



Race&

Groningen
Rütenbrock



Toer&

Herfsttreffen
Noordoost Spanje
Defenen ROAM
Col de Joux Plane



Techniek&

Raptobike midracer
Voorlicht

Ligfiets &

Jaargang 27

2011-5

Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles



Col de Joux Plane per ligfiets

De gemeenste col van de Franse Alpen

Door Gerrit Boudewijn,
www.bocycle.nl
twitter.com/bocycle
bocycle@bocycle.nl,
foto's Conny Junge,
Twan Janssen en
Gerrit Boudewijn

Na acht maanden trainen en 3791 trainingskilometers was het 17 september zover. Met 131 collega's ging ik de Col de Joux Plane in de Franse Alpen beklimmen. Eerder verschenen in *Ligfiets* & twee artikelen over de training voor *Committed Power*, zoals dit sportevenement wordt genoemd. Nu was dan het uur der waarheid aangebroken: 11,6 km naar de top met een stijgingspercentage van gemiddeld 8,5%.



Vrijdag 16 september was de dag van de heenreis. Om zeven uur stapte ik bij het N5-station Zetten in de auto van collega Johan, die mij met nog twee andere collega's naar het vliegveld Weeze in Duitsland reed. Vandaar vertrokken wij met een chartervlucht naar Genève. Vervolgens ging de reis verder per bus naar Thonon-Les-Bains aan het meer van Genève. Na een lunch zouden wij vanaf half drie onze heilige koeien bestijgen voor een rit van 36 km naar Morzine. Vlak voor Morzine stond nog een spannende tijdrit over 1,5 km op het programma. De eerste gelegenheid om te laten zien dat je met een ligfiets ook snel de berg op kan.



De tijdrit

Zoals gezegd zouden we vanaf Thonon-Les-Bains met onze race(lig)fiets naar Morzine rijden. De 129 renners waren op sterke ingedeeld in negen groepen. Ik was met mijn vermeende ligfietshandicap ingedeeld in de langzaamste groep, die ook als laatste zou vertrekken. Dat was een uitstekende keuze van de wedstrijdleiding. Ik heb heerlijk in het zonnetje met de andere 14 renners ontspannen naar de start van de tijdrit gereden. Zo kon ik mijn krachten sparen voor het

echte werk, de tijdrit over 1,5 km met een gemiddeld stijgingspercentage van 4,6%. De fietsers werden één voor één door hoofdtrainer Rob Harmeling op gang geholpen. Ik heb daar een mooie tijd neergezet, goed voor een 80e plaats tussen 129 deelnemers. Een veelbelovend begin van het weekend. Maar de echte uitdaging, de Joux Plane, moest nog komen.

afstand	stijg% tijd	oneindigheid
11,6 km	8,5%	129 deelnemers

Une bière sans alcohol

In het hotel deelde ik de kamer met drie collega's. Na een verfrissende douche werden onder het genot van een drankje de resultaten van de dag geëvalueerd. Ik besloot geen alcohol te nuttigen en ook de sigaren liet ik onaangeraerd. In steenkolenfrans wist ik een "de l'eau minérale avec gaz" te bestellen en "une bière sans alcohol." Voor dat laatste kreeg ik een flesje *Buckler* geserveerd. Ik dacht nog: "Bestaat dat nog?" en heb gauw naar de houdbaarheidsdatum gekeken. En ja hoor: die Buckler was over de datum. Houdbaar tot 11 augustus 2011, dus ik heb hem wel geconsumeerd.

Committed Power

In 2007 startte mijn werkgever *Committed Power*, een initiatief om medewerkers te stimuleren meer te sporten en te bewegen. Met een intensief trainingsprogramma worden de deelnemers klaargestoomd voor het einddoel. Er zijn vier programma's waarvoor men zich kan inschrijven: hardlopen, wielrennen, schaatsen of nordic walking. Voor de wielrenners is het einddoel dit jaar de beklimming van de Col de Joux Plane. Het sportprogramma is razend populair: er doen zo'n zeshonderd sporters mee, waarvan 150 wielrenners. Helaas moest een aantal collega's verstek laten gaan en zo verschenen er zaterdag 130 racefietsers en één ligfietser bij het startpunt.



Bij het meer van Genève.



Nu zijn we aan de beklimming begonnen...



Onderweg kreeg ik veel aanmoediging. Van onze ploegleider die heel erg enthousiast was over mijn experiment om per ligfiets de Joux Plane te bedwingen. Van de chauffeur van de vrachtwagen waarin de fietsen werden vervoerd. En van collega's die ik passeerde of die mij passeerden. Maar ook van de organisatoren die geregeld in de auto langs reden en riepen: "Gerrit je gaat het halen." De meest stimulerende aanmoediging kreeg ik circa 200 meter voor de finish: "Kom op Gerrit, we gaan samen over de finish. Nog even aanzetten." Het was Stefan, één van de snelste deelnemers, die overigens een langere route naar Samoëns had gefietst en daardoor later dan ik met de klim was begonnen. Ik zette extra kracht op de pedalen en schakelde naar de hoogste versnelling om met 33 km/u samen met Stefan de finishlijn te passeren. Fantastisch zoveel saamhorigheid en steun en geen spoorje van de sepsis die ik tijdens de training wel kreeg te incasseren. Dit was het echte *Committed Power*-gevoel.

