



### Race&

Apeldoorn  
Groningen  
Baanfietsen  
Lelystad-Enkhuizen-  
Lelystad



### Toer&

Oliebollentocht  
Herfsttreffen 11  
Naar Faerøer  
British Columbia



### Techniek&

Voorwielaandrijving  
Ketting smeren  
Velomobiel kopen  
Geniale Flevobike  
Speciale kano  
bluevelo Toronto  
Garmin routes

[www.Ligfiets.net](http://www.Ligfiets.net)

*Ligfiets&* is het verenigingsblad van de Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles, NVHPV. "Meer doen met menskracht" is het devies. Dat promoten we ook via [www.ligfiets.net](http://www.ligfiets.net), het jaarlijkse festival Cycle Vision, kampeerweekenden en toerclubs. Voor € 21,50 ben je een jaar lang lid en ontvang je zes maal *Ligfiets&*. Meld je aan bij Jan Limburg, [penningmeester@ligfiets.net](mailto:penningmeester@ligfiets.net).

Cycle Vision



# Ligfiets&

Jaargang 26

2010-6

Uitgegeven door de Nederlandse Vereniging voor Human Powered Vehicles



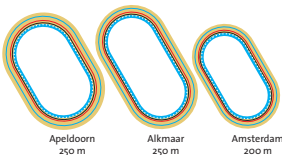
# Is baanfietsen moeilijk?

Tekst en foto's  
Richard Blom

Tien jaar geleden vierde een tandemkoppel hun verjaardag op de wielerveerbaan in Amsterdam. Samen met de indoorwedstrijd op de kartbaan in Breda was dit het startschot voor een competitie in de winter.



Helaas heeft de Wedstrijdcommissie, met pijn in het hart, moeten besluiten om de wedstrijd op de kartbaan niet meer te organiseren in verband met het steeds maar afnemende aantal deelnemers. Aan de eigenaren van de kartbaan heeft het zeker niet gelegen, want wij waren na 13 jaar nog even welkom als de eerste keer!



Amsterdam-Sloten  
(boven) en Apeldoorn.

Maar ons land heeft inmiddels meerdere overdekte wielerveerbanen. Alkmaar is verbouwd van een deels overdekte betonnen baan naar een volledig overdekte houten wielerveerbaan. Apeldoorn is de jongste en meest prestigieuze wielerveerbaan.

## Blijven trappen

In het verleden hadden racefietsers een vast verzet en nog geen remmen. De tijd heeft niet stilgestaan en de huidige baanfietsers zijn vaak van carbon. Toch hebben ze nog steeds een vast verzet zonder vrijloop (doortrapper) en geen remmen. De ideale fiets voor op de baan, want stuur je op de baan naar rechts, dan rem je als vanzelf door de oplopende baan. Iedereen rijdt op eenzelfde soort fiets en heeft dus geen remmen.

Omze de baan in Amsterdam, Alkmaar en Apeldoorn hetzelfde? Nee, maar de banen zijn allemaal opgebouwd van houten latten, liggen overal scheef en hebben steile bochten. De afmetingen verschillen. Zo heeft de baan in Apeldoorn een lengte van 250 m, bochten met een lengte van 90 m en rechte stukken van 35 m. De baan in Alkmaar heeft ook een lengte van 250 m maar de verhoudingen zijn anders, kortere bochten en langere rechte stukken. De baan in Amsterdam heeft een lengte van 200 m, dus scherpere en steilere bochten. De verschillen zijn niet groot, maar je moet erop gereken hebben.

## Houten latten

Er zijn vaste regels op een baan (en nog veel meer ongeschreven regels). Op alle banen zijn dezelfde strepen aangebracht. Aan de binnenkant van de baan ligt een brede blauwe strook van ongeveer 50 cm, de zogenaamde Côte d'Azur. Zodra je hierop rijdt, rijdt je op de baan en heb je rekening te houden met de andere deelnemers en zij met jou. De volgende lijn op de baan is zwart. Op deze lijn is de baan gemeten. Op de zwarte lijn is één ronde dus 250 of 200 m. Niet onbelangrijk is dat de zwarte lijn exact horizontaal ligt. Rijd je boven, dus rechts van de zwarte lijn, dan ga je voor de bocht omhoog en na de bocht weer naar beneden en rijdt je meer meters per ronde. De rode lijn laten we tijdens de wedstrijden buiten beschouwing. Maar tijdens sprintwedstrijden mag een deelnemer onderlangs worden ingehaald als hij zelf boven de rode lijn rijdt.

Als laatste is er op de baan een blauwe lijn aangebracht. Deze dient ter oriëntatie voor de gangmaker tijdens deryn-wedstrijden. Tijdens ligfietswedstrijden mag een deelnemer die boven de blauwe lijn rijdt ook onderlangs (dus links) ingehaald worden. Maar er wordt in beginsel rechts gepasseerd.

