

John Richard Fogensen
Mogens Zuhl



Træningsvejledning

v/ Axel Goltermann

Hvis du vil være kørende:

brug

Simper knickers

- de kan holde til sliddet

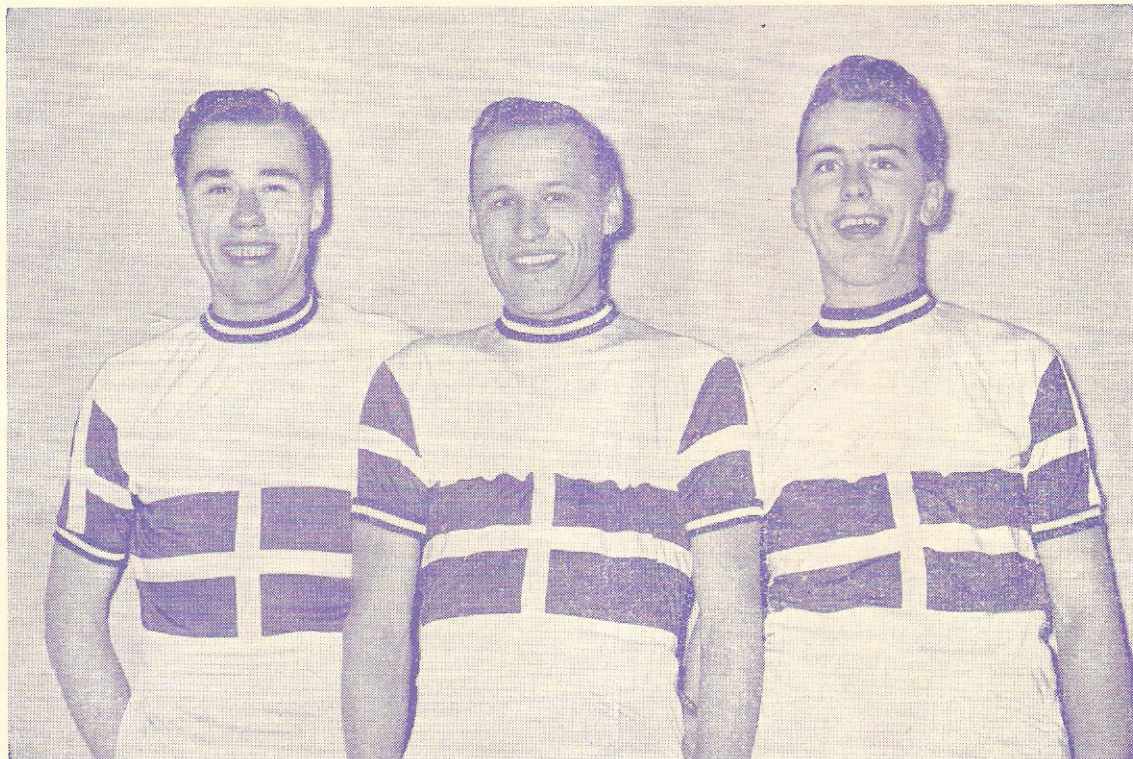
FALKONER ALLE 77 — GO *2325

Frederiksberg Brændselsdepot

Freddy Ammentorp

Køb Deres brændsel eller brændselsolie hos **FREDDY**

Bentzonsvej 15, telf. GO 9035



Jean Hansen

Fritz Ravn

Erik Jensen

A. B. C.s DANMARKSMESTRE 1956

A. B. C.s Træner



Axel Goltermann

Duplikering ved Aage Benito Nielsen
Ny Carlsbergvej 3
Vester 7101

VELKOMMEN I A. B. C.

Du er nu medlem af Arbejdernes Bicycle Club, Danmarks største cykleklub, stiftet d. 14. april 1894.

Vi benytter lejligheden til at byde dig velkommen i vore rækker og vil i det følgende fortælle dig lidt om, hvilke fordele du har af at være ABC'er, men også lidt om hvilke pligter, det medfører.

Klublokalet

Fraregnet tiden 15. maj—15. august er klublokalet, Syndergaardsgade 5, 1 (ved Polititorvet), åbent hver fredag aften kl. 19—23. Her kan du ordne alt vedrørende klubben, og her træffer du altid bestyrelsesmedlemmer og din træner. Du kan altid få nogle fornøjelige timer ved at sludre med kammeraterne, spille bordtennis — billard — skak — dam eller kort, eller lære noget af den cyklesportslektur, der altid ligger fremme.

Sæsonens cykleløb

ABC arrangerer hvert år 5 løb, nemlig Indledningsløbet, Simperløbet, Gadeløbet ved Dybbølsbroen, Klubbmesterskabet og Afslutningsløbet. Hvornår disse og sæsonens øvrige løb finder sted, kan du læse i den såkaldte „blå bog“, som du får udleveret gratis hos kassereren (udkommer ca. 1. marts). Denne indeholder bl. a. Dansk Cykle Union for Landevejssports Reglementer og Bestemmelser, som du bør læse grundigt igennem, idet det er en selvfølge, at du som ABC'er overholder alle sportens love, såvel de skrevne som de uskrevne.

Der er løb i København næsten hver søndag hele sæsonen igennem, men på de få søndage, hvor der ikke er løb, arrangerer ABC busture til løb i provinsen.

Cykle-Sport

Danmarks Cykle Unions officielle organ, uundværligt for enhver cykletter, udkommer hver uge i sommerhalvåret og hveranden uge i vinterhalvåret. Tal med klubbens kasserer om levering af dette.

ABC-Nyt

Klubbens eget blad udsendes til medlemmerne hvert kvartal.

Instruktionsmøderne

Dette lille hæfte fortæller dig næsten alt, hvad du har brug for at vide som cykletter, men for at uddybe de forskellige emner mere og give dig lejlighed til at komme med eventuelle spørgsmål, afholdes der i vintersæsonen en række instruktionsmøder, hvor begynderne bliver indkaldt 8—10 mand ad gangen. Disse møder holdes hjemme hos klubbens træner, og du vil få tilsendt et kort, når du skal møde, og du bedes i egen interesse give møde.

Klubturene

For at holde konditionen en smule ved lige og for at få nogle fornøjelige timer sammen, køres der hver søndag kl. 9,00 en klubtur. Turen foregår på alm. cykler, vi har madpakke med og er hjemme igen kl. ca. 13. Det er lige meget, om du møder på Sct. Hans Torv eller på Damhustorvet, da de to hold altid møder hinanden udenfor byen. Fra 2den søndag i januar bliver klubturene afløst af konditionsture, hvor den eneste forskel er, at vi ikke har madpakke med, da vi er hjemme igen kl. ca. 12.

Gymnastik

I månederne oktober, november, december, januar og februar er der en ugentlig gymnastikaften under ledelse

af vores tidligere A-rytter Kurt Skov Christensen. Gymnastikken foregår på Lindevangsskolen og er delt i 2 hold, hvoraf du selv kan vælge det hold, der passer dig bedst. Det er altid torsdag aften kl. 19,30—20,30 eller 20,30—21,30.

Nat-orienteringsløb

En gang i løbet af vinteren afholdes en week-end-tur med et nat-orienteringsløb. (Atter en grund til at læse Cykle-Sport hver gang det udkommer.)

Træningslejr

For de ryttere, der har tid, lyst og råd, afholdes der hvert år i påsken en træningslejr på „Den jyske Idræts-skole“ i Vejle. Dette træningsophold ledes af Axel Goltermann (klubbens træner), og kan du på nogen måde tage med, bør du gøre det. Vi kører hvert år til Vejle i 2 hold. De, der kan få nogle dage fri i forbindelse med påsken, tager allerede derover palmesøndag, medens de øvrige kører derover skærtorsdag, og så kører vi alle samlet hjem 2. påskedag.

Træner

Klubbens træner, Axel Goltermann, og dennes hjælpere, Preben Abrahamsen, Verner Nielsen og Svend Nielsen, vil tage sig af dig på bedste måde, både under instruktionen, træningsarbejdet og ved løbene til sommer. Der vil altid være een af dem, der kan hjælpe dig før starten.

Den selskabelige side af klubbens arbejde er dels et led i vore bestræbelser for at underholde og lære hinanden nærmere at kende og dels en nødvendighed for at opretholde den økonomiske basis for klubbens fortsatte arbejde. Umiddelbart efter sæsonen har vi en rytterfest med præmieuddeling fra klubløbene og overrækkelse af eventuelle sæsonpræmier. Så har vi 4—5 bankospil i løbet af vinteren, en juletræsfest, en fastelavnsfest og hvert 5. år en stiftelsesfest. I klublokalet har vi turneringer i bordtennis og billard, og desuden har vi en kegleturnering, der strækker sig over 10 aftener i løbet af vinteren.

Dine forældre er altid velkomne til klubbens arrangementer, og vi er altid glade for at se forældre, der er interesserede i deres søns sport og i at se de omgivelser, hvor han tilbringer en stor del af sin fritid.

Praktiske vink

Har du noget at anke over, eller en god idé, så tal med bestyrelsen. Vi er altid lydhøre overfor gode ideer og vil meget gerne høre, hvad du evt. er utilfreds med.

Kontingentet bedes betalt til tiden, d. v. s. mindst 1 kvartal forud. Husk at melde flytning til kassereren.

Under befalet militærtjeneste er du kontingentfri, når dette meddeles kassereren før indkaldelsen.

Mød altid til start velsoigneret og med nypudset cykle.

Opfør dig altid eksemplarisk ude og hjemme, da det indtryk, DU gør, overføres på sporten, og i udlandet på dine landsmænd.

Mister du lysten til at køre cykleløb og ønsker at udmelde dig af ABC, så meddel kassereren dette og betal dit kontingent til dato. ABC tager lige så pænt afsked med, som vi tager imod vore medlemmer.

Venlig hilsen
ABC's bestyrelse.

Årets sejr- cykel

Også i år har *Crescent* sejret i skandinavisk cyklesport

- ★ Østrig rundt
- ★ Berlins 4-dages løb
- ★ Danmarksmesterskabet
- ★ Rosenborg Danablue løbet
- ★ Sjællandsløbet
- ★ Saxil-løbet
- ★ Simper-løbet
- ★ Sorgenfri-løbet
- ★ Svenska Mesterskabet 50-180 km



Verdensmestermedaljen og Olympisk Mesterskab er vundet paa *Crescent*

6-dages løbet i Frankfurt oktober 1956 vandtes af Kay Werner Nielsen-Erik Klamer



Crescent

VERDENSMESTERCYKLEN

NORDISK CYKLEFABRIK 1/2 — KØBENHAVN, VANLØSE — DAMSØ 5800

FORORD.

Jeg har skrevet dette lille hæfte for at fortælle dig, hvad du har brug for at vide som cyklerytter, og jeg mener selv, jeg har faaet det væsentligste med. Skulle der være noget, du savner, bør du notere det op og spørge om det paa et af vore instruktionsmøder, hvortil du vil blive indkaldt.

Dette er kun en lille vejledning i, hvorledes du skal forholde dig i alle retninger for at faa den største glæde og det mest mulige udbytte af din sport, og du skal selvfølgelig ikke tro, at du nu --- efter at have læst hæftet --- er fuldbefaren cyklerytter.

Hæftet her er kun lidt teori, der kan støttedig paa din vej og blive et godt supplement til de personlige erfaringer, du høster, og som nu engang er den bedste lærdom, du kan faa.

LÆGEUNDERSØGELSEN.

Enhver rytter skal, før han kan faa udstedt license, til lægeundersøgelse. Hvernaar dette finder sted, bekendtgøres hvert foraar i cyklesportens officielle organ "CYKLES-SPORT". Dette blad bør du isvrigt købe hver uge, da alle meddelelser fra din klub til dig staar i dette blad. Naar du faar license, faar du automatisk bladet tilsendt hver ugedag ---- om sommeren hver torsdag, om vinteren hver fredag.

Lægeundersøgelsen er ret indgaaende. Hjerter og lunger bliver undersøgt, urinen bliver eftersat for sukker og æggehvitestof, synet bliver prøvet, og lægen ser efter om du har tendenser til brok eller til aareknuder.

Skulle du nu være saa uheldig at være en af de meget faa, der hvert aar bliver "kasseret" som cyklerytter af lægen, bør du dog ikke helt miste modet af den grund. Cyklesporten og specielt landevejssporten er en af de haardeste sportsgrene, der findes, og det at blive kasseret er ikke ensbetydende med at være syg, men kun, at lægen er paa sin post over for eventuelle svage punkter i organismen. Det er jo meningen med al sport, at den skal virke sundhedsbefordrende og ikke nedbrydende.

