

Team Herning Manualen



April 2025
Styregruppen i Team Herning

Mogens Hjort Nielsen
Teamchef

Indhold

Forord	2
Cykelprojektet Team Herning	3
Organisation	3
Cykeltræning	7
Sociale aktiviteter:	10
Holdcykling på Team Herning	11
Turen til Paris	18

Forord

Velkommen til Team Hernings manual, som har til formål at dokumentere projektet, og dermed give deltagerne svar på nogle af de mange spørgsmål, der må være til projektets gennemførelse. Yderligere informationer findes – og bliver løbende opdateret - på Team Hernings hjemmeside <http://www.teamherning.dk/>.

Vi håber du finder manualen nyttig.

Med venlig hilsen

Mogens Hjort Nielsen

Teamchef

Team Herning

Cykelprojektet Team Herning

Formål

Det primære formål med projektet Team Herning er at styrke de unge deltagere til at gennemføre en uddannelse og herunder at indgå naturligt i arbejdsfællesskaber med andre.

Mål

Det overordnede mål med projektet er at etablere og træne et cykelhold, som kan cykle fra Herning til Paris på 8 dage. *For at undgå eventuelle misforståelser, så er Team Herning er cykelløb eller en cykelklub, der arrangerer en turisttur til Paris!*

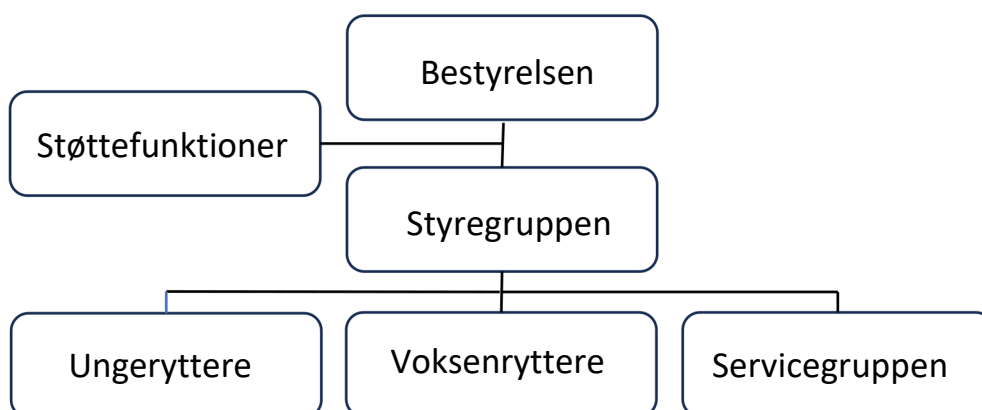
ikke en cykelklub, der kører

Succeskriterie

Projektet har succes, når de unge deltagere har taget en uddannelse og/eller er velfungerende i eget job.

Organisation

Team Herning er en frivillig forening med følgende organisation:



Ungeryttere, Voksenryttere og Servicegruppen gennemfører cykelprojektet jævnfør projektets planer. Rytterne cykler på cykelholdet, og Servicegruppen varetager primært forplejning, lægehjælp og cykelvedligeholdelse.

Styregruppen varetager den overordnede ledelse af cykelprojektet og herunder sikrer udarbejdelse af aktivitetsplanerne samt overvåger og støtter cykelprojektet.

Bestyrelsen overvåger projektet via Styregruppen og er ansvarlig for økonomi og de langsigtede udviklingsplaner. Der afholdes ordinær generalforsamling hvert år i maj måned.

Støttefunktionerne er beskrevet under roller i det kommende afsnit

Team Herning sammensættes ud fra følgende kriterier:

- Deltagerne skal som udgangspunkt have bopæl eller arbejde i Herning Kommune.
- Deltagerne skal have mulighed for regelmæssigt at kunne deltage i træningen.
- Holdet skal, hvis det er muligt, have en ligelig fordeling imellem kvinder og mænd.
- Holdet må gerne bestå af både nybegyndere og erfarne cykelmotionister.
- Deltagerne må gerne spænde bredt, både aldersmæssigt (voksne min. 18 år), uddannelsesmæssigt og erhvervsmæssigt.
- Deltagerne skal have mulighed for at deltage i holdets aktiviteter.
- Alle deltagere skal være indstillet på at træne regelmæssigt, så cykelholdet kan gennemføre cykelturen til Paris med en gennemsnitsfart på omkring 25-28 km/time.
- Deltagerne på cykelholdet forventes at have cyklet min. 3.000 km i forårsmånederne inden afgang mod Paris.

Informationer og herunder deltagerlisten bliver løbende opdateret på Team Hernings hjemmeside <http://www.teamherning.dk/>.

Roller

Ungetræner:

Ungetræneren har ansvaret for at træne ungerytterne til at gennemføre turen til Paris jf. træningsplanen. Træningen sker i et velstruktureret holdfællesskab, hvor der gives plads til alle. Ungetræneren støttes af et antal hjælpetrænere til gennemførelse af cykeltræningen. Ud over cykeltræningen lærer de unge:

- At møde til tiden og deltage aktivt i træningerne
- At få gode kostvaner
- At være gode kammerater overfor andre i gruppen
- At en aftale er en aftale

Voksentræner:

Voksentræneren har ansvaret for at træne voksenrytterne til at gennemføre turen til Paris jf. træningsplanen. Voksentræneren har ligeledes rollen som holdkaptajn og herunder ruteplanlægningen til Paris

Spinningtræner:

Spinningtræneren har ansvaret for at træne ungerytterne i vinterperioden, hvor det ikke er muligt at cykle på landevejen.

