



Så här cyklar vi i CK Wano 2024 ”Alla skall med”

Vårt motto är att alla ska hänga med. Vi åker inte ifrån någon!

Detta dokument är riktat till dig som medlem i CK Wano. Oavsett i vilken utsträckning du tidigare har cyklat i, så är detta ett dokument som sammanfattar hur vi CK Wano förhåller oss till landsvägscyckling, och då främst i klunga.

För allas säkerhet och trivsamhet ska nedan text läsas. Detta är en bra grund och ett bra ”kom ihåg”.

Kommunikation

Kommunikation i ledet görs både bakåt och framåt (alltid med rösten). Viktigt att alla hjälps åt och omgående vidarebefordrar kommunikationen för att underlätta och effektivisera förändringar. Håll korta meddelande och använd hög röst. Tänk på att det är ofta svårt att höra i fartvinden.

Känner du att du inte vill släppa styret av någon anledning så ropar du istället för att uppmärksamma de bakom om att något är på gång.

Ord som används

Kontakt Ordet som ska användas av sista person. Så fort gruppen är samlade och kan återuppta sin fart. Vid korsningar, rondeller, skarp sväng m.m.

Bil bakom (för att förtydliga att vi inte möter en bil)

Omkörning När ett fordon påbörjat en omkörning av vår klunga bakifrån.

Klart vänster/höger/fram eller bakåt.

Håll igen Används för att påkalla att hastigheten är för hög.

Lucka Några i klungan saknas. Sänk farten och invänta ”kontakt”.

Möte När det kommer ett mötande fordon framifrån

Tajta ihop Klungan är för bred (Vid ex ett möte eller omkörning)

Rotera Byte av främsta position. (Vi använder ordet Roterar och inte växla)

Du är sist När du som är sist går fram i position ska du meddela nästa person som blir sist.

Tecken

Olika tecken ges för att förvarna cyklisterna längre bak i gruppen som inte ser vägen ordentligt. Alla tecken vidarebefordras omedelbart bakåt.

- Vid hål eller objekt i/på vägen – peka ner på samma sida som hålet/objektet är. Eller ropa ”**hål!**” för snabb vidarebefordring bakåt.
- Vid grus eller långa partier med håligheter – peka som ovan och för samtidigt armen i sidled med lätt vridning.

- Vid hinder i vägkanten som vi ska svänga ut för – klappa på höften och vifta med handen bakom rumpan ut åt det hållet vi svänger (vanligtvis är ju personen på vår högra sida så vi svänger ut åt vänster, dvs höger hand klappar höger höft och viftar åt vänster) och sväng sedan mjukt ut och lämna god marginal mot hindret.
- Vid stopp – sätt upp handen i luften. Detta tecken bör göras i god tid så alla hinner uppfatta vad som händer. Hela klungan ska fram till den heldragna linjen samtidigt (i den mån det går för att vi lagligt ska kunna starta tillsammans).
- Vid vägkorsningar m.m. behöver man ibland dämpa farten – pumpa neråt med handflatan mot marken. Sista person ropar ”**kontakt**”.
- Vid splittring av gruppen i tex rondell eller dylikt så skall sista person meddela gruppen när alla är återsamlade och då meddela med ”kontakt”.
- När främre paret fått meddelandet ”kontakt” till sig, så sträcker de upp armen och ger klungan ”tummen upp”.
- Knuten hand betyder att vi fryser roteringar ett tag framöver och kan börja rotera igen efter ett nytt kommando från förste person.
- Öppen hand som pekar framåt betyder att vi påbörjar en omkörning.
- Roterar handen ovanför huvudet (eller i sidan väl synligt) och peka åt det håll i rondellen färdriktningen ska vara. Framåt, höger eller vänster.
- Roterar med ett pekfinger för att visa start av Belgisk kedja startar. Förväxla inte denna rörelse med roterande hand vid rondell.

Att tänka på

Klungan är som ett fordon. Fordonet ska hålla ihop. Inga gummiband i svängar, korsningar, backar m.m.

Backkörning - uppför. Vi roterar inte i uppförsbacke. Främre ledet tar farten med sig in i backen, detta för att undvika tvärstopp för de längst bak. Vi backkrönet ropas kontakt av sista person för att gruppen ska återuppta hastigheten.

Backkörning - nedför. Vi roterar inte i nedförsbacke. Vi kör inte om varandra i nedförsbacke. Vid osäkerhet håller vi avstånd. De som ligger i främsta ledet trampar på efter förmåga.