LICENSE.

For at kunne deltage i cykleløb skal du have et license, og hvad dette er, forklarer jeg dig bedst ved at gengive, hvad der staar i Dansk Cykle Union for Landevejssports "Reglementer og bestemmelser".

License er et identitetskort, der stadfæster, at den, til hvem det er udstedt, har forpligtet sig til at respektere de love, reglementer og bestemmelser samt lignende, der var en forudsætning for udstedelsen af licenset.

License giver den, til hvem det er udstedt, ret til at anmelden sig til start i danske landevejssløb, men forpligter ikke arrangøren til at tage den indgivne anmeldelse til følge.

License udstedes af D.C.U.s licensekomité, og det kan udstedes til alle danske statsborgere, der ikke har gjort sig skyldige i forhold, der er egnede til at berøve de vedkommende almindelig borgerlig agtelse.

Amatørlicense kan søges af enhver mandlig person over 15 aar, der foruden at præstere de forlangte vandelsattester tillige paa sin ansøgningsblanket underskriver paa, at han til enhver tid vil efterkomme de regler og bestemmelser, der er en forudsætning for licenses udstedelse.

Naar tiden nærmer sig, hvor der skal søges license, vil der komme meddelelse i "CYKLES-SPORT" om, at du kan hente licenseansøgning i klublokalet, eller ogsaa vil du faa tilsendt en licenseansøgning fra A.B.C.

Du vil bemærke, at jeg ikke nævner priser her i hæftet, og det skyldes, at prisen paa license og lignende kan variere fra aar til aar, men du kan faa de nødvendige oplysninger hos mig eller et af de øvrige bestyrelsesmedlemmer i klublokalet. I betalingen af licenset er der ogsaa indbefattet et beløb til et ulykkesfond. Dette fond giver et vist beløb pr. dag (mindst 4 dage), dersom du er uarbejdsdygtig som følge af styrt under cykleløb. Ulykkesfonden gælder for hele sygeperioden, det vil sige, indtil lægen melder dig rask, men dog kun højst 60 fortløbende dage.

SKADESFONDET.

Foruden ulykkesfondet eksisterer der ogsaa noget, der hedder skadesfondet, og det fungerer paa den maade, at der hver søndag er inkluderet et mindre beløb i dine startpenge. Er du uheldig og ødelægger cyklen eller dele af den ved styrt under cykleløb, dækker dette skadesfond en vis procentdel af det beløb, reparationen vil koste. Ved et eventuelt styrt skal du hurtigst muligt henvende dig til løbsledelsen for det paagældende løb og spørge, hver der den dag er skadesfondets repræsentant. Her faar du udleveret en skadesblanket, som du udfylder, ligesom du beder skadesfondets repræsentant vurdere skaden paa cyklen.

CYKLENS INDRETNING.

Enhver træner ved, hvorledes en tip-top cykle skal se ud, men det bør du ogsaa selv vide, og her er de vigtigste ting, du bør se efter, inden du køber en cykle, og nogle af de ting, du bør lave ved cyklen, naar den er købt.

STYRET.

Et landevejsstyr bør ikke være for dybt i bukningen og ikke af for tynde rør, ligesom det hverken maa være for smalt eller for bredt. Styrets bredde bør være saaledes, at armene er paralelle, naar du holder nede i det. Det mest ideelle landevejsstyr, der findes, er det saakaldte "Tour de France"-styr, som er tilpas i alle retninger. Det er vigtigt, at fremspinden har den rette længde, men dette punkt kommer jeg tilbage til i det afsnit, der hedder "Stillingen paa cyklen". Styret bevikles fra enderne og til en god haandbredde fra midten først med et lag almindeligt isoleringsbaand og derefter med et lag svært hvidt bånd ca. 2 cm. bredt. Det er vigtigt, at du begynder udefra og vikler ind mod midten, da båndet i modsat fald vil "skride", naar du holder i styret. Du kan ogsaa bevillie styret med styrbaand, der faas i flere farver. Styrets ender skal lukkes med et par træpropper eller specielle styrpropper af gummi. Dette forlanges af hensyn til din egen sikkerhed, idet saadanne aabne styrender kan lave slem ravage ved et eventuelt styrt.

SADLEN.

En landevejssadel maa ikke være for smal. Der skal være noget at sidde paa, men den maa selvfølgelig heller ikke være saa bred, at du bliver hudløs paa indersiden af lårerne. Det er vigtigt, at sadlen bliver behandlet rigtigt, idet den ellers hurtigt vil blive "skarprygget", særlig naar du har været ude i regnvejr med den. Først skal sadlen skæres til, men hvorledes dette foregaar, vil jeg ikke fortælle dig her, da jeg har set alt for mange sadler, der er blevet "skamskaaret" af ukyndige. Lad træneren vise dig, hvorledes det skal gøres, eller fortælle dig, hvor du kan faa det gjort.

Sadlens videre behandling kan du godt selv ordne. Først stiller du sadlen i en spand med vand natten over, og derefter lader du den tørre godt. Saa tilpropper du de huller, der er i læderet, lægger sadlen med bunden i vejret og holder lige saa meget syrefri olie i den, som der kan være. Saa lader du sadlen staa et døgn og trække olie, hvorefter du holder den olie ud, der ikke er blevet opsuget. Efter denne behandling skal sadlen "masseres" saaledes, at den bliver blød og faar den rigtige runde facon. Du sætter sadlen paa cyklen igen, stiller dig overskrævs paa baghjulet saaledes, at du holder cyklen mellem benene, og saa gnider du kraftigt frem og tilbage over læderet med et hammerskaft el. lgn. Dette kan du godt gøre ofte, ligesom du af og til bør smøre sadellæderets underside ind i læderfedt. Naar sadlen har været i brug et stykke tid, vil den blive mere og mere "svajrygget", og saa maa du spænde den lille møtrik, der sidder foran paa sadlens underside. Sadlen vil sandsynligvis stadig blive "svajrygget", og til sidst vil den lille møtrik, jeg omtalte før, ikke kunne spændes mere. Hvis læderet paa din sadel strækker sig saa meget som ovenfor nævnt, maa du til cyklehandleren og bede ham korte læderet af. Det gør han paa den maade, at han tager de 5 nitter i sadlens bagkant af, trækker læderet tilbage, laver nye huller i læderet og sætter nye nitter i.

Det er med andre ord et farligt besvar at faa lavet sig en god sadel, men det betaler sig, idet man kan have glæde af saadan en sadel i mange aar, og husk, at hvis du ikke er god ved din sadel, hævner den sig paa din bagdel. Der er mange cykleryttere, der ikke kan forstaa, hvorfor de altid bliver hudløse eller faar smaa smne knopper i skridtet, naar de har trænet eller kørt løb, men i mange tilfælde er aarsagen en daarlig sadel, selv om det selvfølgelig ogsaa kan have andre aarsager, hvilket jeg senere kommer tilbage til.

BREMSEERNE.

Sørg altid for, at bremserne virker, som de skal. Alle skruer og møtrikker skal være ordentlig spændt, kablerne skal være hele, bremsegummi skal være godt og skal trykke lige midt paa fælgen. Sidder bremsegummi for højt oppe, risikører du, at det ødelægger ringene, og sidder det for langt nede, kan det komme ind og faa fat i egerriplerne og foraarsage en noget brattere opbremsning, end du ønsker. Bremserne skal sidde lige. Det vil sige, at bremsegummi helt skal slippe begge sider af fælgen, naar du slipper bremsehaandtaget og ikke sidde og slæbe i den ene side, naar du kører. Bremsekablerne skal gaa den korteste vej og i saa lige linie som muligt.

FLASKEHOLDERNE.

Om flaskeholderne kan der ikke siges andet, end at de skal anbringes saaledes, at de ikke generer bremsekablerne, og saaledes, at de sidder fast paa en betryggende maade. Benyt altid flaskeholdere med spænder til flaskerne, saaledes, at disse ikke hopper ud af stativerne, naar vejen er brolagt eller paa enden maade ujævn, og husk, at det er strengt forbudt at medføre glasbeholdere af nogen som helst slags under væddæb.

RAMMEN.

Selve rammen er vel nok det mest vigtige at have i orden paa cyklen, og det er meget vigtigt, at rammen passer. Er rammen købt som brugt, har træneren uden tvivl maalt sig frem til, om den er skæv, men det er saamænd ingen skade til at maale rammen efter for skævhed, selv om cyklen er helt ny, og træneren ved, hvorledes det foregaar. Rammen maa ikke være for stejl, men til gengæld heller ikke saa skræa, at man ikke

kan faa den rigtige stilling paa cyklen (som vi kommer tilbage til under afsnittet: Stillingen paa cyklen). Der er ingen fremdrift i en stejl ramme, og cyklen vibrerer vammeligt, naar man bremser. Det er vigtigt, at cyklen er lavet af de fineste rør og muffe, men det er du altid sikker paa, naar du køber et af de anerkendte mærker.

HJULENE.

Det er bedst at have 2 sær hjul --- et sæt til at træne paa, og et andet, der udelukkende køres vaddeløb paa. Er du ikke saa heldig stillet, maa du i hvert tilfælde have specielle ringe, der udelukkende bruges til at køre vaddeløb paa. Men det er straks noget besværligere at skulle skifte ring før og efter hvert løb.

Paa landevejen er aluminiumshjul at foretrække frem for træfælde, Ikke paa grund af vægten, eller fordi de løber lettere, men fordi aluminiumshjulene er lettere at holde end træfælgene, der kræver at blive tørret af og behandlet med chellak hver gang, de har været ude i regnvejr; da de i modsat fald vil slaa sig. Hjulene skal være spændt op saa egerne er stramme, de maa ikke slaa, hverken til siderne eller over højkant, og konusserne spændes, saaledes at der netop er en ubetydelig anelse af slør. Hvis du ikke er meget stor og tung, bør du ikke køre med loddede eger (det vil sigé, at egerne er loddede alle de steder, hvor de krydser hinanden), da cyklen ellers vil blive for stiv i det. Navene behandles paa følgende maade: træningshjulene skilles ad, renses og samles med en lille smule vaseline. Vaddeløbshjulene skilles ad, renses, tørres og samles uden fedtstof. Det er svært, men med lidt øvelse gaar det. Navene smøres saa med een eller to dråber tynd olie i hver side, og saa er hjulet ogsaa virkeligt i stand som vaddeløbshjul. Ser det ud til regn om morgenen, kan det dog godt betale sig at komme lidt mere og maaske lidt sværere olie i navene.

Denne omgang behøver du dog ikke at give hjulene hver uge. Det er nok at fylde benzin paa en olietande og skylle navene ud, indtil benzinen, der kommer ud igen, er helt ren. Har du kun eet sæt hjul, bør du smøre navene hver mandag med lidt svær olie, ogsaa naar ugens træning er forbi skylle olien ud med benzin og smøre som ovenfor omtalt. Og husk saa, at det antal kugler, der er i navet, naar det købes, er det rigtige. Det med at tage en kugle ud i hver side er kun gammel overtro, og det er sikkert kun opfundet af en cyklefabrik, der gerne ville sælge nogle flere nav, idet det eneste der opnaas ved, at man tager kugler ud, er, at navet hurtigere ødelægges.

Kører du med gearskifte, skal baghjulet spændes op paa en speciel maade --- paraplyform kalder man det. Egerne i den ene side staar meget skraat, medens de i den anden side staar næsten lodret i forlængelse af hinanden. Egerne staar lodret i den side, hvor tandkransen sidder, da fælgen ellers ville komme til at sidde helt ovre i den venstre side af baggafflen.

RINGENE.

Der findes mange forskellige ringe paa markedet --- mere eller mindre gode --- og det er svært at anbefale den ene ring frem for den anden.

Til træning bør du altid benytte lidt sværere ringe (T-tinge eller de røde Michelin-ringe er f. eks. udmærkede), medens du til vaddeløb sætter det lette skyts paa. Er de to ringe, du kører løb paa, ikke lige lette, sætter du den letteste paa baghjulet. Mange fald paa landevejen kunne undgaas, dersom alle ryttere sørgede for, at deres ringe altid er limet fast. Der findes noget dertil egnet fælglim, der kan købes baade i tuber og i daaser, og dette bør du aldrig undlade at bruge. Dermed være ikke sagt, at fælgen skal smøres ind, hver gang der skal skiftes ring. Er det en ny ring eller en ny fælg, skal der saa ganske afgjort bruges fælglim, men drejer det sig om ting, der har været i brug før, maa det bero paa en skønssag, hvorvidt det lag lim, der sidder paa ringen og fælgen fra sidste gang, de blev benyttet, er nok til at holde ringen fast.