Servicegruppekoordinator:

Koordinatoren for servicegruppen har ansvaret for at koordinere den nødvendige service og tilhørende kompetencer til gennemførelse af projektet jf. projektplanerne. Herunder:

- Forplejning
- Fremskaffelse og vedligeholdelse af cykler til de unge ryttere
- Læge og sygeplejerske
- MC-Marshal, som leder rytterne sikkert frem til rutens mål
- Bagagetransport på turen til Paris – og hjemtransport af cykler
- Sammensætter serviceteamet til turen i samråd med styregruppen.
- Tager ansvar for at alle servicemedhjælpere informeres om dagens opgaver på turen.
- Planlægger turens serviceopgaver.

Teamchefen:

Teamchefen har det overordnede ledelsesansvar for projektets gennemførelse. Herunder sikre, at bemanning, planer og ressourcer er tilstrækkelige ved at overvåge, støtte og motivere projektet.

Cykelven:

Ungerytterne har hver især en cykelven, som er voksenrytter. Gennem projektforløbet opbygges en relation mellem ungerytteren og dennes cykelven, så ungerytteren har en erfaren person som støtte til at dele oplevelser med - samt tale om de specielle/individuelle udfordringer, som skal løses for ungerytteren.

Holdkaptajn:

- Holdkaptajnen er holdets leder under kørslen og skal undervejs træffe de beslutninger, der er nødvendige for en sikker gennemførelse af turen. F.eks. om tempoet passer hele gruppen, om der bliver givet læ til ryttere, der har behov, om der er brug for tissepauser, holder øje med, at der i gruppen er en rimelig færdselskultur og lignende.
- Erfaringerne har vist, at tingene fungerer bedst, når alle kender spillereglerne – og respekterer dem.
- Hver cykeltur starter med en kort briefing om længden på dagens rute, dagens vejrudsigt og forventede spisepauser. Der lægges vægt på at afstande til pauser er rimeligt præcise, da mange sidder med øjnene på kilometertælleren – især sidst på dagen. For at serviceteamet kan beregne rytternes ankomst til næste forplejning aftales en forventet tidsplan for dagens tur.

- Være den der sætter hastigheden afpasset efter vind, vejr og holdets formåen.
- Være den der planlægger pauser og vurderer længden af disse og opretholder nødvendig disciplin under kørslen af hensyn til sikkerheden osv.

Løjtnanter:

- Har til opgave sammen med kaptajnen at lægge strategien så holdets samlede kompetencer udnyttes. Der er under ture tæt kommunikation mellem løjtnant og kaptajn i forhold til placering af ryttere i feltet. Formålet er at holdets samlede kapacitet udnyttes, samtidig med at det gode humør er til stede.

Stærke ryttere:

- På holdet findes der ryttere der har en særdeles god fysisk form. Disse ryttere udnyttes bl.a. til at "køre punkteringer op". Men også hvis der er nogen der skal have en hånd op ad bakken, vil der være mulighed for hjælp hos disse "stærke ryttere".

MC-Marshal:

- Holdet har i front en motorcykel, som inden afgang har sat sig ind i dagens rute og i grove træk, kan orientere og fortælle holdet om forventningerne til dagen etape.

Cykelmekaniker:

- Yder hjælp og vejledning til rytter omkring indstilling og vedligeholdelse af cyklen. Reparere defekte cykler på turen til Paris.

Læge:

- Yder lægehjælp på turen til Paris

Sygeplejerske:

- Bestyrer lægetaske med "traumeudstyr", herunder hjertestarter, som er placeret i bageste servicebil med nødvendige midler: Panodil, Ibuprofen, Epipen, Compeed plaster, øjenskylllevæske, remedier til at rense sår med (sæbe, vand, gaze, tape).

Ruteplanlægger:

- Holdkaptajnen har ansvaret for, at ruten til Paris planlægges og dokumenteres

Roller i støttefunktionen:

Ambassadører:

- Støtter og styrker projektet med deres viden og erfaringer

Kommunikation og PR:

- Koordinering af information til pressen

Sponsoransvarlig:

- Koordinerer indsatsen med sponsorer

- Sponsorerne kan støtte vores arbejde med følgende sponsorater: Bilsponsorater, naturalier, kontanter og trøjesponsorater.

Kasserer:

Holdets kasserer håndterer økonomien i Team Herning. Alle udgifter skal dokumenteres med bilag.

Sekretær:

- Udarbejder referat fra styregruppemøder
- Udsender information til deltagerne

Cykeltræning

Ungetræneren, spinningstræneren og voksentræneren udarbejder træningsplaner. Træningsplanerne sikrer den kvalificerede træning til deltagerne, så turen til Paris kan gennemføres.

Træningen indeholder indøvelse af sikkerhed i holdkørsel samt afveksling i form af intervaltræning, indøvelse af rulleskift, paradekørsel, vifteførsel, byskilte spurt og bakketræning.