Stopplikt. Här är det viktigt att alla kan ställa sig tillsammans på det vita strecket. Eller så nära som möjligt. Klungan är som ett fordon.

Korsningar och skarpa svängar. Främre paret ökar inte hastigheten innan dessa har fått ordet kontakt från sista par.

Vänstersväng. Den som ligger sist ska ge klartecken om det är fritt från fordon bakåt. Detta ska göras innan gruppen flyttas ut mot mittlinjen.

Omkörning av andra trafikanter. Viktigt att tänka på att sista paret/personen kontrollerar bakåt att det är fritt att gå ut i vänster sidled. **Hela gruppen ska passera innan sista paret/person ropar klart och först då ska främsta paret påbörjar att gå tillbaka.** Inga hastiga förflyttningar!

Detta gör du när du ligger sist i klungan:

Dricker För att inte råka tappa flaskan eller förlora balansen och orsaka olycka.

Äter och spottar Tänk på bakomliggande!

Justerar kläder

Ställer sig upp görs helst när du ligger sist. Måste du ställa dig upp när du ligger mitt i klungan ska detta förmedlas till bakomliggande med tanke på risken för att rulla bakåt/tappa farten och orsaka omkullkörning.

Din placering

I klungan ska du alltid följa framför varandes bakhjul. Du håller ca 20 cm (gäller vana cyklister) till framförvarande.

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

Var inte nyfiken och lägg dig mellan leden. Detta kan resultera i olycka.

Ett led

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

När cyklisten längst fram går ut till vänster är det viktigt att han har koll på eventuell trafik som kommer bakifrån. Annars finns det risk att denne hamnar i körbanan bland passerande bilar. Om trafiken är alltför intensiv får man vänta med bytet till dess att situationen tillåter.

Tvåpar

Cykling i "tvåpar" är den vanligaste cyklingen på våra träningsrundor. Fördelen är att man, förutom den självklara draghjälpen får en väldigt social cykelupplevelse.

Vid "tvåpar" gäller grundregeln att alla cyklister oavsett vindriktning alltid ligger rakt bakom cyklisten man har framför sig. Den som ligger först i högra ledet är "kapten" för klunga, dvs denne håller hastighet, tar beslut om klungan skall låsas, om byte från tvåpar till ett led skall ske mm mm.

Rotera

Genom att kommunicera tillsammans med den som ligger först i högra ledet bestämmer man när rotation skall ske. Undvik att släppa högerhanden från styret. Vi uppmanar istället att kommunicera och prata med varandra. Den högra "parkamraten" släpper av lite på trycket på tramporna, men slutar inte att trampa eller bromsa.

Ett tips kan vara växla ner en växel men ändå behålla samma kadens, (samma fart på tramporna)

Det betyder att vid en rotering, så kommer det höger ledet att ha minskat sin fart en kort stund tills roteringen är klar. Den vänstra parkamraten svänger mjukt och med god marginal in framför sin tidigare högra parkamrat när denna ropar "klart". Ingen hastighetsökning ska ske. Samtidigt glider efterföljande cyklist i det vänstra ledet fram till den främre vänstra positionen.

Då måste högercylisten åter öka sin fart en aning för att komma upp i samma fart som vänsterledet. Roteringen är fullbordad.

Viktigt är att det nya första paret inte ökar farten. (Behålla samma puls) Ett bra hjälpmedel är att titta på sin cykeldator, om man har en sån, innan man kommer fram och drar och sen hålla samma hastighet/ansträngningsnivå under dragarbetet.

Det är den som ligger till höger som bestämmer farten. Och för att denne inte skall känna sig stressad eller undra om vänster vill köra om eller inte, så är det bra om vänster cyklist hela tiden ligger 10 cm bakom sin högra parkamrats framhjul tills det är dags för rotering.

Tänk på att rotera ofta! Detta för att spara energi och för att möjliggöra äta och drick längst bak. Jämna intag på mat och dryck är A och O.

Byte mellan ett led och tvåpar

Vid byte från "tvåpar" till "ett led" sträcker kapten för gruppen upp ett finger i luften och ropar ev. även "ETT LED!". Då ska vänstra ledet gå in bakom sin högra parkompis när bakomvarande ger klartecken. Här är det viktigt att vi kommunicerar med varandra!

När kapten anser att det är tryggt att köra "tvåpar" igen räcker denne upp två fingrar i luften och ropar "TVÅPAR!" eller "TVÅ LED!". Detta innebär att vänsterledet återtar sin position jämte samma parkompis som tidigare. Kommunicera tydligt vad du planerar att göra så cyklisten bakom dig vet. För att klungan skall återfå foramtionen tvåpar släpper samtliga på farten en aning. När siste man hittat sin position ropas "kontakt", vilket kommuniceras vidare framåt till första paret.