Lær at lappe ringene selv, men faa fat i en gammel ring til at være forsøgskanin, og lad isvrigt træneren i praksis vise, hvorledes det foregaar, da det, der bliver forklaret nu, er svært at forstaa 100%, dersom der ikke samtidig finder en demonstration sted.

Paa undersiden af ringen sidder der et bændel (falgbaandet), og dette løsnes paa ca. 10 cm. til hver side fra det sted, hvor hullet i ringen er. (Hullet i ringen er i forvejen fundet paa den kendte maade at holde ringen i vand --- eventuelt lader du ringen sidde paa en falg, medens du finder hullet, der ellers ofte kan være svært at finde). Fjernelsen af falgbaandet afslører, at ringen paa undersiden er syet sammen, og denne syning maa nu sprættes op, for at du kan komme ned til slangen. Spræt op saa lidt som muligt, lap slangen paa sædvanlig maade og husk at undersøge, om det fremmedlegeme, der er trængt ind i ringen, skulle have lavet flere huller, og undersøg, om selve ringen er skaaret igennem. Hvis det sidste er tilfældet, liner du et stykke ballonlærred paa ringens inderside, saaledes at hullet er dækket. Det fremmedlegeme, der sag i ringen, og som var aarsag til punkteringen, er selvfølgelig fjernet, og nu stoppes slangen atter ind i ringen, idet det sørges for, at den hverken snos eller bugter sig. Du drysser lidt talkum ned i ringen og syer denne sammen igen med en speciel naal og traad, der forhandles hos de fleste, der handler med racermateriale, og husk endelig at sy i de gamle huller i ringen. Naar dette er sket, limes falgbaandet atter paa med solution, og ringen er atter klar til brug.

Baade under træning og løb bør en reservering være obligatorisk, og det bedste sted at anbringe den er oppe under sadlen. Her bør den spændes fast med en taaclipsrem -- saa har du ogsaa altid en saadan ved haanden i paakommende tilfælde. Husk at pakke reserveringen ind i et svært papir og at skifte dette ud engang imellem, da en ring, der faar lov at komme i direkte berøring med sadelstellet, uvægerligt vil blive gnævet i stykker. Man kan isvrigt nu faa specielle poser af stof og plastic til reserveringe.

GEARSKIFTET.

Gearskiftet er sikkert de fleste cykler og cyklerytteres svage punkt, men mon ikke de 90% af gearskifteuheld skyldes forkert montering eller daarlig pasning, samtidig med at gearskifteuheld altid er en taknemlig undskyldning, naar man er blevet "hangt af". Der findes ikke saa faa eksempler paa gearskifter, der er røget ind i baghjulet og mækket sammen med dette, fordi monteringen var forkert eller fastspændingen daarlig. Som en kuriositet kan nævnes, at der findes gearskifter med helt op til 15 gear, idet man har 3 kamhjul foran og ikke mindre end 5 tandkranse bagpaa, men den slags er selvfølgelig fuldstændig overflødig paa danske landeveje, hvor der ikke er nogle store bjerge, og her maa det ideelle være 50 tænder foran og 4 kranse med 15 - 16 - 17 og 18 tænder bagpaa (se isvrigt gearskiftetabellen paa sidste side). Det skal i sagens interesse lige nævnes, at gearskifter er forbudt i letvægtsklassen.

KÆDEN.

Kører du med gearskifte, bør kæden følge med hjulet. Det vil sige, at du hver gang, du skifter baghjul, ogsaa bør skifte kæde, da en kæde, der gennem længere tid har kørt paa en bestemt tandkrans, i de fleste tilfælde vil komme over, naar den kommer over paa en anden kranse. Det er meget almindeligt, at man, naar man fornyr kæden, samtidig maa forny tandkransen eller lade den slibe op for at faa det til at passe sammen. Det kan ikke betale sig at køre med en slidt kæde, for det første fordi den let springer af, og dernæst fordi trækket bliver tungere, naar kæden kører et stykke oppe paa tænderne.

Køb altid en kæde af et af de kendte fabrikater og læg mærke til, at der findes visse kæder i handelen, der er tilbøjelige til at gaa op i nitningen. Det er specielt nogle

franske kæder af de helt smalle. Kæden renses bedst ved, at du lægger den i en blikdaase eller lignende, fylder petroleum i og ryster rundt med det hele, indtil kæden er blevet skyllet grundigt igennem. Det er eventuelt nødvendigt at skifte petroleum'en hver gang. Kæden er oven paa denne omgang meget levende, og der er mange, der efter rensningen koger kæden i "hjortetalg" over et svagt blus, saa den flydende talg trænger ind i alle ledene paa kæden, der tages op og hænges, saa det overflødige kan drive af, mens det endnu er helt flydende. Dette er en proces, der lugter mindre godt --- og lad være med at bruge mors bedste kasserolle, for saa bliver der uvægerligt røg i køkkenet i dobbelt forstand.

PEDALARMENE.

Ca. 170 mm er den bedste længde paa pedalarmerne til landevejen. Du skal være meget stor og stærk for at kunne træde kortere arme, men til gengæld dur det ikke med de lange arme, da det gaar ud over hurtigheden, ligesom du bliver træt af den store omdrejning.

PEDALERNE.

Sørg altid for at faa en pedal, hvor der er god plads til skoen, og som er indrettet saaledes, at skoen kan komme saa tæt ind mod pedalarmerne som muligt.

TAAACLIPSENE.

Disse skal anbringes, saa de passer til foden: altsaa en lille smule ind mod pedalarmerne. Taaclipsremmene skal spænde om foden bag ved den knyst, der sidder paa fods yderside og saaledes, at denne knyst ikke generes.

PUMPEN.

Om pumpen kan kort og godt siges, at den skal kunne pumpe ordentligt, og at den skal sidde et sted paa cyklen, hvor den er nem og hurtig at faa fat i, og hvor den ikke kan falde af af sig selv, eller naar du skifter gear og lignende.

KÆDESMØRING.

Paa visse danske og udenlandske rytteres cykler ser man ofte en speciel smøreanordning, der kan smøre kæden under løbet, og en saadan anordning har sin berettigelse i lange landevejsløb, hvor man kører meget paa grusveje, og specielt, naar der samtidig kommer regn, men den er helt overflødig, saalænge du endnu ikke er kommet op i A- eller B- klassen.

KRANKEN.

Kranken skal, ligesom de øvrige bevægelige dele paa cyklen, kunne bevæge sig uhindret, men der maa ikke være "slør" af nogen betydning. Kranken bør aldrig være helt tør, men du kan gøre konsistensfedtet lidt tyndere ved at smøre lidt med meget tynd olie, og af og til bør kranken skilles helt ad og renses.

STYRETØJET.

Det sted, hvor der lettest bliver "slør" i cyklen, er styretøjet, og samtidig er det det sted, hvor syklen hurtigst lider overlast, naar den ikke er spændt ordentlig sammen.

Der sker nemlig det, at kuglerne, naar du kører paa en ujævn vej med slør i styretøjet, slaar smaa mærker i kugleskaalene, hvilket atter bevirker, at styret, naar du drejer det, vil bevæge sig i smaa ryk, og det vil gaa skiftevis let og stramt, dersom du forsøger paa at spænde styretøjet sammen igen.

S T I L L I N G E p a a C Y K L E N .

=====

Det galder om hurtigst muligt at finde den rigtige stilling paa cyklen, da det er svært at finde sig tilpas i en ny stilling, naar man først har kørt et stykke tid i een, selv om denne ene har været forkert.

Her maa træneren træde til igen, da du jo ikke selv kan se, hvorledes du sidder, selv om du følger de retningslinier, jeg nu skal forsøge at angive.

Der kan selvfølgelig ikke gives nogle regler for, hvorledes du skal sidde paa cyklen for at sidde 100% rigtigt, men der kan gives retningslinier for, hvorledes du skal sidde for at faa det mest mulige udbytte af din muskelkraft og for at kunne træde saa let og ubesværet som muligt.

Naar cyklen staar paa en vandret flade, skal sadlen ogsaa sidde fuldstændig vandret eller pege en ubetydelighed opad med forkanten. Sadlen skal sidde saa langt tilbage, at du, hvis du hænger en snor med et lod i sadlens forreste spids, skal kunne maale en afstand fra snoren og til krankens midtpunkt paa 3-4 cm.

Sadelhøjden indstiller du ved at tage dine cykelsko paa, sætte dig paa cyklen og træde baglæns rundt med fodens svang paa pedalerne. Benet skal være strakt, naar pedalerne er nede, men du maa overhovedet ikke vrikke i sadlen for at naa, og du skal kunne træde haardt i pedalen, naar denne er nede, uden at vrikke.

Styrets stilling i forhold til sadlen er vel nok noget af det sværeste at udtale sig om, men frempinden maa i alle tilfælde ikke være for lang. Dels trækker man sig selv ud paa sadelsspidsen, og dels hæmmer det vejtrækningen, naar man skal række for meget efter styret, idet man klemmer brystkassen sammen. Til gengæld vil en for kort frem-pind resultere i, at du slet ikke faar noget "træk" i styret, og at du faar en grim pukkel paa ryggen. Styret paa en landevejscykel bør aldrig sidde for langt nede, hvilket begynderne gerne er tilbøjelige til --- rimeligvis fordi de ser mange af "kanonerne" sætte styret saaledes. Men denne dybe stilling hos mange af A.-rytterne og hos støfsteparten af de udenlandske professionelle landevejsryttere har sin naturlige forklaring. Disse ryttere kører næsten udelukkende løb med samlet start, og den dybe stilling bruges da næsten ogsaa kun, naar det gaar rigtig haardt til, naar der rykkes, trædes an, er vilde "jagter", og specielt naar der spurtes. Den øvrige del af løbet køres med hænderne oppe i styret.

Føddernes stilling paa pedalerne skal ogsaa ontale, idet man ser alt for mange, der træder forkert. Fødderne skal være fuldstændig lige --- altsaa ikke noget med at vende tærne indad eller udad, og saa skal du træde paa pedalen saa tæt inde ved pedalarmen som muligt, det vil sige, at knysten paa ankelens inderside skal stryge lige op ad pedalarmen, naar denne er nede, og endelig skal foden saa langt ind i taaclipsen, at du træder paa pedalen med selve fodballen.

For at føle sig rigtigt tilpas paa cyklen er det nødvendigt at have cykleskoene i orden, det er de nemlig ikke, naar man køber dem. Naar du har kørt med de nye sko nogle dage, vil du se, at pedalerne har lavet to parallelle mærker paa tværs i hver sko. Nu faar du fat i 4 stykker læder ca. 8 cm. langt og 2 cm. bredt. Paa hver side af den bageste rille i hver sko slaar du et stykke læder saaledes, at der fremkommer en rille paa ca. 2 mm.s bredde. Det kan betale sig at lægge et stykke gammelt nedstrygerklinge i bunden af denne rille, da pedalen ellers er tilbøjelig til at arbejde sig op i saalen. Naar du nu sætter fødderne i taaclipsene, glider pedalerne op i disse riller, og du kan baade trække og træde lige saa meget, du vil, uden at risikere, at fødderne glider ud af taaclipsene -- forudsat at taaclipsremmene ogsaa er i orden.

K O N D I T I O N S T R Æ N I N G E N .

=====

For en "gammel" landevejsrytter begynder forberedelsen til den nye sæson ganske kort efter, at den foregaaende er holdt op, idet det ikke kan betale sig at ligge helt stille om vinteren, da arbejdet med at komme igang igen bliver saa meget haardere. En lille tur med klubben hver søndag sørger sammen med en ugentlig gymnastikaften for at holde konditionen en lille smule ved lige og gør som sagt foraarstræningen saa meget lettere at tage fat paa.

For begynderen gælder det om at komme igang saa snart som muligt, idet en langsomt opbygget form holder langt bedre og længere end en kort og gennenjaget træningsperiode. Begynd allerede i januar maaned med smaa spadsereture et par gange om ugen og gør gradvis turene længere, indtil distancen efterhaanden bliver ca. 10 km. Det skal dog ikke være spadsereture hele vejen --- der skal ogsaa bestilles noget. Man kan godt løbe 8 - 10 gange i løbet af turen, og det skal være i et hurtigt tempo, men løbeturene behøver ikke at være af saa lang varighed. Saa snart, du er forpustet, og hjertet banker hurtigt, holder du op igen, idet det, der skal oparbejdes paa disse ture, slet ikke er benenes styrke, men hjerte, lunger og blodkredsløb.