Ved træning i landevejscykling vil der altid være en voksenrytter, der har rollen som holdkaptajn. Denne har planlagt ruten og sikrer at turen gennemføres, så alle får en god oplevelse.

Der planlægges flere former for træning:

Ungetræning:

Cykeltræningen på landevej planlægges af ungetræneren, som også sikrer rollen som holdkaptajn til cykeltræningen. Der trænes normalt 3 gange om ugen.

Cykeltræningen om vinteren planlægges af spinningtræneren, og der trænes 2 gange om ugen. Træningen er tilrettelagt som intensiv intervaltræning, ligesom der er fokus på udholdenhed og kadence. Der gennemføres 2-3 watt test, der sikrer, at den enkelte ungerytter arbejder ud fra sin aktuelle form.

Voksentræning:

Cykeltræningen planlægges af voksentræneren, som også sikrer rollen som holdkaptajn til cykeltræningen. Der trænes normalt 2 gange om ugen, og træningen er fra 50 km og opefter til ca. 80 km på en hverdagsaften. Der vil altid være en holddeltager i rollen som holdkaptajn, der har planlagt ruten, og som sikrer, at turen gennemføres, så alle får en god oplevelse.

Fællestræningen for hele Team Herning

Fællestræningen er for både ungeryttere og voksenryttere. Formålet er at øve landevejscykling på det store cykelhold. Desuden afprøver servicegruppen ydelserne til cykelholdet. Fællestræningerne gennemføres som lørdagstræninger, en weekendtræning samt en træning på Mols med overnatning.

Fællestræningerne fremgår af træningskalenderen.

Generelt om cykeltræningen

Træningen på Team Herning har det formål at gennemføre en tur på ca. 1.300 km over 8 dage til Paris. Turen ønskes gennemført i en samlet gruppe med en gennemsnitsfart på 25-28 km/t. Gruppen består af en voksengruppe og en ungegruppe på ca. 15 unge. Det er bl.a. voksengruppens opgave at hjælpe og støtte de unge i forbindelse med cykelturen til Paris. For at kunne yde denne støtte skal de voksne være i passende god fysisk form. Erfaringer fra lignende ture med ca. 1.300 km. over 8 dage har vist, at det er nødvendigt med en stor træningsindsats.

Målene med cykeltræningen er at:

-
- du har lyst til at cykle og er i godt humør, når du cykler.
 - du starter cykeltræningen træningen 12 til 14 måneder inden turen til Paris og i alt cykler over 4000 km.
 - du deltager i vores ugentlige træningsaftener og andre større træningsarrangementer.
 - du kan - eller kan hurtigt lære - at cykle i en gruppe med ca. ½ meter mellem rytterne.
 - du kan sikkert og med passende fart, cykle på en racercykel i sving, lyskryds og bakker.
 - du kan efter ca. 3 måneders træning cykle 2-3 timer uden pause. Det vil bl.a. sige, at du behersker at drikke samtidigt med, at du cykler.
 - du i løbet af foråret op til turen til Paris træner mindst 3.000 km. Bemærk, at jo bedre form du opnår, jo sjovere bliver turen til Paris
 - du er i så god form at gruppen inden turen til Paris kan cykle en strækning på 60 km. på under 2 timer.

Forventede færdigheder på cykel:

Det forventes at rytterne i træningsforløbet tilegner sig følgende færdigheder, som vedligeholdes frem til turen til Paris.

- Rytteren kan sidde i gruppen, tage drikkeflasken, drikke og placere flasken sikkert i holderen igen. Dette skal kunne ske uden risiko for tab af flasken og uden at flytte blikket fra kørslen. Flaskeholderens placering skal 'ligge i hånden'.
- Rytteren har altid styr på hvilket gear, cyklen befinder sig i. Ved op- eller nedgearing skal rytteren ikke være i tvivl om hvor der skal trykkes på gearsifterne. Gearskift skal 'ligge i hånden' og foretages uden at flytte blikket fra kørslen.
- Rytteren skal være så sikker i bedømmelse af fart og sving, at der f.eks. kan køres igennem en rundkørsel uden at bremse eller sænke farten.
- Rytteren skal kunne stå op i pedalerne og træde. Dette skal kunne gøres både med hænderne på bremsegrebene og med hænderne helt nede i hornene.
- I forbindelse med stop skal rytteren være så sikker i brugen af klamper, at der først klikkes ud mindre end 10 m fra det sted, hvor gruppen/rytteren stopper. Ved stop i forbindelse med vejkrydsning, lyskryds eller lignende klikkes kun ud med den ene fod. Pedalen med den fastsiddende fod placeres oppe. Kørslen genoptages ved at dreje pedalen med den fastsiddende fod og hurtigst muligt klikke den anden fod i igen.

- Balancen på cyklen skal være så god, at rytterne skal kunne køre under 3-4 km/t uden at klikke ud.
- Balancen på cyklen skal være så god, at rytteren skal kunne vende 180° på en smal vej.
Det kan eventuelt øves på en af de mange dobbeltrettede cykelstier, vi har i Herning.
- Rytteren er i stand til at blive hjulpet ved f.eks. en defekt. Det betyder at rytteren forstår at placere sig i forhold til følgeryttere, der hjælper med at køre op til gruppen. Det er vigtigt, at opkørslen kan ske hurtigt og sikkert.

