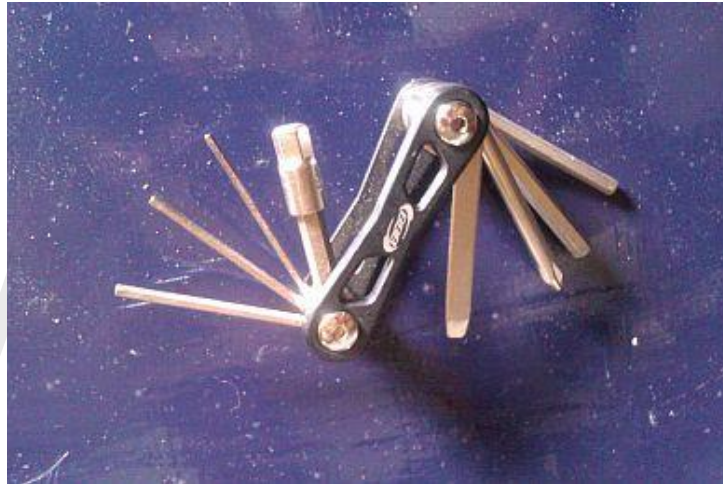
- Check het weerbericht en pas je kledij daarop aan
- Zijn de banden hard genoeg opgepompt, d.w.z. minimaal 6 bar?
- Zijn de buitenbanden nog goed?
- Is de reserveband nog goed?
- Is het plakspul niet 'verlopen' (tube loopt vanzelf leeg na 1 – 2 jaar)?
- Check de meeneemlijst hieronder

Wat meenemen onderweg?

De **vetgedrukte items** zie ik als **noodzakelijk**, de andere items zijn optioneel en hangen van het karakter van de te maken tocht af.

- **Helm !**
 - Zeker als je in een groep rijdt. In een groep is de kans op valpartijen groter, en als je valt 'benadeel' je niet alleen jezelf maar ook je medefietsers.
- **Pomp / CO₂-patroon**
- **Plakspullen (minimaal 2 bandenlichters, bandenplakkers, schuurpapiertje)**
- **Reserve binnenband**
- **Geld / pinpas**
- Eten + drinken
 - Een bidonnetje met drinken is al snel 'noodzakelijk'. Je verliest veel vocht tijdens het fietsen, tot wel 1 liter per uur.
 - De noodzaak om eten mee te nemen hangt af van de lengte van de tocht. Tochten tot anderhalf uur kunnen meestal zonder aanvullen van energie onderweg, bij langere tochten zul je waarschijnlijk wel wat moeten bij-eten om voldoende energie te hebben om weer thuis te komen.
- Telefoon
 - Altijd handig voor noodgevallen (b.v. zware schade aan fiets)
- (Opvouwbaar) regenjack
 - Je weet maar nooit in het Hollandse klimaat ... maar zeker ook als je in de bergen gaat fietsen, daar kan het weer 20 km verderop er heel anders uitzien.
- Plastic wegwerphandschoentjes
 - Deze voorkomen dat je na een lekke band de rest van de rit met vieze handen rondrijdt. Passen makkelijk in zadeltasje.

- Multitool
 - Klein apparaatje met daarop de meest voorkomende inbus- en steeksleutels die je helpen bij basisreparaties onderweg.



Voorbeeld van een multitool

- Klein kettingslotje
 - Om je fiets toch een klein beetje veilig neer te zetten als je ergens (binnen) koffie gaat drinken.
 - Er bestaan hele kleine / lichte slotjes die je in je zadeltasje kwijt kan.



Voorbeeld van een klein kettingslotje

- Routekaart / GPS

Het afstellen van de fiets

Als je lang op de fiets zit is het van belang dat deze:

1. de goede maat is
2. goed is afgesteld

Voor het vinden van een fiets van de goede maat kun je het beste bij de betere fietsenwinkel terecht, sommige gespecialiseerde winkels bieden de mogelijkheid je helemaal op te meten en de ideale fiets hierbij te zoeken.

Heb je al een fiets van de goede maat, dan dien je deze ook nog goed af te stellen. De belangrijkste instellingen zijn de volgende:

- zadelhoogte
- zitlengte
- stuurhoogte

Deze kun je zelf als volgt bepalen

Zadelhoogte

- Ga op het zadel zitten en klik je voeten vast.
- Zet één pedaal op zijn laagste punt.
- De hoek in het kniegewricht moet nu ca. 30 graden zijn.

De zadelhoogte kan als volgt gecontroleerd worden:

- Ga op het zadel zitten en zet één hiel op de pedaal.
- Zet deze pedaal op zijn laagste punt.
- Het betreffende been moet nu nét gestrekt zijn, dus niet overstrekt.

Zitlengte

Een juiste afstelling van de zitlengte (afstand zadel – stuur) is belangrijk voor een comfortabele zitpositie, een goede ademhaling en een ontspannen bovenlichaam.

Eerst zorgen we voor een goede zadelpositie:

- Houd de pedalen horizontaal, d.w.z. beide voeten zijn op gelijke hoogte. De trek een denkbeeldige lijn vanuit je voorste knieschijf naar beneden. Deze moet in het midden van de pedaal uitkomen.

Nu kun je de afstand van het stuur tot het zadel gaan bepalen:

- De armen reiken op comfortabele afstand naar het stuur, met licht gebogen ellebogen.
- Een vuistregel hierbij is dat, als je je elleboog tegen het puntje van je zadel houdt, dan moet je met je vingertoppen net je stuur kunnen aanraken.