Der er mange, der slet ikke forstaaer konditionstræningens store betydning, men det følgende skal nok give tvivlerne lidt at tænke over, og før jeg gaar over til at omtale selve konditionstræningen, vil jeg fortælle lidt om, hvad det egentlig er, der sker i det menneskelige legeme, naar det skal udføre en eller anden krævende præstation. Det menneskelige legeme kan i mange retninger sammenlignes med en forbrændingsmotor, selv om sammenligningen naturligvis maa blive rent billedlig. Medens forbrændingsmotoren arbejder, naar den faar tilført benzin, og dette --- i forstøvet tilstand og sammen med luft -- blæses ind i motoren, skal det menneskelige legeme ogsaa have tilført baade brændstof og ilt, for at det kan arbejde. Der er kun visse stoffer, der kan forbrænde i musklerne, og det er fedtstof, æggehvide og kulhydrat (sukker). Der findes ganske vist et fjerde stof, nemlig alkohol, men det kan vi se ganske bort fra, naar det drejer sig om idrætspræstationer, idet alkoholens skadelige virkninger langt overvejer de gavnlige. Blandt andet nedsætter alkohol --- selv i ret smaa doser --- reaktionsevnen ganske betydeligt.

Af de tre førstnævnte stoffer er det væsentligst fedtstof og kulhydrat, der forbrændes i forøget omfang under middelsvære muskelpræstationer, men stiger arbejdsintensiteten yderligere, saaledes at man naår op i nærheden af toppræstation, forbrændes der saa godt som udelukkende kulhydrat. Dette skyldes uden tvivl, at fedtstof skal gennemgaa en omdannelsesproces i legemet, før det kan anvendes, hvorimod kulhydrat kan forbrænde i musklerne, som det er.

Af dette kan man forstaa, at idrætsmandens daglige kost kan have en vis betydning, selv om man vist roligt kan sige, at jævn borgerlig mad, som vi spiser den her i Danmark, fuldt ud dækker behovet for æggehvide og fedtstof selv under langvarige og krævende præstationer. Medens legemets "sukkerdepoter" er ret smaa og maa forpys under langvarige præstationer (se afsnittet "ernæring"). For at disse nævnte stoffer kan forbrænde i musklerne, er det nødvendigt, at disse samtidig faar tilført ilt, og dette sker gennem blodet. Hjertet pumper blodet ind i lungerne. I lungerne optages ny ilt, og stiger nu musklernes arbejde pludseligt, skal der ogsaa bruges mere ilt, hvilket resulterer i, at hjertet begynder at pumpe hurtigere for at faa mere blod ud til musklerne, og samtidig begynder lungerne at arbejde hurtigere for at forsyne det hurtigere løbende blod med den fornødne ilt. Er konditionstræningen nu i orden, vil hjerte og lunger snart indordne sig under de nye forhold, medens den utrænede hurtigt maa melde pas.

Det er altsaa i første række hjertet, der skal trænes op under konditionstræningen, og at der virkelig sker en optræning af hjertet under en maalbevidst konditionstræning, kan du meget let selv konstatere. Naår man er i hvilestilling, pumper hjertet ca. 5 liter blod rundt i legemet pr. minut, og hertil bruger det 60 - 70 slag. (Normal puls).

Naar man træner en muskel, bliver den større og kraftigere, og hjertet er ikke kogen undtagelse herfra. Dette kan du selv undersøge ved at tage din puls i hvilestilling, naar du er "i form". Pulsen vil da være faldet betydeligt og kan hos mange idrætsfolk være helt nede paa 45-50 slag. Dette skyldes, at hjertet under optræningen er blevet saa kraftigt, at det kan befordre meget mere blod i hvert slag, og nu kun behøver at slaa 45-50 slag for at pumpe de fornødne 5 liter blod rundt.

Hvor vigtig hjertets forøgede kapacitet er, forstaar du sikkert, naar du hører, at blodmængden gennem hjertet ved store idrætspræstationer kan komme helt op paa 40 liter pr. minut (en almindelig vandhane giver ca. 20 liter pr. minut). Det er altsaa indlysende, at et veltrænet hjerte meget bedre er i stand til at skaffe musklerne den ild, der er nødvendig for en øget forbrænding.

Nu er du vist ikke i tvivl om, hvorfor du skal konditionstræne, men tilbage er at fortælle dig, hvordan du skal konditionstræne, og hvorfor netop denne maade er den eneste rigtige.

Paa statens træningsfysiologiske laboratorium har man ved utallige forsøg fundet ud af den bedste og mest effektive (og samtidig den mest skaansomme) maade at træne en muskel op paa. Denne metode kaldes intervaltræningen. Du ved sikkert, at interval er noget nær det samme som periode og forstaar sikkert, hvad jeg mener med det følgende.

Lad os prøve at følge to forskellige, der begge tager ud paa en konditionstur paa ca. 10 km.

Den ene --- som vi kalder A. --- løber de 10 km. i et haardt jævnt tempo, medens den anden --- han kalder vi B. --- begynder i et raskt spadseretempo. Derefter løber han et stykke, og han løber raskt til. Saa gaar han igen lidt, til hjerte og aandedræt er kommet saa nogenlunde i ro, og saa løber han atter, o.s.v. I alt løber han 8-10 gange i løbet af de 10 km.

Hvad har nu de to opnaaet?

A. har opnaaet at blive dødtæt. Videre har han opnaaet at sætte hjerte og blodkredsløb i fuldt sving, men kun een gang, der ganske vist har været af 10 km.s varighed, og saa kan han være sikker paa at være små i benene flere dage efter.

B. er ikke blevet nær saa træt som A., men alligevel har han faaet meget mere træning ud af turen. 8 - 10 gange har han sat hjerte, aandedræt og blodkredsløb i fuldt sving --- det er ganske vist af kortere varighed, men alligevel langt nok, og saa har han endda givet de nævnte funktioner lejlighed til en gavnlig hvile ind imellem.

Konditionstræningen bør begynde ca. 3½ maaned før sæsonens første løb --- altsaa omkring nyttaar --- og strække sig til midt i februar, hvor træningen paa cykle bør begynde, om ellers vejret tillader det.

Find saa vidt muligt blød skovbund at konditionstræne paa --- eller andet tilsvarende terræn --- idet stenbro og asfalt "slaar igen" og gør musklerne stive og haarde.

Begynd med ture paa 3 - 4 km. og stig gradvis til 8 - 10 km., og lav gradvis løbeturene længere og haardere. Træn paa denne maade to gange om ugen --- f. eks. tirsdag og torsdag --- men træn ogsaa om søndagen paa den maade, som jeg nu fortæller dig.

Tag din cykel og kør 10 - 15 km. ud fra det sted, hvor du bor. Stil cyklen fra dig et sikkert sted og træn saa et par timer til fods paa den ovenfor nævnte maade. Om søndagen, hvor du kan træne, medens det er lyst, behøver du ikke slavisk at følge stierne, men kan vælge et godt bakket terræn som f. eks. "Ulvedalene" i Dyrehaven eller de store bakker i Hareskoven. Løb op ad alle bakkerne og slap af paa vejen ned.

De bevægelser, du gør med benene, naar du løber op ad bakkerne, minder stærkt om benenes bevægelser, naar du træder cyklen, vel at mærke hvis du vender fødderne lige frem og ikke sætter indersiden af skoens tål, naar du skal op.

Saa snart træningen er overstaaet, galder det om hurtigst muligt at komme tilbage til cyklen og hjem til afvaskningen, frotteringen og frokosten.

Naar du har konditionstrænet paa denne maade i 1½ maaned, kan du være sikker paa at have givet dig selv de bedste betingelser for at komme til at køre stærkt og det bedst mulige grundlag til at bygge den endelige form op paa.

Bad efter al træning bør være en selvfølge. En afvaskning af hele kroppen er det første, der skal ske, naar du kommer hjem fra træningen. Det dur altsaa ikke at stoppe i gaarden eller gadedøren for at sludre med hammerterne. Har du ingen badevarelse, kan du udmærket tage dit bad i et ganske almindeligt køkken, og mor eller far er sikkert ikke uvillige til at vaske og frottere dig paa ryggen. Glem ikke at vaske dig under armene og i skridtet. Hos alt for mange mennesker er disse steder søde for ubehagelige transpirationsdunster, og særlig for en cykelrytter gælder det om at passe paa, idet mangel paa renlighed med skridtet hurtigt vil faa ubehagelige følger i form af hudløshed eller smaa filipenser, der ikke er behagelige at sidde paa.

Foruden al denne renlighed hører et dantbad eller tørluftbad (det sidste er det bedste og behageligste, men ogsaa det dyreste) en gang om ugen med til en cykelrytters program hele aaret rundt.

I selve væddeløbsseasonen bør du tage badet hver mandag, hvis du ikke kan naa det umiddelbart efter træningen torsdag aften.

Om paaklædningen til konditionstræningen er det svært at sige noget helt bestemt, idet temperaturen jo kan svinge meget, men er det ikke saa mildt i vejret, at du kan benytte gummisko, er et par vandresko ideelle. Skistøvler eller lignende fodtøj, der gaar op over anklerne, bør du aldrig bruge, idet det hindrer den smidighed i fodleddet, som det netop er saa nødvendigt for en cykelrytter at faa trænet op. Langt de fleste rynker ringeagtende paa nasen, naar man fortæller dem, at undertøj med lange armer og ben bør være obligatoriske til vinterens konditionstræning, men hvis beviserne paa, at de fleste af de daarlige knæ, der findes hos cykelryttere, skyldes kulde, kunne forelægges, saa tror jeg nok, at mange af de modige "vikinger" ville kapitulere og hoppe i de "langbenede".

Et par plus-fours, en skjorte, en sweater og én vindjakke fuldender paaklædningen til konditionstræningen. Har du ingen vindjakke, bør du altid have papir paa ryg og bryst under sweateren (aviser passer i størrelsen, men snitter i reglen væmmeligt af), og glem saa ikke, at du skal have en eller anden slags hovedbeklædning paa. En pandehulebetændelse kan uhyre nemt blive følgen af den letsindighed, det er, at køre barhovedet i koldt vejr, og i alle tilfælde skal der nok sætte sig noget gift, der maa ske først giver sig udslag om nogle aar, og saa har du glemt, at du engang kørte uden hovedtøj, og du kan slet ikke forstaa, hvad den modbydelige gift dog er kommet af.

FORAARSTRÆNINGEN .

=====

Ca. 2 maaneder før sæsonens begyndelse skal der tages fat paa den egentlige cykeltæning. Hertil bør cyklen være monteret med T.-ringe eller andre ringe i samme vægtsklasse. Gearskiftet er overflødigt, hvorimod skærne er obligatoriske.

Den første maaned bør gearet være mellem 65 og 68 og derefter 72 til 75. Større gear bør du i virkeligheden aldrig køre med under træningen, selv om du somme tider under denne godt kan gaa op i det noget større for at prøve dine kræfter i en spurt.

Paaklædningen til foraarstræningen er den samme som ved konditionstræningen, kun er skoene nu afløst af cyklesko (husk stadig papir paa ryg og bryst samt hovedbeklædningen).

For juniorene og letvægtene er det rigeligt at begynde med at køre ca. 30 km., og det bør i det første par uger foregaa i et moderat tempo uden antrit og spurter. I løbet af 14 dages tid skulle der gerne være kommet lidt mere varme i luften, og saa maa der godt gøres lidt mere ved træningen, men lad være med udelukkende at køre haard tempokørsel i de 30 km., der forresten nu gerne maa stige til 40 - 50 km. Husk ogsaa paa, at intervaltræning stadig er den bedste, og varier kørslen derefter. Lav et magtigt antrit op ad en bakke, og slap saa lidt af igen, saa hjertet faar tid til at falde lidt til ro --- kør haardt tempo et stykke tid, slap lidt af igen, aftal med træningsmakkeren, at der

skal spurtes til næste kilometersten. Kort sagt: find hele tiden paa noget nyt. Det er min personlige opfattelse, at man har mere udbytte af den træning, man foretager sammen med to eller tre kammerater, end den, man foretager alene. Det er svært at variere sin kørsel nok, naar man er alene --- man er tilbøjelig til kun at køre tempokørsel og mister derved efterhaanden noget af hurtigheden. Naar træningen har staaet paa en maaned, og gearet er sat op til 72-75, maa distancen godt være gaaet op til ca. 50 km.s effektiv træning. Med effektiv træning mener jeg regnet fra det sted, hvor træningen begynder, til det sted, hvor den afsluttes.