Ovenstående færdigheder øves bedst alene eller i mindre grupper. De er en del af at beherske sin cykel. Når man behersker cyklen og kan slappe af det meste af tiden, vil alting blive nemmere og sjovere.

Det skal være en form for leg at køre på cykel!

Sociale aktiviteter:

Til at styrke fællesskabet på Team Herning arrangeres der forskellige aktiviteter, sammenkomster og ture med overnatning. Herunder:

- Tema sammenkomster
- Fællesspisning
- Nytårsfest
- Aktiviteter i sportshal
- Weekendture
- Molsturen

Holdcykling på Team Herning

Sikkerhed

Allementer, at de er gode til at køre på cykel. Alligevel er der et par gode råd om sikkerhed, der er værd at gentage, og som vi bør arbejde med som en naturlig del af vores i træning.

Vi er en sammenbragt gruppe med forskellig erfaring i at køre på cykel i større grupper og over længere distancer - derfor bør følgende punkter altid efterleves:

- Færdselsreglerne skal overholdes.
- Man bør aldrig vende sig om, for at se bagud. Man risikerer at slå et slag ind i sidemanden med styrt til følge. Skal man vende sig om for at orientere sig bagud, lægger man en hånd på sidemandens skulder, så holder man balancen.
- Nedbremsninger skal foretages i god tid og med en rolig bevægelse, eventuelt med en melding ned gennem feltet. "FARTEN NED"
- Når man ligger i feltet foretages ingen panik-opbremsninger. Får man uheld eller skal stoppe råbes "DEFEKT" - træk langsomt ud af rækken og stop herefter (ræk evt. en arm i vejret).
- Slår rækken et svaj, så lad bremsen være urørt og svaj stille og roligt med.
- Kommer du ud i rabatten i højre side af vejen, er det vigtigt at bevare roen. Lad farten rulle af og bliv ude i rabatten til hele gruppen er kørt forbi.
- Op ad bakker skal du ændre din gearing, når fart og kadence begynder at gå ned. Ikke for sent men heller ikke for tidligt. Det giver ro i feltet og sikker kørsel. Undgå at skifte gear midt på en bakke, hvis det vil medføre, at dem bagved må dreje ud eller bremse.
Hvis du har valgt et for højt gear til en bakke, så stå op og træd, men husk at rejse dig, inden du går i stå. I modsat fald generer du dem bagved.
Hold hele tiden fokus på, hvor du kører, og koncentrer dig om at køre med jævn fart - du har ikke andet at lave!
- Vi kører med en indbyrdes afstand på 10-60 cm. Kør aldrig tættere, end at du er tryk ved det. Nedbremsninger foretages i god tid og med en rolig bevægelse. Når man ligger i feltet foretages aldrig panik-opbremsninger.
Møder du et hul i vejen eller en "død krage" og ikke kan nå at køre stille og rolig uden om, så kørs lige ud.
Hellere en punktering eller en bukket fælg end en bunke ryttere på vejen.
- Forreste cykelryttere skal hele tiden træde i pedalerne - også ned ad bakke!
- Ellers vil de bagvedkørende køre op i dem foran!
- Kortlæserens anvisninger skal altid følges og respekteres.
- Hvis der råbes "højre" og en anden råber "nej - venstre"; så er der meget stor risiko for uheld og styrt. Er der tvivl om retningen, orienteres kortlæseren diskret, hvorefter der evt. kan tages beslutning om stop eller anden retning.

Kommandoer, signal- og tegngivning

- Når vi skal svinge, vil der blive givet en kommando ("HØJRE", "VENSTRE" eller "LIGE UD").
- Alle viser med armen, hvilken vej vi skal svinge, så andre trafikanter ved, hvor vi er på vej hen.
- Ved sving er det vigtigt, at de forreste sætter hastigheden lidt ned, så vi svinger så langt til højre som muligt.
Hastigheden sættes stille og roligt op igen efter svinget. Bageste ryttere kan eventuelt råbe "SAMLING" eller "KØR", når gruppen er samlet igen.
- Når vi skal krydse en vej, er det de to forreste som vurderer, om vi kan komme uhindret over, eller om vi skal stoppe. I begge tilfælde gives en klar melding til resten af gruppen, som "STOP" eller "FRI".

Den enkelte har dog altid ansvaret for egen sikkerhed og skal selv vurdere, om han/hun kan krydse vejen frit. Her er det meget vigtigt, at den enkelte har helt styr på brugen af klamper. Det kan for mange være nødvendigt at øve start/stop.

Kommandoer og advarsler

- Det er vigtigt, at kommandoen eller advarslen gentages ned gennem gruppen, så alle har hørt og forstået, hvad vi skal. Specielt i store grupper er det vigtigt at advarslen kommer hele vejen igennem pga. sikkerheden.
- Det er KUN det nødvendige, der skal advares om (råb og/eller signal) - ellers kan det blive til fleretusinde unødvendige advarsler på vejen til Paris. Hver gang, man råber, giver det lidt uro i geleddet.
- Så råb, hvis der er en reel risiko (hul i vejen, glasskår, helle på cykelstien osv.)
Undgå pludseligesving, hvor du bliver til fare for de øvrige.
Hellere et defektdæk end et styrt!