## Kijken

Rijden op een wielerveerbaan is een heel sociale sport. Luisteren, kijken en opletten op elkaar. De ruimte op de baan is beperkt en de boarding is dichter bij dan je denkt, zeker in combinatie met steile bochten. Dus goed je lijn houden, geen bruske stuurbewegingen, eerst achterom kijken voordat je iemand inhaalt, weer omkijken als je na het inhalen weer naar links wilt sturen. Ga je 'van kop af', eerst kijken of niemand jou aan het inhalen is, met je rechter elleboog aan je achterlijger aangevend dat je in de bocht omhoog stuurt om van kop af te gaan en weer achteraan aan te sluiten. Eigenlijk niet anders dan ruim vooruit kijken en bedenken wat de andere deelnemers zouden kunnen gaan doen.

## Even steil

Nog enkele wetenswaardigheden die ik jullie niet wil onthouden. Probeer in de bochten niet onder de zwarte lijn te rijden. De kromming van de baan zit tussen de Côte d'Azur en de zwarte lijn, wat heel lastig stuurt en je echt voor een verrassing stelt. Rijdt niet met hoge snelheid op het betonnen gedeelte of de Côte d'Azur. De bochten liggen niet voor niets onder een hoek, vallen is vrijwel verzekerd. "Dat is steil," denk ik altijd als ik onder in een bocht sta. Maar de baan wordt niet steiler als je hoger in een bocht gaat rijden. Je moet natuurlijk wel omhoog rijden. Op de zwarte lijn of erboven ligt de baan onder dezelfde hoek, ook in de bochten. Tijdens de wintercompetitie worden doorgaans per dag twee wedstrijden georganiseerd. Een korte tijdrit van 200 m met vliegende start, tijdrit van 1 km en een



Apeldoorn.



Alkmaar.



Amsterdam-Sloten.

tijdrit van 4 km. Vervolgens worden de deelnemers ingedeeld voor een criterium van bijvoorbeeld 45 minuten plus 1 ronde. De snelste deelnemers uit de tijdrit starten in het snelle criterium en de minder snelle deelnemers in het langzame criterium. Voor het opmaken van het klassement worden de beide criteriums weer samen gevoegd.

Op de baan staat veiligheid voorop. Maar helaas vielen er teveel deelnemers tijdens het criterium in de bocht na de start. Ook ik heb wel eens bovenop een aantal medeliggers gelegen. Als Wedstrijdcommissie hebben we veel geprobeerd om het criterium verantwoord te starten. Inmiddels wordt er fietsend gestart achter een voorrijder, die niet deelneemt aan de wedstrijd. De voorrijder maakt tempo gedurende vier of vijf ronden zodat de deelnemers op snelheid kunnen komen en strategisch hun positie voor de start in kunnen nemen. De snelheid is hoog genoeg om veilig overal op de baan te kunnen rijden zonder weg te glijden.

### Deelnemen?

Verplicht zijn een schone ligfiets met tandwielbescherming, geen open buiseinden, schone banden op voldoende spanning (laat je noppenbanden thuis), helm en handschoenen. Niet toegestaan zijn fiets-tassen en drinken uit een losse bidon. Drinken is niet verboden, maar het mag uitsluitend uit een slang. Een rollende fles op de baan kan een echte ravage aanrichten. Daarom is iets weggooien, maakt niet uit wat, tijdens de wedstrijd of het inrijden verboden. Maak je banden met schuurpapier licht ruw en neem ze af met azijn. Je krijgt zo veel meer grip.

### 8 januari Apeldoorn

Laat je niet afschrikken. Tijdens de laatste wintercompetitie is niemand gevallen. Ook tijdens de baanwedstrijden van de laatste Cycle Vision waren er tot mijn ontsteltenis veel deelnemers aan het criterium die nog nooit op een wielervebaan hadden gereden.



Apeldoorn.

Ik heb er een slapeloze nacht van gehad, maar het plezier en enthousiasme van de deelnemers na afloop was enorm.

Maak ruimte in je agenda om deel te nemen of eens te komen kijken. De competitie begint op 8 januari in Apeldoorn, 13 februari Alkmaar en op 3 april wordt de wintercompetitie afgesloten in Amsterdam-Sloten. Kijk voor het programma op [Ligfiets.net](http://Ligfiets.net).

Er is voldoende gelegenheid om met de baan kennis te maken en in te rijden voor de wedstrijden.

Nog nooit op een wielervebaan gereden?

Geen probleem, we zorgen voor uitleg en begeleiding. Kom wel op tijd.

We beginnen altijd met een tijdrit, dit is individueel of met maximaal twee deelnemers in de baan die kort na elkaar starten, bijvoorbeeld tijdens de tijdrit over 4 km.

Sommige deelnemers vinden de baan in Amsterdam niet prettig. Omdat er een zesdaagse wordt georganiseerd is een groot gedeelte van de baan grijs geschilderd en van reclame voorzien. Hierdoor oogt de baan smal, maar is dat niet. Ook is het beschilderde gedeelte van de baan niet glad. Het is wel de snelste baan van Nederland met de gezelligste beheerder! Tot op de baan...