Kender du begrebet "gadesprinter"? De saakaldte "gadesprintere", for der findes desværre en del af dem, er til stor skade for hele cyklesportens renommé. Man kan kende en "gadesprinter" paa, at han farer afsted inde i selve byen til skræk for hunde, heste og ældre damer, der sommetider oven i købet bliver overdænget med skaldsord, fordi de, i hans øjne, ikke kommer hurtigt nok af vejen, naar han kommer farende, og han er iøvrigt til stor fare for den øvrige kørende og gaaende trafik i sig selv.

Der findes faktisk ikke noget dummere end en cyklerytter, der begynder sin træning lige uden for gadedøren, spander taaclicpsremmene og maaske endda gaar ned i styret med det samme.

Den rigtige maade at træne paa for en rytter, der bor i en by, er at køre roligt og stille ud af denne og først sætte fødderne i taaclicpsene og spænde remmene, naar han er ude ved den kilometersten, han i forvejen har udset sig som træningsturens udgangspunkt og omvendt ved hjemkomsten fra træningen løsne remmene og køre roligt til sin bolig, naar træningens afslutningssted er passeret.

Som eksempel kan jeg nævne, at jeg selv, der bor midt i København, begynder og afslutter min træning ved Glostrup, Lyngby eller Klampenborg.

Jeg kan anbefale at træne den nævnte distance tirsdag, onsdag og torsdag. Træningen om onsdagen bør være let, hvilket vi kommer tilbage til under afsnittet "Hvor tit bør man træne".

Om søndagen inden sæsonens begyndelse maa du godt træne lidt længere, og den sidste maaned af foraarstræningen maa distancen godt være kommet op paa 60-70 km.s effektiv træning, naar det blot stadig er intervaltræning.

Baade A., B., C. og D.-ryttere kan godt følge dette program, hvad konditionstræningen angaar, naar blot de "gamle" ryttere husker paa, at naar man har kørt cykkeløb nogle sæsoner, bliver det i reglen svarere og svarere for hvert aar at komme i træning. Det er ligesom, der skal lægges et stadigt større arbejde for dagen hvert aar, før formen viser sig, og naar man først dette stadium, maa der selvfølgelig gøres lidt mere ud af både konditionstræningen og cykletræningen.

Hvordan A., B., C. og D.-ryttere bør træne, fortæller jeg bedst ved ligefrem at stille et træningsskema op, men forinden vil jeg dog lige sige, at gearet bør stadig være 65 - 68 den første maaned og derefter 72 - 75, og at intervaltræningen her er mere vigtig end i noget andet tilfælde. Kø tempo, slap af, træd an et par gange, slap atter af, kø et par lange spurter, slap atter af, kø atter tempokørsel o.s.v. Varier i det hele taget køremaaden saa meget som muligt.

Hvis vi nu sætter, at sæsonen begynder den 15. april, bør træningsprogrammet se saaledes ud:

Mandag:	Massage for A. og B.-ryttere.
Tirsdag:	Ca. 50 km., jævnt stigende, saaledes at distancen den 15 marts er oppe paa 100 km. (C.-ryttere 80 og D.-ryttere 60 km.).
Onsdag:	Let træning 60 - 80 km.
Torsdag:	Som tirsdag.
Fredag:	Massage for A. og B.-ryttere.
Søndag:	Som tirsdag.

15 marts til sæsonens begyndelse:

Mandag: Massage for A. og B.-ryttere.
Tirsdag: Ca. 100 km. jævnt stigende, saaledes at distancen ved sæsonens begyndelse er oppe paa ca. 130 km. (C.-ryttere 100 og D.-ryttere 80 - 90 km.).
Onsdag: Let træning 60 - 80 km.
Torsdag: Som tirsdag.
Fredag: Massage for A. og B.-ryttere.
Søndag: Som tirsdag.

I sæsonen:

Mandag: Cyklen rigges om til træning. Massage for A. og B.-ryttere og tørluftbad.
Tirsdag: Ca. 130 km. (C.-ryttere 100 og D.-ryttere 80 km.).
Onsdag: Ca. 80 km. let træning. (C. og D.-ryttere 60 km.).
Torsdag: Ca. 100 km. (C. og D.-ryttere ca. 80 km.).
Fredag: Cyklen gøres klar til væddeløb. Massage for A. og B.-ryttere. Tørluftbad, men ikke for lang tid i varmen.

Jeg er klar over, at visse A.-ryttere vil sige, at det er alt for lidt træning, men det kan nu ikke blive til mere, naar arbejdet og sengen skal passes. For ryttere, der ligefrem har træningsfrihed, stiller sagen sig naturligvis noget anderledes, og saa maa der selvfølgelig naas helt andre distancer.

Med det samme vi er ved foraarstræningen, er det maaske praktisk at sige, at de første træningsture, hvor man bare ruller, er ideelle til at finde den rigtige stilling i cyklen paa og til at finde det rigtige bløde og smidige traad. Det er ikke godt, naar man skal til at stille ind paa cyklen efter først at have kørt i længere tid i en forkert stilling.

K A M P T R Æ N I N G .

Naar væddeløbssæsonen begynder, og du en gang om ugen kører dig helt ud, kan det selvfølgelig ikke nytte, at du under træningen kører, som det var væddeløb hver gang. Om tirsdagen maa den godt faa en ordentlig "tand" (stadig i intervaller), om onsdagen "rulles" der, og om torsdagen bør der ikke køres for haardt. Hvor meget og hvor haardt, der skal trænes, afhænger som sagt af det daglige arbejde. F. eks. maa kontormanden, der har et stillesiddende arbejde, ubetinget ud og køre om onsdagen, medens den meget haardt arbejdende uden skade kan holde hviledag denne dag. Og husk saa, at nu mere end nogensinde under træningsperioden gælder det, at 8 eller helst 9 timers søvn i døgnnet bør være en selvfølge.

Efterhaanden, som der kommer mere og mere varme i lufyen, lægger du selvfølgelig noget af træningstøjet, og efterhaanden, som du faar mindre og mindre tøj paa kroppen, føler du trang til at sætte styret længere og længere ned. Denne trang maa du godt følge til en vis grad, idet det jo er klart, at du først kan finde den helt rigtige stilling paa cyklen, naar du er klædt paa til væddeløb, altsaa med kun et lag tyndt tøj paa kroppen.

Naar sommeren først er der, er den ideelle paaklædning til træningen: Cyklesko, ankelsokker, underbenklæder, undertrøje, shorts, sportsskjorte med korte ærmer, slip-over (hvis det er køligt i vejret), samt hovedbeklædning. Det er praktisk at have en slip-over eller tynd vindjakke paa styret eller i flaskestativerne under aftentræningen, hvor man ofte overraskes af kølighed. Et tyndt lag papir paa bryst og ryg er heller ikke at foragte selv under sommertræningen. Det varmer ikke noget videre, men skaaner mod træk. Husk, at en sommerforkølelse er nem

at faa, men besvarlig at komme af med igen.

Al træning er individuel, og du bør ikke tro, at det træningsprogram, jeg her har opstillet, lige netop passer for dig. Træningsmaaden kan du med rolig samvittighed følge, idet den ubetinget er rigtig. Hvad træningsdistancerne angaar, er jeg kommet til mit resultat dels ved egne personlige erfaringer og dels ved at udsperge en hel del kendte ryttere, hvorledes de træner. Af alt dette har jeg saa taget et gennemsnit og lavet et træningsprogram efter. Det vil igen sige, at nogle af de adspurgte trænsede længere og andre noget kortere end foreslaet i nærværende træningsprogram. Herefter bliver det din egen opgave --- eventuelt i samraad med mig --- at finde ud af, hvad der netop passer for dig.

HVOR TIT SKAL MAN TRÆNE ?

Enten det drejer sig om konditionstræning, foraarstræning eller kamptræning, bør du, lige meget hvilken klasse du kører i, aldrig træne haardt to paa hinanden følgende dage.

Jeg ved godt, der er folk, der fortæller, at de blev nordiske mestre og verdensmestre, og at de trænsede baade 4 og 5 gange om ugen, samt at de hver gang kørte fra 200 til 250 km. --- men man var nu ikke klogere den gang. Enhver, der blader op i gamle cykleblade, vil se, at de tider, hvorpaa de tidligere berømteders vandt deres fine sejre, nu kan naas af enhver A. og B.-rytter, og det beviser igen (selv om en del af tidsforbedringerne uden tvivl skyldes bedre veje og cykler), at den moderne træningsform, der nu er ved at vinde mere og mere indpas, er den eneste rigtige.

Det er ikke skrevet som et forsøg paa at forklejne tidligere berømteders præstationer, idet alene den omstændighed, at de paagældende kunne komme til at køre saa stærkt trods den forkerte træning, beviser, at de var store cykletalenter, og det er kun en skam, at vi ikke kan konstatere, hvor langt de kunne være naaet med en mere hensigtsmæssig træning.

Naar man ikke bør træne haardt i to paa hinanden følgende dage, har det sin naturlige forklaring.

Du har tidligere faaet at vide, at der ved enhver muskelpræstation sker en forbrænding i musklerne, og da der ved enhver forbrænding dannes affaldsstoffer, maa det være enhver klart, at der maa være tid til, at disse affaldsstoffer kan fjernes.

Under forbrændingen dannes der to affaldsstoffer, nemlig kulilte og mælkesyre, og heraf er det mælkesyren, der er langst om at komme væk fra musklerne igen, idet kulilten er den ilt, der med blodet blev tilført musklerne, og som næsten med det samme føres bort igen.

Der tales populært saa meget om træthedsstoffer, men udover mælkesyren, der ved intensivt arbejde ophobes i saa store mængder i musklerne, at det kan fremkalde træthed, har man ikke med sikkerhed kunnet paavise saadanne stoffer. Saalænge denne mælkesyre er ophobet i musklerne, er disse, hvad man kalder trætte, og den eneste maade, hvorved denne mælkesyre kan blive fjernet nogenlunde hurtigt, er ved en forøget blodgennemstrømning af de paagældende muskler. Dette kan ske dels ved damp- eller tørluftbade med kolde afskylninger og dels ved massage, hvor man direkte masserer blod gennem musklerne og dermed medvirker til at fjerne mælkesyren.

Naar der trænes haardt, kan der altid paavises mælkesyre i blodet mindst een dag efter, og da det er en kendsgerning, at man ikke kan træne en trætt muskel, er det sikkert klart for enhver, hvorfor det ikke dur at træne haardt to dage efter hinanden. I det træningsprogram, jeg har opsat tidligere i bogen, staar der: "Let træning om onsdagen", og denne lette træning skal saamænd bare tjene til at for-

ge blodgennemstrømningen i musklerne og fjerne træthedsprodukterne fra tirsdagens træning, men har du et haardt arbejde til daglig, hvor du bevæger dig meget, kan denne onsdagstræning udmerket godt stryges, idet det arbejde, du har udført om dagen, fuldt ud udgør det samme, som træningen om aftenen ville gøre, og saa gør det ikke noget, at dette arbejde slet ikke har berørt benene, idet et haardt arbejde med en bestemt muskelgruppe vil forøge blodgennemstrømningen i alle legemets muskler. F. eks. vil manden, der saver brænde i to timer, faa nøjagtig den samme blodgennemstrømning af benenes muskler som cykelrytteren, der ruller en gur paa to timer, forudsat at de begge har arbejdet lige haardt.

Dette med hviledagen ind imellem er ikke blot en fikts ide hos nogle, der gerne vil gøre sig interessante --- der ligger kendsgerninger bagved. Paa statens træningsfysiologiske laboratorium, hvor man levende interesserer sig for den slags, har man --- foruden hundredevis af lignende forsøg --- gjort dette: Man har ladet en kraftig og veltrænet mand arbejde en bestemt tid daglig paa en faststaaende afbremset cykle, og man har konstateret, at arbejdspræstationerne har været uforandrede fra dag til dag og i de fleste tilfælde endda har aftaget. Først naar der blev indskudt en mellenliggende hviledag, opnaaedes en fuld restitution og en positiv træning, hvilket er godt at erindre for de, der mener, at træning blot er at mase paa saa kraftigt som vel muligt fra dag til dag.