De typiske kommandoer under kørslen

- "VENSTRE" — betyder, atgruppen skal dreje til venstre.
Kommandoen kan udbygges med en mere præcis angivelse af, hvor holdet skal dreje (næste gang, efter det gule hus osv.)
- "HØJRE" — betyder, at gruppen skal dreje til højre.
Kommandoen kan udbygges med en mere præcis angivelse af, hvor holdet skal dreje.
- "LIGE UD" — betyder, atgruppenskal fortsætteligedietkommendevej- kryds eller en rundkørsel.
- "FRI" — betyder, atgruppen fritkan passere envej (ellersvingetil venstre på en vej). Vi krydserså vidtmuligtvejen på engang.
- "OPSAMLING" — betyder, at tempoetskalsætteslidt ned i gruppen, så de bag- gerste kan komme op til gruppen (eftersving, bakker mv.). Ingen/aldrig pludse- lige opbremsninger.
- "KØR" — betyder, at gruppensamlet igen (eftersving, bakker, defekter mv.) og gruppen øger hastigheden til det, den vartidligere.
- "CYKELSTI" eller "IND PÅ CYKELSTIEN" — betyder at gruppen kører fra ve- jen ind på en cykelsti. Det betyder som regel, at man skifter retning, og at far- ten går ned.
- "VEJ" eller "UD PÅ VEJEN" — betyder at gruppen kører fra cykelstien ud på vejen.
- "2 NED" — betyder, at farten er for høj og skal reduceres med 2 km/t (eks. fra 28 til 26). Farten skal nedsættes stille og roligt. Ingen pludselige opbremsnin- ger.
- "2 OP" — betyder, at farten kan øges med 2 km/t (eks. fra 26 til 28). Farten øges stille og roligt, så der ikke opstår huller i feltet.
- "STOP" — betyder, at gruppen skal stoppe.
Signalet gives i god tid og hastigheden sættes ned stille og roligt. Det forre- ste giver tegn med hånden (rækker armen i vejret) og meldingen forplanter sig ned i feltet.
- "EN og EN" eller "EN RÆKKE" — betyder, at gruppenskal ændre køreform fra paradekørsel til kørsel på én række, så vi fylder mindre ud på vejen.
Cyklisten i venstre række trækker ind bag ved cyklisten til højre for sig.
- "TO og TO" — betyder, at gruppenskal ændre køreform til paradekørsel, hvor vi kører to og to ved siden af hinanden og lige bag de forankørende.
- "PAK" — betyder, at gruppen skal ændre køreform. Bruges typisk i byer med lyskryds og flere kørebaner ved siden af hinanden. Her skal vi fylde hele køre- banen, typisk fem og fem. Formålet er at gruppen bliver så kort som muligt. Dermed har vi mulighed for at komme samlet gennem lyskryds.

De typiske advarsler under kørslen

- "FORFRA" — betyder, at gruppen skal være opmærksom på et køretøj forfra. Vi fortsætter med at køre på samme måde og med samme fart, men trækker eventuelt måske lidt tættere sammen, så rækken bliver lidt smallere.
- "BAGFRA" — betyder, at gruppen skal være opmærksom på et køretøj bagfra. Vi fortsætter med at køre på samme måde og med samme fart, men trækker måske lidt tættere sammen, så rækken bliver lidt smallere.
- "DEFEKT" — betyder, at der er en punktering eller anden defekt.
Hastigheden sættes ned og gruppen triller videre. Udvalgte ryttere hjælper med udbedring og kørsel tilbage til gruppen.
- "SE OP" — evt. "SE OP HØJRE (/VENSTRE)" betyder, at gruppen skal være opmærksom på en forhindring forfra (fodgængere, holdende biler, cykelsti, vejarbejde). Suppleres med signal med højre arm mod højre (venstre) lår/hofte.
- "FARTEN NED" — betyder at farten i feltet af den ene eller anden grund bliver mindre. Vi fortsætter kørslen og er opmærksomme på ikke at køre op i den forankørende. Aldrig voldsomme opbremsninger.
- "HUL" — betyder, at der er et hul i vejen (og ikke kun ujævnheder), og samtidig peges med højre eller venstre hånd til den side, hvor hullet er.
- "GRUS" / "STEN" / "SAND" — betyder, at der ligger grus, sten eller sand på vejen og samtidig peges med højre eller venstre hånd til hvilken side, det ligger (via en fejende bevægelse med hånden).
Bruges med omtanke og kun hvis der ligger så meget, at det kan være til fare for kørslen.

Gode råd fra kaptajnen:

Træningen på Team Herning organiseres af holdkaptajnen. Holdkaptajnen planlægger ugentlige træningsaftener og længere ture i weekender. Tidspunkter og forventet længde og varighed vil blive offentliggjort i træningskalenderen.

Holdkaptajnen vil være behjælpelige med råd og vejledning omkring cykler og cyklingen, så målene for færdigheder, distance og hastighed kan opnås.