Kun je met zo'n ligfiets wel klimmen?

Bovenop de Joux Plane konden we droge kleren aantrekken en weer op krachten komen met een colaatje.

Pas bij het diner 's avonds werd de uitslag bekend gemaakt. Ik was ook in deze klim op de 80e plaats geëindigd van de 131 klimmers (er deden twee klimmers meer mee dan de eerste dag). Daarmee liet ik 39% achter mij, nagenoeg hetzelfde resultaat als bij de tijdrit de dag ervoor.

Wat kunnen we nu voor conclusies aan deze uitslag verbinden? Op de drie-uursrace op Cycle Vision in juni ben ik in het overall klassement op plaats 60 van de 80 geëindigd. Maar daar deden ook velomobielen aan mee, die een heel groot stroomlijnvoordeel hebben. In vergelijking met de open ligfietsen was mijn plaats 25 van de 39. Ik was dus sneller dan 36% van de deelnemers. Met de beklimming van de Joux Plane heb ik dus zelfs een iets beter resultaat behaald dan in mijn race tegen ligfietsers. Een bewijs is het niet, maar wel een sterke aanwijzing dat ik als ligfietsers bij het klimmen niet in het nadeel ben ten opzichte van racefietsers. Je kunt dus prima klimmen met zo'n ligfiets.

De afterparty

Met taxibusjes werden we van de top van de Joux Plane naar het hotel in Morzine vervoerd. De fietsen werden in de vrachtauto geladen. De organisatie vond het niet verantwoord om de gevaarlijke afdaling per fiets af te leggen. In het hotel heb ik alleen maar positieve reacties mogen ontvangen. Iedereen was echt enthousiast over mijn prestatie. Het was trouwens sowieso fantastisch dat iedereen is bovengekomen (al dan niet met een beetje hulp van de ploegleiders, die in hun gele shirts af en aan fietsten om achtergebleven collega's te helpen de top te bereiken). Deze echte fietsbikkels ontvingen dan ook terecht de trofee "de zilveren bagagedrager" uit handen van onderdirecteur Lex, voor hun belangrijke bijdrage aan het echte *Committed Power*-gevoel. Tijdens het diner zocht hoofdtrainer Rob Harmeling mij op en feliciteerde mij met een stevige handdruk en de welgemeende woorden "Gerrit, je heb het waargemaakt." Een moiere afsluiting kon ik mij niet wensen.

Paarden en

Door Judith van Denderen en Sjef Buiks

Ligfietsen en paarden. Op talloze fora op internet is te lezen, dat dit een zeer ongelukkige combinatie is. Het is dus hoog tijd om het gedrag van het paard nader te verklaren. Het paard is een sterk, nerveus en explosief vluchtend dier dat eeuwenlang is geëvolueerd om bij het kleinste gevaar zonder na te denken er als een haas vandoor te gaan. Tenslotte kan elk vreemd voorwerp aan de horizon een leeuw zijn.

Door een fout was in de vorige *Ligfiets&* de heft van deze tekst weggevallen. Hier het complete artikel.



Dat dit eeuwenoude instinct in een moderne wereld zonder leeuwen averechts kan werken, heeft het paard helaas nog niet begrepen. Geen enkel paard wordt verkeersmak geboren en alleen door gedegen training en gewenning zal het geen vluchtreflex meer vertonen bij de ontmoeting met een auto, trein of normale fiets. Omdat ligfietsen nog niet in grote getale op de weg te vinden zijn, is de kans dat een paard geleerd heeft dat een ligfiets niet gevaarlijk is, klein. Daarnaast komen de meeste ligfietsen juist snel op het dier af, waardoor het paniekgevoel extra snel zal opkomen. Als je dan ook nog weet dat het geuegen van het paard, vooral in angstige situaties, uitermate ontwikkeld is, weet je dat een levenslange fobie voor ligfietsen snel geboren is.

Omdat de ogen van een paard aan de zijkant van het hoofd zitten, kijkt het dier anders de wereld in dan wij. Het kan bijna volledig om zich heen kijken, alleen vlak voor de neus en precies achter het dier kan het paard niets zien. Alleen recht vooruit kan het dier diepte waarnemen, omdat daar de blikvelden van de twee ogen elkaar kruisen. Dit betekent dat een paard je al van verre kan zien aankomen, maar om goed in te kunnen schatten hoe ver je daadwerkelijk bent, zal het zijn hoofd naar je toe moeten keren. Een slimme ruiter zal dit gebruiken door de schouder en het hoofd juist van het enge voorwerp af te laten wenden, waardoor de focus van het paard zal liggen op een eventuele 'enge-voorwerprijve' vluchtweg.