Et andet eksempel paa spørgsmaalet "Hvor tit skal man træne" er de saakaldte træningslejre, det er saa moderne at afholde før verdensmesterskaberne for vore eliteryttere. De skal træne og træne og saa ellers hvile sig saa meget som muligt ind imellem, hvilket resulterer i, at de slet ikke faar fjernet alle disse træthedsprodukter, som ganske automatisk ville være fjernet, dersom de paagældende ryttere havde passet deres arbejde, som de plejer. Nu bliver resultatet blot, at rytterne møder trætte og uoplagte til den store konkurrence, og maaske føler de sig oven i købet tyngtet af et stort nervepres som følge af den megen avisomtalen om den fine form, de maa være i efter alt, hvad der er blevet gjort for dem. Vil man endelig lave en træningslejr før en stor konkurrence, maa det gøres paa følgende maade: Usædvanligt lange og haarde træningsture med rigelig tid ind imellem til legemets restitution, ikke alene ved hvile, men ved en afledende beskæftigelse, der kan forøge blodgennemstrømningen af musklerne uden at virke trættende og saa selvfølgelig massage.

Noget helt andet er de træningslejre, som A.B.C. i lighed med de fleste andre landevejsklubber laver umiddelbart før sæsonen. Disse træningslejre er --- i modsætning til de ovenfor nævnte --- direkte gavnlige og belærende, og du bør absolut tage med paa en saadan træningslejr, hvis du paa nogen maade kan.

===== PAAKLÆDNINGEN TIL CYKLELØB. =====

Nu er vi naaet til at tale lidt om selve løbet, og det sker i næste afsnit, der hedder teknik og taktik, men forinden er det værd at se lidt paa, hvorledes man skal være klædt paa til løbet, for det har en del at sige, om man er korrekt og praktisk paaklædt.

Cykleskoene har allerede været omtalt tidligere i bogen, men de skal selvfølgelig være nypudsede.

Ankelsokkerne bør være hvide eller gule. Man ser af og til enkelte sorte eller mørkeblaa sokker, og det ser arlig talt forfærdeligt ud, ligesom de nedrullede sportsstrømper, der dannér en mægtig klump ved ankelen, ogsaa nærmest maa betegnes som mindre kladelige.

Benklæderne er sorte, saakaldte kørebukser, og de er enten af uld eller bomuld. Bukserne bør altid sidde stramt om laaret og om hofterne. Det ser farligt ud med "flagrebukser", og man bliver i reglen drillet med spørgsmaal, om man har glemt at spænde musklerne paa, eller om man vil laane et par cyklespænder.

Kører du løb, der er længere end 30 km., bør du have en skindlap inde i bukserne. (Det er der i reglen, naar man køber de rigtige). Denne skindlap indgnides med hjortetalg (som faas paa apoteket), da man ellers risikerer at blive gnavet hudløs paa indersiden af laarene eller ligefrem faar saar i skridtet. Undertrøjen bør være en af de saakaldte brynjer. Populært forklaret er en brynje en hel masse huller omviklet med sejlgarn. Brynjen kan loovrigt udmærket erstatte undertrøjen under træningen ogsaa. Klubtricot er obligatorisk. Det vil sige, at du skal køre med en trøje, der er indregistreret som A.B.C.s

Hovedbeklædningen bør være en af de smaa hvide huer med skygge. Styrthjelm er obligatorisk, men køb den saa stor, at der er plads til en lille hue under den. Den er baade praktisk og klædelig, og den beskytter samtidig mod baade kulde og solens direkte straal.

Ligesom under træningen skal der papir baade paa ryg og bryst, og et let silkehalstørklæde er godt at have paa.

Drejer det sig om et langt løb, bør du drysse lidt børnepudder i sokkerne, da skoene godt kan gnave hul paa tærne, hvis du sveder meget om fødderne. I koldt vejr er det formaalstjenligt at gnide benene med en olie eller et andet fedtstof, der fremkalder karudvikling og varme i huden. Følgende, der kan bestilles paa apoteket, kan anbefales:

Methyl salisyl:	20 gram,
kloroform:	5 gram,
vaseline:	80 gram.

Nu har jeg vist nævnt det meste af det, der skal bruges til cykleløbet --- bortset fra cyklen --- men det er maaske værd at læse denne lille huskeliste, inden du gaar ud af døren for at tage til vaddeløb:

Sko,	olie til benene,
sokker,	hjortetalg i bukserne,
kørebukser,	haendklæde og sæbe,
brynje,	papir til ryg og bryst,
hue,	forplejningsflasker,
styrthjelm,	lommeflaske,
halstørklæde,	forplejning,
børnepudder,	frokostpakke til efter løbet.

OPVARMNINGEN

Det er meget vigtigt at varme op før en konkurrence, og du giver dig selv et haardt handicap ved at undlade det. Maaske har du endnu ikke kørt cykleløb, men du har uden tvivl prøvet at køre stærkt paa din cykel og derved konstateret, at du efter 2-3 km.s kørsel kommer ind i en periode, hvor du ikke kan faa luft nok, ligesom benene slet ikke vil rundt. Denne træthedsperiode varer 4-6 km., hvorefter det hele ligesom "ruller" igen. Denne træthedsperiode i starten, der koster dig mange sekunder og mange kræfter, der ellers kunne komme dig til gode senere i løbet, kan ikke undgaas, men den kan --- ved en fornuftig opvarmning --- gøres meget mindre og kortvarigere. Det, der sker, naar du ikke er opvarmet, er i korthed følgende: Naar du pludselig begynder at køre, sker der samtidig en stærkt forøget forbrænding i musklerne, hvortil der skal bruges en hel del ilt. Hjertet arbejder sig kun langsomt op, og i den mellemliggende periode, hvor musklerne altsaa bliver underforsynede med ilt, opstaar der en slags iltgæld, og den

tidligere omtalte træthedsperiode vil vedvare, indtil denne iltgæld er udlignet. De kemiske processer i musklerne sker bedst, naar temperaturen i disse er oppe paa ca. 39 grader, hvorfor det er vigtigt at benytte de muskler under opvarmningen, der skal benyttes under konkurrencen. Det nytter altsaa ikke at opvarme ved gymnastik eller lignende.

Hvis du saa en muskel i tværsnit under stærk forstørrelse, ville du kunne se, at der i en kvadratmillimeter muskelvæv findes ca. 3000 smaa blodkar. I hvilestilling er kun ca. 100 af disse blodkar aabne, medens de, naar arbejdsintensiteten stiger i den paagældende muskel, gradvis aabner sig for til sidst at være aabne allesammen. Da musklerne skal forsynes med ilt netop ved en forøget blodgennemstrømning af disse blodkar, er det altsaa endnu en grund til at varme op.

Nu har du altsaa opvarmningens betydning i en nøddeskal.

1: Temperaturen i musklerne er oppe, hvor den skal være.

2: Hjertet er klart til at imødekomme musklernes forøgede iltkrav.

3: Musklerne er klar til at modtage den forøgede blodgennemstrømning som de, gennem deres iltkrav, selv beder om.

Begynd at varme op ca. $\frac{1}{2}$ time før, du skal starte. Tag et sæt varmt overtrækstøj paa og behold dette paa til ganske kort før, du skal starte løbet.

Kør ud ad vejen i det mindste gear i ca. 13 minutter, saa du kan være tilbage 3-4 minutter før, du skal starte. Kør efterhaanden rask til og slut af med en spurt, saaledes at hele kredsløbet virkelig kommer i sving. Paa den anden side kan det selvfølgelig heller ikke nytte, at du varmer op paa en saadan maade, at du er træt, før du skal starte.

T E K N I K

Afsnittet teknik er for cykleryttere naaske ikke saa forfærdeligt stort, idet en stor del af det har været omtalt under afsnittet "tillingen paa cyklen".

Trods sin lidenhed er afsnittet dog naaske det allervigtigste, og der er al god grund til at hæfte sig meget nøje ved det følgende.

Et menneske har ikke uudtømmelige kraftreserver, og det er derfor logisk, at den idrætsmand, der har den mest økonomiske teknik, kan blive ved længst uden at blive træt. Inden for cyklesporten vil det sige, at det gælder om at komme hurtigst muligt frem med det mindst mulige kraftforbrug.

De eneste bevægelser under cykelkørsel, der ikke er kraftspild, er de, der fra benenes stempelagtige bevægelser gaar ned i pedalerne. Man ser tit ryttere, der rækker med hovedet eller med hele overkroppen eller ligefrem laver pumpebevægelser med overkroppen i takt til pedaltraadet, og det er denne slags bevægelser, der er overflødige og kraftspild.

For at faa det fulde udbytte af traadet i pedalerne bør du træde paa disse saaa tæt inde ved pedalarmen som muligt, og det er ligeledes af stor betydning, at føden vender lige frem --- altsaa ikke noget med at vende tærerne indad eller udad.

Teknikken i at træde hurtigt an kan næsten ikke forklares. Det er noget, man skal have paa følelsen. Naar man træder an, træder man med det ene ben og trækker med det andet, hvorfor det er nødvendigt, at læderklammerne under skoene er i orden, ligesom taaclipsremmene maa være hele og stærke.

Naar du lærer at træde an og træner i det, bør tanken kun være at trække opad, saa stemmer du ganske uvilkaarligt det modsatte ben imod paa den anden pedal, og hele tiden skal du tænke: "hurtigere - hurtigere - hurtigere". Der maa ikke være to traad, der varer lige lange --- hele tiden skal der accelereres, indtil tophastigheden er naaet. Der er ingen tvivl om, at enhver kan lære at træde an, selv om medfødte egenskaber her spiller en vis rolle.

Det at kunne spurte kræver, foruden antrippet, ogsaa en speciel teknik. Efter et haardt landevejsløb kan det næsten altid betale sig at aabne spurten selv, idet el-

le er mere eller mindre trætte, og den, der har sikret sig spidsen, eller maaske endda et par længders afstand ned til feltet, har alle gode kort paa haanden i modsætning til banespurten, hvor det endda er en stor fordel at ligge i anden position med et par længders afstand fra den førende rytter. Naar du saa har traadt an, er der kun een ting at koncentrere dig om, og det er maalstregen. Der er absolut ingen grund til at se sig tilbage, for enten kommer de andre ryttere, eller ogsaa kommer de ikke, og det ligemeget, hvor meget du kigger.

I korte enkeltstartsløb, hvor det drejer sig om sekunder blandt de placerede ryttere, bør du absolut blive siddende i sadlen op ad bakkerne, hvis disse da ikke ligefrem er saa stejle, at du NØDVENDIGVIS MAA op at staa for i det hele taget at komme op over dem. Glid godt tilbage paa sadlen, trød lidt dybere end sædvanligt med benene og opdag, at det hele saamænd slet ikke er saa svært, som det ser ud til. Paa flad vej kan de fleste køre stærkt, og den tid, der skal indvindes fra konkurrenterne, skal navnlig indvindes paa bakkerne, hvor mange gaar delvis i staa og kommer helt ud af traadet. Husk paa det og giv den en ordentlig "tand", selv om det er haardt.

I længere landevejsløb kan det ligefrem være en lettelse at komme op og staa og lette skridtet for det konstante tryk, der hviler paa det fra sadlen. Det kan ogsaa være praktisk at skifte stilling i styret engang imellem, idet det har vist sig, at et konstant tryk i haandfladerne kan medføre visse lammelser af underarmens muskler, ligesom sadlens tryk i skridtet kan virke lammende paa visse vigtige nerver. Disse lammelser er dog altid af rent forbigaaende karakter.

Under kørsel i modvind bør man altid køre med hænderne oppe i styret. Det føles næsten, ligesom man har faaet et lille sejl paa, men det kræver lidt træning at kunne træde cyklen ordentligt i den stilling, særligt, hvis du umiddelbart i forvejen har kørt en længere strækning med hænderne nede i styret.

Det bør være en god regel for en cyklerytter, at han ikke træder i et sving, uden han er 100% sikker paa, at pedalen ikke gaar paa, og det at komme hurtigt rundt i et skarpt sving kræver en ganske speciel teknik. Skal du dreje i en by, eller hvor der paa grund af bebyggelse, træer og lignende ikke er oversigt, maa du altid regne med tværgaaende trafik, og det gælder specielt, hvis der ikke er posteret kontroller i svinget, og farten skal selvfølgelig være herefter. Men ude paa landet --- i sving, hvor der er fuld oversigt --- er der ikke tid til at tage farten ret meget af cyklen, og det er heller ikke nødvendigt, hvis du vel at mærke bærer dig rigtigt ad.

Sorg for, at hele kroppens vægt er paa pedalen modsat den side, du svinger til. I højresvinget skal f. eks. den venstre pedal være nede og hele kroppens vægt hvile paa denne pedal. Du kan ligefrem mærke, hvordan du paa denne maade presser hjulene ned i vejbanen, og der skal meget til, før cyklen skrider ud.