Stuurhoogte

Een juiste stuurhoogte zorgt voor een comfortabele houding en vermindert de belasting op de rug. Er zijn niet echt strakke regels voor de stuurhoogte, deze hangt o.a. af van persoonlijke lenigheid en mogelijke rugklachten.

- Zet je het stuur wat hoger dan zorgt dat voor minder druk op de handen, en dus minder kans op tintelende vingers. Echter, je vangt nu wel meer wind.
- Zet je het stuur wat lager dan neem je een meer aerodynamische houding aan (waardoor je harder kan fietsen), maar het bemoeilijkt ook enigszins het ademen en je hebt meer kans op slapende handen.

Over het algemeen zullen gevorderde fietsers het stuur wat lager zetten. Het is dus ook een kwestie van elke paar maanden bij jezelf checken of je dat ook wil / kan.

Voeding

- Racefietsen met 25 km/h kost ca. 700 – 800 kcal per uur.
- Wat vooraf eten?
 - o KH zijn essentieel voor fietsers.
 - o Als je minder dan 2 u fietst per dag volstaat 5 – 7 g KH / kg / dag
 - o Als je meer dan 4 u fietst per dag heb je ongeveer 6 – 8 g KH / kg / dag nodig
- Wat tijdens het fietsen eten?
 - o Begin al in de eerste 30 min. Met eten. Het duurt nl. 30 min. Voordat de KH in je spieren arriveren.
 - o Drink 500 – 1000 ml water per uur.
 - o Eet 30 – 60 g KH per uur.
 - o Goede KH-rijke voeding is: energierepen, bananen, rozijnen, vijgen(broodje), sultana's
 - o Koolhydraten zorgen ervoor dat uw bloedsuikerspiegel stabiel blijft en leveren brandstof voor de spieren. Het wordt niet omgezet in glycogeen, maar zorgen ervoor dat uw spieren langer kunnen doorgaan.
 - o Aanbevolen wordt: 30 – 60 g KH voor ieder uur dat u sport. Dat komt neer op 120 – 240 calorieën per uur. Meer heeft geen zin.
 - o Begin vroeg met eten, het beste is al in de eerste 30 minuten. KH doen er minstens 30 minuten over om uw spieren te bereiken.
- Drinken:
 - o U zweet om de lichaamstemperatuur constant te houden.
 - o U kunt wel 500 – 750 ml per uur zweten.
 - o 2% verlies in lichaamsgewicht resulteert in een prestatievermindering van 10 – 20%.
 - o Begin snel met drinken, het vocht heeft ca. 30 min. Nodig om in het bloed te komen.
 - o Bij minder dan een uur sporten is gewoon water voldoende.
 - o Bij meer dan een uur sporten kunt u beter isotone sportdrank nemen. Deze bevat 6 gr suiker per 100 ml, dus 60 g per liter.

- Wat na het fietsen eten?
 - Tussen 30 min en 2 u na de inspanning wordt glycogeen extra goed opgenomen in de spieren.
 - Neem een KH-rijke snack met een beetje eiwit erin (verhouding KH / EW = 3 / 1)
 - Compenseer vocht: drink 1,5 keer het vochtverlies.
 - Water, aangelengde vruchtensappen of sportdranken.
 - Dranken die ca. 6 g KH per 100 ml bevatten worden het snelst opgenomen.
 - Vul elektrolyten (mineraalzouten) bij. Via de eerstvolgende maaltijd of z.s.m. via een speciale sportdrink.
 - Vervang KH. Liefst binnen 2 u na het sporten.
 - Voeg eiwitten toe: het is het beste als uw drinken / snack na het trainen zowel eiwitten als KH bevat. Dit bevordert het herstel en de spierontwikkeling. Optimale verhouding: KH / EW = 3 / 1.
 - Zorg voor anti-oxidanten. Dit maakt de spieren minder zwaar. AO's zitten in fruit, groente, volle granen en peulvruchten.
 - Eet altijd na het sporten, ook 's avonds laat.

Over FLOO

FLOO staat voor Fiets- en LOp Organisatie. Wij zijn een kleinschalige organisatie die zich bezighoudt met het organiseren van fiets- en hardlooppactiviteiten. Vanuit onze passie voor de sport organiseren wij o.a.:

- Sportieve weekenden in het Duitse Sauerland
Hierbij worden hoofdzakelijk begeleide racefietstochten en hardlooptrainingen / -informatiebijeenkomsten aangeboden.
- Fietsarrangementen op de Veluwe / Achterhoek / Betuwe
Met als standplaats een prachtig 4-sterrenhotel kunt u 2 of 3 dagen de mooiste stukjes Gelderland per fiets verkennen. De routes zijn ook geschikt voor scootmobielen / elektrische fietsen.
- Racefietsclinics voor dames
Een clinic waarin dames de basis racefietsvaardigheden kunnen aanleren / verbeteren.
- Bootcamptrainingen
Lekker buiten sporten middels een combinatie van oefeningen die zowel uw uithoudingsvermogen vergroten als uw spieren flink aan het werk zetten.
- Groepssportlessen (b.v. op sportscholen)
Invalkracht nodig voor uw groepssportlessen? Spinning / RPM, Body Pump? Wij kunnen u uit de brand helpen.
Wij verzorgen ook o.a. sportlessen voor uw personeel, b.v. in de lunchpauze.
- Op-maat activiteiten
In overleg organiseren wij b.v. een clubweekend voor uw fiets- of hardloopvereniging.

Bekijk onze website (via <http://www.floo.nu/>) voor meer informatie en contactgegevens.