Backar

I uppførsbackar håller vi igen på farten, försök hålla samma och jämn ansträngningsnivå för att undvika gummibandseffekten. *Observera att ansträngningsnivå inte är samma sak som hastighet!* Tänk på att om det är en kuperad sträcka med mycket uppför och nedför är det extra lätt att gruppen blir utdragen (gummiband) och splittrad - anpassa tempot därefter.

Vi backkrönet ropas **kontakt** av sista person och då kan gruppen återuppta hastighet.

I nedførsbackar gäller återigen att hålla samma ansträngningsnivå vilket betyder att de längst fram trampar på rejält för att resten av gruppen inte skall behöva bromsa. Ta hänsyn till säkerhet och vana hos cykelkamraterna i klungan!

Cykla mjukt

Håll en jämn ansträngningsnivå och kör mjukt. Då undviker vi gummibandseffekten, dvs att i ena stund jaga i kapp, för att i nästa stund bromsa. Innan du går fram för att dra: titta på hastighetsmätaren för att bibehålla samma hastighet när du rullar fram för att dra.

Ta en titt på hastighetsmätaren innan det är dags att gå upp och dra. När du går uppför att dra: bibehålla hastigheten/ansträngningen.

Om det blir en lucka till framförvarande cyklist så ropar du **lucka eller håll igen** och försök att lugnt och metodiskt arbeta dig ikapp för att sedan bara mjukt ansluta till "din" rulle och ropa **kontakt**. Detta sparar mycket energi.

När det gäller användning av bromsar – använd dem så lite som möjligt vid klungskörning. Möjligen kan du justera farten något när det verkligen behövs men gör då detta så mjukt som möjligt så att bakomvarande inte blir överraskade.

Behöver du ställa dig upp ur sadeln så bör det ske när du ligger sist. Måste du ställa dig upp mitt i klungan ska det ske så mjukt som möjligt, gärna efter att du har växlat ner till en tyngre växel. Förmedla till cyklisten bakom att du ställer dig upp. Försök att bibehålla trycket i pedalerna

samtidigt som du reser dig upp ur sadeln. Reser du dig för fort på en lätt växel skjuter du automatiskt tillbaka cykeln en halvmeter, och har lika automatiskt skaffat dig en ovän eftersom cyklisten bakom bara hade en decimeter mellan sitt framhjul och ditt bakhjul.

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

Bra att veta

- Växla ner till lilla klingan fram och två steg ut på bakväxeln strax före uppførsbacken. Då kan du växla med bakväxeln i backen för mjukare fartsänkningar för att påverka klungan så lite som möjligt.
- Växla sen tillbaka till stora klingan fram strax efter du har kommit över krönet och när hastigheten ska öka igen.
- Följ spåret efter cyklisten framför. I de allra flesta fall så kör den i rätt spår.
- Finjustera vid behov hastigheten med lätt bakbromsansättning men fortsatt trampa!
- Varje gång du slutar trampa sänder det en underförstådd signal om fartsänkning till cyklisten bakom dig.
- Lugna och mjuka tecken och förändringar ger positiv och lugnare klunga.
- Ropa inte för grus överallt, det är grus på vägen...

Du som deltagare ska ha med dig extra slang, pump, verktyg. Bra om cykeldator finns för att i förväg ladda ner kartan för rundan eller hastighets- och tidsmätning.

Kläder efter väder. Vid de mörkare perioderna ska fram och baklampa användas.

Se till att ha med vatten och ev. snabbt energiintag.

Trafikförordning gällande cykling på körbana

Regel för att cykla på körbana när det finns cykelbana jämte. Observera att det är max 25 km/h på cykelbanor. Mer information <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Cyklist-mopedist-motorcyklist/Trafikregler/>.

I huvudsak håller vi oss på vägen snarare än cykelbanor. Men följande faktorer skall vägas in i valet av cykelbana vs körbana: Tid på dygnet, hur tät trafiken är, klungans storlek, vilket skick cykelbanan är i.

Cykla på körbana

Du får, om du är särskilt försiktig, cykla på körbanan även om det finns en cykelbana. Detta under förutsättning att du fyllt 15 år och att hastighetsbegränsningen på körbana inte är högre än 50 kilometer i timmen. I övrigt får du använda körbanan endast om det är lämpligare med hänsyn till färdmålet läge.