Der er mere teknik endnu, men det er ting, der kun kan demonstreres i praksis, eller ting, du kun selv kan føle dig frem til. Man kan f. eks. ikke forklare det rigtige traad i pedalerne. Man kan forklare, at benene skal gaa lige op og ned, at der skal være bevægelse i fodleddet, at hælen aldrig bør ligge dybere end fodballen, samt at man baade skal træde og trække. Alt dette kan du udmærket gøre og saa alligevel træde skrupforkert. Det rigtige smidige traad finder du kun ved at studere teknikken hos de ryttere, der træder godt, og saa prøve paa at efterligne. En skønne dag finder du saa den rigtige smidige rytme, og saa siger du til dig selv: "Var det virkelig det hele".

Det, at kunne afslappe de muskler, der ikke er i øjeblikkelig funktion, er ogsaa umaadeligt vigtigt for en cyklerytters teknik. Prøv engang at køre bagefter et felt cykleryttere og se nærmere paa underbenenes muskler. Hos en del af rytterne er disse muskler konstant spændte, medens man hos de andre tydeligt kan se, hvorledes musklerne skiftevis spændes og afslappes.

Mange cykleryttere spænder musklerne i overkroppen og armene, hvilket først og

Samlet start og enkelt start er to vidt forskellige ting, og forskellen kan kort og godt forklares paa denne maade: I enkeltstart gælder det om at komme hurtigst muligt fremmed det mindst mulige kraftforbrug og --- hvis man er kommet nogle stykker sammen --- at hjælpe hinanden saa meget som muligt, for at gennemsnitsfarten kan blive saa høj og konstant som muligt.

I samlet start gælder det ikke om at komme hjem saa hurtigt som muligt, men blot om at komme over maalstregen før nogen af de andre deltagere i løbet, og saa paa vejen have holdt sit kraftforbrug saa langt nede som muligt, samtidig med at man trætter konkurrenterne saa meget som muligt.

I samlet start ser man selv i A-klassen mange "ryk", der paa forhaand er dømt til at mislykkes, fordi de er lavet paa en forkert maade.

Har man for eksempel sat sig for at rykke op ad en bestemt bakke, kan det ikke nytte, at farten paa den flade vej i forvejen er højt oppe, for saa ruller hele feltet med over toppen, selv om der en nogen trætte imellem. Det rigtige er, at man sørger for, at farten --- inden bakken --- gradvis og u mærkeligt trykkes, saaledes at der virkelig kan trædes an paa selve bakken --- og saa er der atter forskellige maader at rykke paa. Man kan enten ligge sidst og tage lidt afstand fra feltet og saa benytte de sidste halve snes meter før bakken til at træde an paa, saaledes at man ved begyndelsen af bakken naar op til de øvrige ryttere, der nu maa træde an paa selve bakken, hvis de vil med. Man kan ogsaa tage spidsen i feltet og køre op ad bakken i et tempo, der ikke er for haardt, men alligevel tvinger de øvrige ryttere ned paa en lang stribe. Lige før toppen træder man saa an og fortsætter for fuldt tryk paa den flade vej eller ned ad den eventuelle bakke paa den anden side.

Det er nemt at forestille sig, hvad der sker, naar der bliver rykket paa sidstnævnte maade, idet feltets sidste ryttere er et godt stykke fra toppen, naar der bliver rykket, og altsaa maa køre lige saa stærkt op ad resten af bakken, som den førende rytter gør paa den flade vej eller ned ad bakken paa den anden side, hvis de vil bevare tilslutningen til feltet.

Det samme er tilfældet i et sving, vel at mærke hvis svinget er saa skarpt, at farten maa tages delvis af cyklerne. Naar feltets første ryttere kommer ud af svinget, er de bageste først ved at tage farten af cyklerne for at gaa ind i svinget, og naar de første saa træder an for alvor, kan de bageste slet ikke undgaa at faa et ordentligt "hul" at køre op, hvis de i det hele taget kommer med mere.

Man bør altid ligge saadan placeret i feltet, at man kan komme med i eventuelle "ryk", men man skal se sine folk an og bedømme, om "rykket" har chancer for at kunne give resultat. Mener man ikke, det er tilfældet, bliver man selvfølgelig roligt liggende paa sin plads i feltet. Er der sidevind, gælder det selvfølgelig om at være med foran, hvor der er pace, og er det ikke muligt at komme med i rækken, gælder det om at lave en række til over vejen hurtigst muligt.

Er man saa uheldig at være den eneste, der ikke faar pace, fordi der ikke er plads til flere over vejen, er der ikke andet at gøre end at køre helt ind i gruset og tage den smule pace, der er at faa. Hellere punktere i gruset end blive hængt af paa grund af manglende pace. Man kan dog i reglen komme med i rækken foran ved at gaa op og tage en kort føring og saa træde an og gaa ned paa hjul i lasiden, hvis man da ikke er saa heldig at have en kammerat i "rækken", der giver plads for en.

Det er ogsaa altid effektivt at "rykke" paa daarlig vej eller grusvej, hvor man ikke har saa megen gavn af at ligge paa hjul.

Naar man saa kommer hjem og skal spurte, er det, man skal huske paa, at den, der har den korteste vej til maalstregen, naar spurten begynder, har de bedste chancer. Man bør placere sig saa langt fremme i feltet som muligt og afvente det øjeblik, hvor der netop er den afstand til maalet, som man mener at kunne holde.

En spurt skal være en eksplosion, et "hysterisk anfald" om man vil. Alt, hvad der er til disposition af kræfter, skal nu udløses paa de sidste 300 meter, og det allerbedste er, hvis man i antrippet har faaet et par langders forspring. Skulle en af feltets øvrige ryttere komme een i forkøbet med at træde an, maa man ikke tøve et eneste øjeblik, men være over ham som en løve. Dersom det ikke ligefrem er en rytter, der har forregnet sig, og som har traadt ab for tidligt, er det bare med at gaa forbi ham med det samme, saa der ikke kommer en eller anden og lukker een inde i feltet.

Er der medvind i spurten, skal man aldrig være bange for at aabne, idet langt de fleste forregner sig i en medvindsspurt og angriber for sent, men er det modvind, kan det betale sig at faa en eller anden til at "gaa" spurten ved at foregive, at man selv vil til at køre. Lav et fingeret antrit, og der skal i langt de fleste tilfælde nok være en, der "hopper paa den" og aabner spurten, og saa er det bare med at komme paa hjul.

Er man i et løb ved at være træt og mærker farten blive trykket for en stor bakke som tegn paa, at nu skal der rigtig "rykkes", er der ikke andet at gøre end at tage spidsen og føre hele vejen op ad bakken i lige saa haardt tempo, som ens træthed tillader. I langt de fleste tilfælde lykkes "krigslisten", og de eventuelle udbrydere holder nasen hjemme.

K O S T E N

=====

Som tidligere fortalt indeholder almindelig borgerlig kost af den slags, vi faar den her i Danmark, de nødvendige stoffer og vitaminer til det daglige behov.

De tre stoffer, der skal levere energien til forbrændingen i musklerne, er kulhydrat (sukkerstof), der findes i frugt, gulerødder, roer, grøntsager, kartofler, korn o. l., æggehvidestof, der findes i kød, fisk, mælk, og og i næsten alle planter (navnlig i ærter og bønner) og endelig fedtstof, der findes i smør, dyrisk fedt, planteolie o. l.

Enkelte kostfanatikere paastaar, at man skal undgaa svinekød, men dette har overhovedet ikke noget paa sig undtagen for ortodokse jøder og muhammedanere.

De nødvendige vitaminer findes ogsaa i den daglige kost, men under haardt arbejde kan du dog godt supplere lidt op med en A.B.C.Din-pille (folkepille) 2 gange om dagen (under frokost og middag).

Det er endvidere klogt at tilføre lidt ekstra B. og C.-vitamin i trænings- og konkurrenceperioden, da der tages noget paa disse under haardt arbejde. B.-vitaminernes tilstedeværelse i rigelig mængde er nødvendig for kulhydraternes forbrænding, ligesom mangel paa B.-vitamin forårsager appetitløshed, vægttab, træthed, nedsat arbejdssevne og forstoppelse.

C.-vitaminerne deltager i iltningprocesserne ved muskelarbejde og bør derfor ogsaa tilføres i rigelig mængde. Det findes i kartofler, planter, frugt, kaal, hyben, soltær, tomater, appelsiner og citroner.

Med een A.B.C.Din-pille, een ascorbinsyre-pille og een B.-vitaminpille (B.-combin) 2 gange om dagen skulle du være helgarderet, og videre bør du da heller ikke gaa uden i samraad med din læge.

Ved langvarigt og strengt muskelarbejde bliver organismens depoter af kulhydrat hurtigt opbrugte, og det tager et par dage, før de igen er oparbejdede. Derfor maa du ikke træne for haardt om torsdagen og slet ikke om fredagen og lørdagen. Af samme grund er det vigtigt at have noget sukker med under et langt landevejsløb. Naar sukkerdepoterne i organismen er opbrugt, falder blodets sukkerindhold saa stærkt, at der indtræder en mærkelig svaghedstilstand, der kan blive saa stor, at man slet ikke er i stand til at fortsætte løbet.

Tag noget sukker med i lommen, eller endnu bedre: kom rigeligt med sukker (druesukker "Dekstropur" er bedst og smager mindst sødt) i de drikkevarer, du har paa dine forplejningsflasker.

Hvis du skal køre løb paa mindre end 55 - 60 km., behøver du slet ikke at tænke paa sukertilskud, da depoterne i organismen ikke kan naa at blive opbrugte paa saa kort tid, men til længere cykelløb er det endda meget vigtigt.

H Y G I E J N E .

=====

Et sundt liv og renlighed maa være en selvfølge for enhver sportsmand. De 9 timers søvn i trænings- og konkurrenceperioden bør aldrig forsømmes, og det er lige saa vigtigt, at søvnen altid falder paa nogenlunde samme tid af døgnet.

Maden bør ogsaa være som sædvanlig og til de sædvanlige tider, ligesom træning og hvile maa skifte regelmæssigt.

Det er ogsaa vigtigt, at maven er i orden med afføring hver dag.

SØVNLØSHED:

Skal du starte meget tidligt søndag morgen, gaar du maaske saa meget tidligere i seng lørdag aften for at faa din normale søvn, men i de fleste tilfælde vil du opnaa det stik modsatte af det tilsigtede. Det er meget svært at falde i søvn paa en unormal tid, og efterhaanden som du ligger søvnløs, bliver du mere og mere irriteret paa dig selv, og jo mere irriteret du bliver, jo sværere er det at falde i søvn.

Det klogeste, du kan gøre lørdag aften, er at gaa en tur i biografen kl. 19, hvorefter du gaar lige hjem og drikker en kop the, og saa gaar du i seng, eventuelt med en god bog, som du sikkert kun behøver at læse et par sider i, før trætheden melder sig.

BADNING:

Afvaskning over hele kroppen (husk armhulerne og skridtet) skal, som jeg tidligere har omtalt, følge efter hver træningstur.

Det egentlige bad (helst ikke senere end torsdag) skal være dampbad eller tørluftbad. Det sidste er det bedste, fordi den fugtighedsmattede luft i dampbadet lægger sig paa kroppen og forhindrer den i at afgive varme til omgivelserne. Dette giver en ret hurtig temperaturstigning og en medfølgende utilpashed. Forkølelsesbacciller trives uden tvivl ogsaa langt bedre i den fugtige luft, der er i dampbadet, end i den meget varme og tørre luft i tørluftbadet, og da mange mennesker bruger dampbad som et forsøg paa at nedkæmpe en forkølelse, er der langt større chancer for at blive smittet det sidstnævnte sted.

Det gør ikke noget, at du gaar i søbad om sommeren, blot du ikke er for længe i vandet. Derimod giver langvarige solbade træthed og slaphed.

SPIRITUS:

Man skal ikke være fanatiker, og det kan aldrig skade en voksen sportsmand, at han drikker en øl til sin frokost og middag hver dag. Spiritus i større mængder kan derimod paavises i blodet selv ret lang tid efter indtagelsen og virker direkte nedsættende paa ydeevnen.

TOBAK:

Tobak vil altid virke nedsættende paa ydeevnen, hvis forbruget da ikke holdes nede paa et minimum (2 - 3 cigaretter om dagen). Kulilten i tobaksrøgen bindes til blodets røde blodlegemer og forhindrer dem i at transportere tilstrækkeligt ilt ud til de arbejdende muskler, og der kan gaa mange timer, før denne kulilte attør er udskilt af organismen. Tobaksrøgen irriterer endvidere slimhinderne og virker ogsaa paa denne maade nedsættende paa ydeevnen.