- Fra bekræftelsen på din deltagelse og helt til starten af turen, drejer det sig om at opbygge en form, så man kan gennemføre turen på en behagelig måde. Jo bedre form man er i, jo mere overskud er der til at nyde turen undervejs.
- Det er en god ting at opbygge sin form over en længere periode ved hjælp af regelmæssig motion. Derved bliver formen meget mere stabil, og undervejs kommer kroppen ind i en god rytme, hvor den stille og roligt forbrænder fedt i takt med, at du bliver i stand til at arbejde med højere puls.
- I løbet af vinteren er alle former for motion til gavn for opbygning af en god kondition, hvor det så senere er cykeltræningen, der kommer i fokus.
- Gode alternative motionsformer kan være noget af følgende:
 - o Gang, løb, cykling på MTB eller alm. Cykel, spinning, hometrainer og/eller fitnesscenter. Lidt styrketræning til kroppens forskellige muskler er godt – ikke mindst mavemusklene til at styrke ryggen på de lange cykelture.

Gode råd i forbindelse med at cykle:

- Ved almindelig kørsel bør kadencen være 80-100 omdrejninger pr. minut (for ungdomsrytterne 90-110 omdrejninger pr. minut).
Sæt cykelcomputeren på tid og tæl i et ½ minut, hvor mange gange højre pedal er nede. Gang tallet med 2 og kadence er fundet uden en (dyr) kadencemåler.
Det vil i starten føles højt for mange, men det er værd at prøve og træne.

Begrundelsen for cykling i høj kadence er primært, at det er mest energieffektivt i længden (i forhold til lav kadence og tunge tråd), hvilket især er en fordel på lange distancer. At cykle med høj kadence kræver tilvænning. Især i starten vil det opleves anstrengende, da der arbejdes med en højere puls og iltforbrug. Cykling ved høj kadence er mindre belastende for musklerne, da kraften fordeles over flere omdrejninger.
- Træn balance når det er muligt. Klik mindst muligt ud.
Når man kører alene eller i små grupper, kan man træne balance ved at prøve at undgå at klikke ud i lyskryds eller lignende. Det er muligt at stå stille på cyklen, og det er nemmest, hvis man er klikket i pedalerne. Prøv!
- Stil spændingen på pedalerne så klamperne sidder så løst som muligt.
Du skal kunne køre almindeligt, stå op og "træde igennem" uden at du utilsigtet klikker ud.
- Brug bremserne mindst muligt.
Prøv at få så stort et overblik at du kan kontrollere farten ved at træde/ikke træde og styre dig ud af resten.

- Sørg altid for at vælge et gear så kæden er mest mulig parallel med stellet på cyklen.
Det mindsker sliddet på kæde samt tandhjul og det giver den mest effektive udnyttelse af dine kræfter.
- Øv dig i at skifte gear så der stort set ingen støj kommer fra kæden under gearskiftet. Det kræver en passende kadence og belastning af pedalerne under gearskiftet.
- Få styr på GPS og cykelcomputer hjemmefra.
Det kan være meget farligt at skulle trykke og kikke for meget på apparatet, når man cykler.
- Glem de 2 mindste tandhjul på baghjulet.
De skal kun bruges, når du skal køre over 50 km/t.
Det kan selvfølgelig være sjovt at prøve om det er muligt på flad vej i stille vejr!
- Benyt pauser til at efterse dine dæk for småsten.

Meget af ovenstående kan samles i:

For at sikkerheden kan være i top er



meget vigtige ting at have sig for øje under træning og kørsel

*De basale handlinger/færdigheder kan være:

- holde balancen ved lav fart, gearskifte, klikke ind/ud, drikke, spise og placering.

Turen til Paris

Plej din cykel før og under turen til Paris

- Duer selvansvarlig for din cykel på hele turen. Check at den er i orden FØR afgang, både dæk, kæde, gear, slanger og bremseklodser. Benyt pauser under turen til at efterse dækkene for sten.
- Når du har kørt hele træningsperioden, bl.a. med samme sæt bremseklodser, er det en fordel at udskifte dem inden turen afhængig af vind og vejr.
- Lige før turen kan det meget anbefales at besøge en cykelhandler og få foretaget en efterspænding og justering af gear, bremses mv., så cyklen er top trimmet til turen.
- Det er vigtigt, at både frempind, saddehhøjde mv. passer lige netop til dig. Det er vigtigt, at netop du finder den rigtige indstilling til din cyklefacon. Har du behov for råd og vejledning, så spørg andre. Der er mange, der gerne vil bidrage med viden på dette område.
- Det er en god idé, at man selv har lidt kædeolie, bomuldsklude mv. i sin egen taske til pleje af cyklen under turen.
- Det er en betingelse, at rytterne selv har prøvet / kan skifte en slange efter punktering, da dette kan forekomme på strækninger, hvor fejlbladet ikke har mulighed for at følge rytterne.
- Servicebilen har reservedele til cyklerne (i et vist omfang) hvis der skulle opstå akut behov, nedbræk eller andet på de daglige ruter, som deltageren ikke selv kan reparere eller udbedre.

Uheld på turen

- Opstår der skader, er der tilknyttet en læge, som har kompetencen og træffer beslutning om konsekvenserne af skaderne.
- Kræver det hospitalsbehandling, vurderes det, hvorvidt der tilkaldes en ambulance eller at en servicebil og en læge kører med til hospitalet.

Servicebilen

- Sammen med holdet, kører der en "servicebil", der har det nødvendige udstyr i bilen til at klare punktering og andre nedbrud på cyklen.

Hygiejne

- Det er vigtigt at holde en høj hygiejnestandard på holdet, for at undgå Roskildesyge eller lignende på turen. Alle skal have hænderne sprittet, før der kan indtages forplejning. Serviceholdet sørger for uddeling af sprit.

Hudpleje

- Solcreme med faktor 30+ og en læbepomade også med solfaktor.
- Det er straks lidt anderledes med rumpen. Turen til Paris er lang og risikoen for at lave et "siddesår" er stor, men fortvivl ej. Der er en mængde gode råd:
 - o Sørg for stillingsændring når du sidder i sadlen, stå lidt op, sæt dig på hhv. den ene balle og den anden.
 - o Brug buksefedt, Helosan (ny uden parabener) eller andet (smøres på kroppen). Smør dig grundigt **inden** cykelturen starter, og gentag evt. behandlingen under pauserne, alt efter behov.
 - o Vær opmærksom på om din sadel er indstillet korrekt, eller om trykfordelingen kan ændres ved en anderledes position.

Ernæring og væske

- Både på under træningsturene og turen til Paris er det vigtigt at være opmærksom på hvordan din krop reagerer på væskemangel, sult og mæthed.
 - o Sørg altid for at have drukket et par glas vand før træningen. Regn med at forbrændingen ved de lange ture (eller ved intervaltræningen) fordrer at der er nogle kulhydrater indenbords.
 - o Langsamt virkende kulhydrater (rugbrød, pasta, gryn, banan) er at foretrække, når du skal forberede dig på en lang tur.
 - o Det kan anbefales både at have langsomt virkende kulhydrater med sig på de lange træningsture; men også de hurtigt virkende kulhydrater (druesukker, frugt, rosiner, gel, sukkerholdigt saft, energidrik etc.) er vigtige og effektive midler at have i lommen, når vi skal "give den gas".
- Vand, vand og atter vand. Husk altid at drikke rigeligt. Specielt i varmen! Hav altid 2 store dunke væske med på vores ture.

Personlig huskeliste

Gode råd om hvad man skal / kan have med til turen, og hvad der vil være smart at gøre inden turen.

Forsikring

Der er to forsikringer, som er vigtige at have styr på

- **Rejseforsikring**, der dækker i Europa, er et **krav**. Sikrer at du kan få den korrekte behandling, hvis du kommer til skade og en evt. hjemtransport.
- **Ulykkesforsikring** der dækker din deltagelse på cykelholdet. Sikrer at du kan få men-skade dækning. Hvad vi naturligvis slet ikke håber på, bliver aktuelt. For de unges vedkommende er denne forsikring en forældreopgave.
- Forsikring af din cykel er lidt sekundær i forhold til de to ovenstående forsikringer, der handler om dig. Din cykel og udstyr er måske dækket af indboforsikringen, men det må du selv undersøge.
- **Blå EU sygesikringskort** er et **krav** og giver dig samme adgang til sundhedssystemet, som EU landets borgere. Skal de betale for en lægekonsultation, skal du også. Skal de ikke betale, skal du heller ikke. Det blå EU sygesikringskort kan bestilles på borger.dk

For Unggruppen er rejseforsikringen og ulykkesforsikringen en forældreopgave.

Cykelvennernes skal være opmærksomme på om de unges forsikringsforhold er i orden.

Tøj

- Medbring eget casual tøj til aftenen.
- Husk også et vækkeur - ikke alle hoteller tilbyder morgenvækning.

Medicin

- Er der behov for egen medicin eller allergisk reaktion ved hvepsestik, så medbring evt. stift til behandling.

Cykeltøj

- Af hensyn til de sponsorkontrakter, der er indgået med eksponering af vores tøj-sponsorer, er det selvfølgelig et krav, at alle deltagere kører i det udleverede tøj under hele turen til Paris.
Det kan være en god ide at medbringe en windbreaker, regnjakke og ekstra varmt tøj i tilfælde af dårligt vejr. Nogle synes det er en fordel at have en kasket med i tilfælde af regnvejr. Det kan skærme for slagregn i ansigtet.

Udstyr

- Regnjakke og evt. overtrækssko. Hvis man derudover har ekstra cykelsko, kan det anbefales at medbringe dem. I tilfælde af regn er det ikke altid nemt at få sko tørret til næste dag. Dermed ikke være sagt, at man skal ud og investere i ekstra sko, men hvis man alligevel har dem stående derhjemme, er det en god idé at tage dem med.
- Mange ryttere har derudover indkøbt "løse" ben og arme - en behagelighed, når vind og vejr skifter fra kølig morgen til varm eftermiddag.
- Føntørrer er praktisk til at tørre tøj med / og evt. gamle aviser til at tørre dine sko.
- En god ide at medbringe 3-4 meter tørresnor samt nogle klemmer, så der er mulighed for at hænge lidt tøj op til tørre over natten.
- Vaskemiddel til tøjvask på turen kan anbefales koncentreret Travel Wash i tuber eller andet.