SEXUELLE FORHOLD:

Man hører tit, at sportsfolk, der vil naa det helt store, maa afholde sig fra alle seksuelle forhold, men dette er naturligvis ikke rigtigt. Man kan ikke saadan uden videre lukke en del af sig selv ude uden at komme ud af balance baade fysisk og psykisk. Den voksne sportsmand skal leve et normalt kønsliv, men bør dog afholde sig fra den slags de sidste dage før konkurrencen.

Nu er du maaske saa ung, at du ikke mener at have dette problem endnu, men du har det dog alligevel blot paa en anden maade.

Det bliver vist saa godt som umuligt at finde en dreng paa 14 aar, der ikke har prøvet selv at tilfredsstille sin kønsdrift, og som derefter gør det jævnlige. Det er en ganske naturlig ting, som du ikke behøver at skamme dig over, men du bør dog ikke overdrive det, og du bør saa vidt muligt undgaa at gøre det de sidste par dage, før du skal ud i konkurrence.

MASSAGE:

Saa længe, du ikke kører lange cykelløb og som følge deraf ogsaa træner langt, skulle massage ikke være nødvendig, men lad os sludre nærmere om det, dersom du føler konstant træthed og smerte i benene.

FORPLEJNING UNDER LØBET.

=====

Saa længe, du ikke kører løb over 50 - 60 km., behøver du ikke at have noget med i lommerne, hvorimod det er meget vigtigt i lange landevejsløb, hvor det endda er vigtigt, at du spiser, før du føler dig sulten. I A.-klassen ser man tit rytterne begynde at spise ret tidligt i løbet og saa spise en lille smule med passende mellemrum resten af løbet.

Det er de mest mærkelige ting, rytterne spiser under et langt løb. Jeg har set gulerødder, koteletter, pandekager med syltetøj og mange andre ting blive halet op af lommerne. Alle disse ting er sikkert udmærkede, idet de stiller sultfølelsen, men de forskellige stoffer, de indholder, skal først omdannes i maven, før de kan bruges i organismen, og saa er løbet forlængst forbi.

Det sof, der hurtigst gaar ud i organismen, og som den væsentligst har brug for, er sukker, og jeg vil anbefale et par stykker rugbrød lagt sammen med meget smør og meget sukker, chokolade (bitter), hugget sukker, druesukker og bananer.

Hvis det ikke er meget varmt, behøver du slet ikke at have forplejningsflasker med, naar løbet kun er 50 - 60 km., men skal du have noget med til at slukke tørsten, er the med citron at foretrække.

I et langt løb, hvor du baade behøver noget, der giver energi og lækker, bør du gøre følgende: Del en hel pakke druesukker (Dextropur) i dine to flasker, hæld

vand paa, saa flaskerne er ca. 4/5 fulde og fyldt saa op med sur solbærsaft (faas hos materialister og apotekere). Den sure solbærsaft tager den søde og vandle smag fra det meget sukker og giver en frisk og lækende smag. Desuden er der masser af C.-vitamin i saften.

Paa en meget varm dag er almindeligt postevand godt at have med paa den ene flaske. Det frisker op at halde lidt vand ned over sig, og specielt er det godt at halde vand ned over benene umiddelbart før spurten i samlet start.

Jeg har set flasker med næsten alt lige fra postevand, the med citron, limonade og andre læskedrikke til kærnemælkssuppe, ovomaltine, blaabærsuppe, havresuppe med æg, kaffe, cacao og chokolade.

Troen flytter bjerge, siger man, og den gør det sikkert ogsaa for cykleryttere.

S T I M U L A N S E R

=====

Lad mig allerførst slaa fast, at der ikke eksisterer noget stof, der kan forbedre præstationen hos en veltrænet og udhvilet cyklerytter.

Dér er blevet sagt og skrevet meget om "doping" af sportsfolk, men alle disse skrifter, der sikkert gør det i den bedste mening, gør i virkeligheden sporten stor skade med deres skrivelser.

Resultatet bliver nemlig, at rytterne tror, der findes saadanne stoffer, naar der dog skrives saa meget om dem, og jeg har mange eksempler paa selv ganske unge ryttere, der kommer og spørger, om jeg ikke har noget, de kan faa eller købe. Naar jeg saa forklarer dem, som det er, bliver de i mange tilfælde fortørnede og tror, at jeg blot vil beholde mine hemmeligheder for mig selv.

Der findes mange forskellige ting, der bruges som "krudt", og deres virkning beror udelukkende i, at de, der spiser det, selv tror, det hjælper. Saaledes fortalte den kendte idrætslæge, dr. Riemke, om to professionelle cykleryttere i et seksdagesløb i "Forum" før krigen, at de havde en flaske med en mystisk rød vædske, som de rugede over med stor paapasselighed. Det var noget, de havde faaet af en tysk mirakeldoktor, og hver gang, de tog nogle draaber af flasken, kunne de køre, som om en vis mand var i halene paa dem. Det lykkedes alligevel doktor Riemke at faa taget en prøve af flasken, og indholdet viste sig at være et stof, der i visse tilfælde kunne virke bloddannende hos svangre kvinder.

Der findes stoffer, der maaske kunne lamme træthedsfølelsen under lange cykelløb, men for dem alle gælder det, at de har generende bivirkninger, der gør deres anvendelse uheldig. Selv om disse bivirkninger kunne bortelimineres, ville det dog være noget meget farligt at komme ind paa. Der er noget, der hedder "smertegrænsen", og dette er et naturligt faresignal fra den eller de muskler, der arbejder. Hvis nu denne smertegrænse bliver bedøvet med et eller andet stof, er der i teorien intet i vejen for, at de paagældende muskler kan arbejde ubesværet et godt stykke tid endnu, men det kan blive til ubodelig skade sidenhen.

Skal du endelig have noget, der strammer op under et langvarigt cykelløb, kan du have et par coffeinpiller med. Een coffeinpille indeholder 10 og. coffein, Det er det samme, som der er i en kop stærk kaffe, og det er jo noget nemmere at transportere. Coffeinet stimulerer musklernes arbejdsevne, centralnervesystemet og i visse tilfælde kredsløbsfunktionen. Desuden modvirker det søvnighed og træthed. Coffeinet har kun betydning i lange løb, d.v.s. over 150 - 160 km., og det kan ikke nytte at prøve paa at forbedre virkningen ved at indtage mere end ovenfor omtalt, idet doser paa over 20 og. frembringer forvirring, uro og hjertebanken. Endvidere er det saadan, at alt, hvad der kan kaldes "doping", uanset om det hjælper eller ej, er strengt forbudt inden for al amatørsport og straffes med øjeblikkelig udelukkelse.

Det maa altid være en træners opgave at give netop sine ryttere saa mange fortrin frem for de andre som vel muligt, og skulle du savne noget her, er det ikke, fordi det er glemt, men fordi jeg ser den mulighed, at ogsaa andre end ABC'ere faar dette at se. Derfor har jeg gemt visse ting, som du vil blive sat nærmere ind i ved instruktionsmøderne.

Landevejsløb er i virkeligheden forbudt, og der maa hvert aar søges om specieltilladelse til hvert enkelt løb. Husk, at færdselsloven SKAL overholdes, og at der ikke bliver lagt mærke til en cyklerytter, der opfører sig korrekt, idet dette betragtes som en selvfølge, hvorimod en enkelt rytters daarligere opførsel kan gøre sporten stor skade. Lad være med at køre frakt over for andre vejfarende, og lad være med at komme med tiltraab, ligemeget hvor meget uret modparten har. Enhver forseelse imod færdselsloven "belønnes" isvrigt med et par maaneders karantæne, idet politiet indberetter enhver skreven rapport til cyklesportens ledelse, der saa tager sig af det videre fornødne. Er du begynder, saa lad være med at tro for meget om dig selv. Hvert aar holder en stor del af begynderne op allerede efter 3 - 4 løb, og det skyldes uden tvivl, at de er skuffede over ikke at kunne være med lige med det samme. Der skal en vis læretid til, før man bliver cyklerytter. Nogle gænske faa finder "melodien" næsten med det samme, men langt de fleste skal dog køre 2-3 aar, før resultaterne begynder at melde sig.

Lad være med at tage dig drillerier paa arbejdspladsen og hjemme for nær, hvis du ingen præmier faar. Betragt cyklesporten som en fornøjelig tidsfordriv sammen med gode kammerater. Gør du det og passer din træning, skal resultaterne nok melde sig, selv om det tager tid.

Tal med din træner eller med din bestyrelse, hvis du har problemer. Vi behandler alle vore ryttere ens i ABC. Vi har aldrig praktiseret "afgudsdyrkelse", idet vi ser saaledes paa det, at sporten er for enhver. "Stjernerne" er til for sportens skyld og ikke omvendt.

Lav dig en træningsdagbog og en schrapbog. Træningsdagbogen fører du lige fra den allerførste træningstur, til sæsonen er afsluttet. Skriv, hvor langt du træner hver gang, hvor haardt du træner, hvem du træner sammen med, og om du føler dig træt eller veloplagt. Det kan være dig til stor gavn sidenhen i dine bestræbelser for at finde den træningsmetode, der passer bedst for dig.

Laver du ikke en schrapbog, vil du fortryde det om nogle aar. Det er morsomt at kunne se tilbage paa hele sin karriere og genopleve de mange glæder og skuffelser og de mange muntre timer sammen med gode kammerater. I schrapbogen skal alle resultater og eventuelle avisudklip klistres ind, og der skal selvfølgelig være orden i tingene. Jeg tror, at jeg nu har fortalt dig alt, hvad du behøver at vide som cyklerytter, men savner du noget, eller er der noget, der ikke er forklaret udforbigt nok, saa noter det op og spørg næste gang, du kommer til instruktionsmøde.

Jeg haaber at have lært dig noget, du kan have gavn af fremover, og jeg slutter med at ønske dig al mulig held og lykke i dine forhaabentlig mange aar som cyklerytter og ABC'er.

Axel Goltermann.

GEARTABEL.:

Gearhjul	14	15	16	17	18	19	20	21	22
46 = tand	89	83	78	73	69	65	62	59	56
47 = tands	91	85	79	75	71	67	63	60	58
48 = tands	93	86	81	76	72	68	65	62	59
49 = tands	95	88	83	78	74	70	66	63	60
50 = tands	96	90	84	79	75	71	68	64	61
52 = tandslæc	94	88	83	78	74	70	67	64	

Du udregner gearet ved at gange hjulhøjden (27") med det forreste tandhjul. Derefter dividerer du det bagerste tandhjul (gearhjulet) op i det udkomne tal. Resultatet heraf er gearets størrelse. Hvis du f. eks. kører med 48 tænder foran og 16 bagved bliver gearet 81, og regne stykket ser saaledes ud: 28 gng. 48 = 1296 16 = 81.

„Saxil“ *Alt til raceren ---*
Alt til rytteren ---
„Saxil og Crescent cykler

B Ø R G E S. N I E L S E N
Vesterbrogade 168 — V E s t e r 7314

Sture Jønsson

KØD - FLÆSK - PÅLÆG

Specialitet:
Spegepølser og Hamburgerryg

Mitchellsgade 17, Telf. BY 6901

Gælder det raceren....

HELGE HANSEN

Holmbladsgade 61
Tlf. AMager 2509

**Alle førende knallertmærker samt
alt racertilbehør på lager.**

Værksted for sportspræmier,
medailler og emblemer

E. Ellinghaus

GULD- OG SØLVSMEDIE

Aarhusgade 8
Telf. Øbro 9967

POLITIKEN

— *er Cyklesportens Blad*

6 sider sport hver mandag

BYENS
BEDSTE
BAGER
BENT MORTENSEN
REDAHLSVEJ 10



VALBY 382

Kør til Verdens Ende på

KNAGENDE STÆRK

SCHJØNNING & ARVÉ
ÆQUATOR
 Cykledæk

FIX cyklen

LØBER LETTEST – HOLDER LÆNGST

AAGE FRANDSEN
 Amager Boulevard 133
 Tlf. Amager 904

Aaboulevard 50
 Tlf. Nora 3540

Gummimanchetter til Weinmann bremsesæt kr. 3,30.

Nyhed! Italienske saddestøtter.

Knallert og Scooters service

THUNDER landevejsracere

Hans Chr. Hansen. Enghavevej 65 - Telf. Eva 1738