Energibarer

- Hvis nogen sværger til bestemte typer, medbringes det selv. Det kan være en god ide at medbringe gel/druesukker som reserve.

Lommepenge

- Forplejning på hoteller er inkl. i turen - dog er drikkevarer på hotellet for egen regning, så husk penge til dette.

Bagsmækken

- Hverdeltager har allerede betalt til bagsmækken. Beløbet dækker al servering fra bagsmækken på turen, bortskaffelse af affald mv. fra hoteller og til evt. indkøb af ekstra drikkevarer, hvis vi under turen skulle løbe tør for det.

Beautyboks

- Alle vores kufferter læsses på lastbilen om morgenen og ses ikke igen før om aftenen på hotellet.
- Hver rytter har en lille boks (beautyboks) med plads til lidt ekstra tøj, salve, solcreme, regnjakke, personlig hygiejne eller hvad man nu lige synes kan være en fordel at have med. Beautyboksene opbevares i servicebilen og vil være tilgængelig i pauserne.
- PAS, EU Sygesikringskort samt telefonnummeret til alarmcentralen på din rejseforsikring skal også findes i beautyboksen. Evt. også lidt EURO.

Hotelværelser

- Værelserer på forhånd reserveret og fordelingen er sket med hensyn til dine ønsker.

Service team

- Serviceteamet spiller en central rolle for, at hele turen kommer til at forløbe godt. Opgaverne består meget overordnet i at servicere de cyklende deltagere, så de kan koncentrere sig om at komme godt igennem de lange dage på cyklen. Mange af deltagerne er ude i en rigtig stor udfordring, der kræver, at de giver alt, hvad de har af ressourcer.

Service teamets opgaverbestår i

- At flytte bagagen fra hotel til hotel.
- At sørge for forplejning i pauserne på ruten.
- At hjælpe til med tekniske problemer med cyklerne, punkteringer og andre små reparationer.
- At tage hånd om deltagere, der har problemer undervejs.
- (transport, kontakt til læge mm)
- At sørge for, at "bagsmækken" fungerer ved ankomst til den daglige destination.
- At sørge for, at "bagsmækken" er opsat i Paris med drikkevarer/champagne og kransekage til deltagere og tilrejsende familie. Der er naturligvis også champagne til de unge, den er alkoholfri.

Service teametssammensætning

Servicekoordinatorene sammensætter teamet, som selvfølgelig skal stå i forhold til holdets størrelse. Vi har en servicegruppe bestående af ca. 12 personer med forskellige og nødvendige kompetencer.

Biler / motorcykel

Varebil

- Kører holdets bagage, udstyr og forplejning til turen.

Madkassen

- Kører med dagens forplejning (formiddag, middag og eftermiddag)

Depotbil

- Hjælper primært ved forplejning og følger madkassen.

Servicebil

- Kører med cykelmekaniker og hans remedier.

Fejebakken

- Sygeplejerske køres af en chauffør, begge hjælper ved småskader og har ledige pladser ved uheld. Bilen skal være monteret med GPS der kan vise nøjagtig position ved nødopkald. Nødopkald **1-1-2** er ens i alle EU-lande. Nøjagtig position kan aflæses af GPS.

Motorcykel

- MC-Marshall leder rytterne frem til dagens hotel.

Serviceteamets depoter

Morgendepot

- Åbnesen halv time før afgang til dagens tur. Her vil der være mulighed for at få lidt lommeforplejning med til turen.
- Solcreme forefindes til dem, der har glemt det.

Formiddagsdepot 60-80 km

- Dagensførstepause—Her serveres rugbrød og boller med pålæg, drikkevarer og lidt lommeforplejning.

Frokostdepot 120-140 km

- Dagensvigtigstepause - her serveres dagens frokost, rugbrød og boller med pålæg, drikkevarer, kaffe, gulerødder, agurk, frugt og lidt lommeforplejning.

Eftermiddagsdepotet (eventuelt)

En korterepausemed drikkevarer og frugt.

Ved ankomst til hotel - Bagsmæk

Ved ankomst til hotellet, er der mulighed for en forfriskning, i form af drikkevarer og lidt spiseligt.

Hvis nødvendig vaskes, pudses og smøres cyklen inden aftensmaden.

Serviceteam oplyser ved ankomst (infotavle):

- Hvor kan cyklerne stilles for natten.
- Hvor spiser vi vores aftensmad.
- Hvornår spiser vi aftensmad.
- Hvor spiser vi morgenmad.
- Hvornår spiser vi morgenmad
- Kode til trådløst internet (wi-fi/wlan)

Herefter tager rytterne sin beautyboks samt bagage og man går på værelset og gør sig klar til aftensmad. Her kan det være en fordel at bruge tiden til et lille hvil.

Hver deltager sørger selv for at få vasket sit cykeltøj. Det er ikke acceptabelt, at der køres i "beskidt og lugtende" cykeltøj.

Aftensmad og hygge

Foregår på hotellet. Maden er betalt, men drikkevarer, der nydes under middagen, er her for egen regning og betales under middagen.

Efter aftensmaden åbner Bagsmækken igen – her er der igen mulighed for diverse drikkevarer og lidt snacks.